

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Salah satu aspek terpenting dalam kehidupan ialah transportasi. Transportasi berpengaruh besar pada perkembangan ekonomi, sosial politik dan perpindahan penduduk. Peran transportasi sebagai mobilitas selain untuk memindahkan penduduk adalah suatu usaha untuk mengangkut suatu barang/objek dari satu ke lokasi ke lokasi lain, agar nilai barang tersebut apabila sampai di waktu dan tempat yang tepat akan lebih bermanfaat dan berguna serta dapat digunakan untuk banyak tujuan. Karena transportasi menjadi komponen penting saat ini dan seterusnya, tentu banyak masalah yang ditimbulkan akibat transportasi itu sendiri. Ada dua permasalahan transportasi yang marak terjadi di banyak kota besar di Indonesia adalah kecelakaan berbagai moda transportasi dan masalah kedua yaitu kemacetan lalu lintas. Masalah kemacetan di jalan menyebabkan banyak kerugian bagi pengguna jalan diantaranya boros waktu perjalanan, boros bahan bakar, boros usaha dan tenaga. Selain kemacetan mengurangi tingkat kenyamanan berlalu-lintas, kemacetan juga meningkatkan polusi baik suara bising maupun polusi udara yang tidak baik di hirup pengguna jalan saat berkendara.

Surabaya merupakan ibu kota Jawa Timur. Surabaya dikenal sebagai kota metropolitan dengan jumlah penduduk menyangi ibu kota Negara Indonesia. Dimana Surabaya berada di peringkat kedua penduduk terbanyak setelah Jakarta. Sebagai salah satu kota besar yang saat ini sampai seterusnya akan tetap berkembang, masalah yang dihadapi tentunya bermacam macam dari waktu ke waktu. Selain karena masalah kekurangan lahan karena banyaknya penduduk, dan bukan hanya masalah sosial dengan banyak bentuk yang di alami penduduk, tetapi juga masalah transportasi yang kerap kali menjadi primadona berita Surabaya terkini. Sebagai Kota yang menjadi lintas penghubung antara para pengunjung luar pulau yang ingin mengelilingi Jawa khususnya Jawa Timur, maka kebutuhan akan alat transportasi di Kota Surabaya juga meningkat.

Berdasarkan data resmi dari Badan Pusat Statistik Surabaya (BPS Surabaya) membuktikan jumlah penduduk kota Surabaya konsisten mengalami peningkatan setiap tahunnya selama periode 2020-2022. Pada tahun 2020 untuk jumlah penduduk Kota Surabaya yaitu sebesar 2.970.730 jiwa, tahun 2021 sejumlah 2.970.952 jiwa, dan tahun 2022 sebesar 2.987.863 jiwa sehingga jumlah unit kendaraanpun pasti meningkat mengikuti jumlah penduduk. (BPS, Hasil Sensus Penduduk 2022 Menurut Jenis Kelamin (jiwa) di Kota Surabaya). Angka ini menunjukkan bahwa pertumbuhan penduduk dan kendaraan yang terus bertambah dapat menyebabkan dampak bertambahnya volume lalu lintas di suatu jalan sehingga menimbulkan masalah, yaitu kemacetan di beberapa jalan di Kota Surabaya khususnya Jl. Ahmad Yani.

Pergerakan perjalanan orang sehari-hari yang menggunakan kendaraan dengan beragam tujuan dan jarak yang ditempuh dapat menimbulkan kemacetan terutama di pusat perkotaan (Zulfa, 2022). Kemacetan pada lalu lintas terjadi karena volume kendaraan yang ingin melewati suatu ruas jalan dan telah melebihi daya tampung jalan tersebut (Basuki & Siswadi, 2008). Besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dikeluarkan akibat dari kemacetan harus ditanggung oleh pengguna jalan tersebut, semakin rendah kecepatan yang dihasilkan akan semakin besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang harus dikeluarkan.

Salah satu lokasi dengan memiliki tingkat kepadatan kendaraan di Surabaya, seperti di Jalan Ahmad Yani yang letaknya tepat di Pusat Kota Surabaya dan merupakan jalan penghubung antar kota di Provinsi Jawa Timur yang menghubungkan Kota Surabaya dengan Kota Malang. Jalan Ahmad Yani berada di antara Kecamatan Wonocolo dan Kecamatan Gayungan. Jalan Ahmad Yani memiliki lebar 35 meter yang terbagi menjadi 2 jalur utama, dimana fungsi jalan ini adalah Jalan Arteri Primer. Memiliki jumlah lajur 10 dengan 3 lajur diantaranya merupakan Frontage Road dengan lebar masing-masing lajur selebar 3,5 meter. Jalan Ahmad Yani memiliki bahu jalan pada tiap sisi jalur dengan lebar masing-masing 2 meter. Terdapat median jalan yang memisahkan arah arus selebar 2 meter.

Berdasarkan penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Eko Budi Utomo (2014) dapat diketahui bahwa lalu lintas harian di Jalan Ahmad Yani Surabaya di hari senin, hari pertama *weekday* mencapai 32.804 smp/jam yang termasuk kategori tinggi dibanding hari-hari setelahnya. Pada hari Selasa LHR turun namun tidak selisih jauh dari hari pertama yaitu berada pada nominal 31.163 smp/jam. Hari Rabu masih terlihat mirip dengan hari Selasa yaitu 31.365 smp/jam. Hari Kamis besar LHR menurun namun tidak terjadi perubahan yang menonjol yaitu 30.945 smp/jam. Hari Jumat dan hari Sabtu karena sudah masuk dalam kategori *weekend*, besar LHR tiba-tiba melonjak pada hari Jumat yaitu sebesar 32.775 smp/jam dan pada hari Sabtu naik sangat tinggi menginjak angka 35.515 smp/jam. Melonjaknya lalu lintas harian pada hari *weekend* disebabkan karena Surabaya merupakan kota metropolitan maka banyak pendatang dari berbagai daerah yang pada akhirnya menetap di kota Surabaya hanya pada saat hari kerja. Para pekerja luar kota tersebut biasanya memulai perjalanan bekerja pada hari Senin pagi dan kembali ke daerah asalnya pada hari *weekend* untuk bertemu keluarga yaitu pada hari Jumat atau hari Sabtu, hal ini yang pada akhirnya menyebabkan grafik lalu lintas harian tertinggi terjadi pada hari Senin pagi dimana hari pertama masuk kantor, kemudian di susul hari *weekend* mulai Jumat sore sampai Sabtu sore lalu lintas harian masih terbilang padat.

Dari uraian di atas, peneliti tertarik mengambil judul “Analisis Biaya Kemacetan Pada Kendaraan Pribadi Berdasarkan BOK Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Surabaya”. Penelitian ini mengambil lima indikator perhitungan yaitu besar nominal yang dihabiskan untuk bahan bakar sehari-hari baik sebagai pengguna pertalite maupun pertamax, biaya pemakaian oli/minyak pelumas, biaya penambahan komponen atau konsumsi suku cadang (*spare part*), biaya upah montir/tenaga pemelihara (*service*), serta biaya konsumsi dan penggantian ban dalam kurun waktu tertentu tergantung seberapa sering masyarakat dengan kendaraan pribadi tersebut berlalu lalang setiap harinya di ruas jalan Ahmad Yani. Perhitungan biaya akibat kemacetan berdasarkan pada biaya operasional kendaraan (BOK) yang dihitung berdasarkan aturan dari Metode LAPI ITB (Lembaga Afiliasi dan Industri Institut Teknologi Bandung). Metode LAPI ITB

merupakan metode yang sering digunakan dalam analisis biaya operasional kendaraan dan dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu faktor geometri jalan, kondisi perkerasan dan tipe permukaan jalan. Dengan adanya masalah kemacetan tersebut, maka harus diadakan analisis ulang kinerja pada ruas Jalan Ahmad Yani, besarnya potensi kehilangan biaya operasional kendaraan akibat dari kemacetan dan besarnya VoT (*value of time*) pengguna ruas jalan tersebut. Analisis kinerja jalan yang akan dilakukan yaitu survey secara langsung untuk menghitung volume lalu lintas harian sehingga dapat mengetahui derajat kejenuhan dan tingkat pelayanan yang terjadi pada Jalan Ahmad Yani dan perhitungan menggunakan PKJI 2014. Selain itu, analisis biaya kerugian yang dikeluarkan bagi pengguna kendaraan yang ditinjau dari segi biaya operasional kendaraan (BOK). Dengan adanya analisis biaya operasional kendaraan dan VoT (*value of time*) pada Jalan Ahmad Yani diharapkan dapat menjadi dasar dalam menetapkan kebijakan pembebanan tarif akibat kemacetan dengan tujuan untuk membatasi perjalanan menggunakan kendaraan pribadi.

1.2 Rumusan Masalah

Di lihat dari uraian latar belakang diatas, dikemukakan dua permasalahan dalam tugas akhir ini:

1. Bagaimana kinerja lalu lintas yang terjadi pada ruas Jalan Ahmad Yani Surabaya?
2. Berapa total biaya akibat kemacetan di ruas Jalan Ahmad Yani berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK)?

1.3 Tujuan

Dari permasalahan yang sudah di tinjau, tujuan yang ingin dicapai dalam tugas akhir ini adalah:

1. Untuk mengetahui kinerja lalu lintas yang terjadi pada ruas Jalan Ahmad Yani Surabaya.
2. Untuk menghitung total biaya akibat kemacetan di ruas Jalan Ahmad Yani berdasarkan biaya operasional kendaraan (BOK).

1.4 Manfaat

Diharapkan penyusunan tugas akhir ini bermanfaat untuk banyak pihak:

1. Bagi Penulis dan Masyarakat:

Analisis penelitian di tugas akhir ini dapat menjadi referensi sebagai pengetahuan tambahan dan penulis dapat memahami proses perhitungan biaya kemacetan bagi pengguna pribadi yang melintas di ruas Jalan Ahmad Yani.

2. Bagi Pemerintah:

Analisis penelitian di tugas akhir ini dapat menjadi referensi sebagai salah satu langkah dalam mengambil kebijakan menentukan penerapan jalan berbayar.

1.5 Batasan Masalah

Karena ada beberapa keterbatasan yang dialami penulis dalam satu dan lain hal seperti waktu dan jumlah pengamat yang kurang, maka perlu diberi beberapa batasan masalah pada pembasan tugas akhir ini:

1. Tidak membahas lokasi penelitian di seluruh jalan Ahmad Yani, melainkan hanya mengambil penelitian satu jalur dengan enam lajur tepatnya di bawah jembatan penyebrangan orang (JPO) depan kantor Bulog pada ruas Jalan Ahmad Yani Surabaya.
2. Tidak melakukan pengambilan data selama 24 jam, melainkan hanya 8 jam perwakilan yang menjadi jam puncak (*peak hour*) aktivitas warga Surabaya, tepatnya dari pukul 06.00-09.00 pagi serta sore mulai pukul 15.00-20.00 WIB selama 7 hari.
3. Tidak menganalisis perhitungan BOK (biaya operasional kendaraan) untuk kendaraan umum Kota Surabaya melainkan kendaraan pribadi dengan kapasitas mesin maksimal 2000 cc yang menggunakan bahan bakar pertalite dan pertamax, bukan kendaraan jenis mesin diesel.
4. Tidak menggunakan metode lain selain LAPI ITB dalam perhitungan biaya kemacetan kendaraan yang ditinjau berdasarkan BOK (Biaya operasional kendaraan).
5. Tidak membahas biaya tidak tetap selain besaran BOK.