**BAB I. PENDAHULUAN**

* 1. **Latar Belakang**

Perkembangan suatu kota di berbagai aspek kehidupan memberikan efek meningkatnya aktivitas masyarakat. Untuk memperlancar aktivitas tersebut dibutuhkan sistem transportasi yang memadai. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan kendaraan yang tidak diimbangi dengan peningkatan infrastruktur jalan akan menyebabkan persoalan lalu lintas yang rumit. Dapat dirasakan oleh seluruh pengguna jalan bahwa dari tahun ke tahun ruas jalan raya yang rawan kepadatan dan kemacetan semakin bertambah jumlahnya.

Kemacetan lalu lintas (*congestion*) terjadi saat arus lalu-lintas kendaraan meningkat seiring bertambahnya permintaan perjalanan pada suatu periode tertentu serta jumlah pemakai jalan melebihi kapasitas yang ada (Meyer et al, 1984:1 dalam tesis Dedi Firdausi). Kemacetan lalu lintas menjadi salah satu fenomena yang kerap terjadi di kota-kota besar di Indonesia, namun saat ini persoalan tersebut juga mulai merambah ke kota-kota yang berskala lebih kecil seperti Bandar Lampung. Kemacetan lalu lintas ini dipengaruhi oleh tata guna lahan yang tidak rapi, volume lalu-lintas kendaraan bermotor yang tinggi dan pengaturan lalu-lintas yang kurang baik serta turunnya kapasitas ruas jalan akibat besarnya hambatan samping.

Volume lalu lintas kendaraan yang tinggi menjadi penyebab utama dalam masalah kemacetan yang terjadi di ruas jalan di Bandar Lampung terutama saat jam keberangkatan dan pulang kerja. Daya beli masyarakat yang bertambah serta kurangnya kenyamanan dengan pelayanan yang diberikan oleh [transportasi publik](http://id.wikipedia.org/wiki/Transportasi_publik) mengakibatkan pertumbuhan kendaraan di Bandarlampung setiap tahunnya mengalami peningkatan. Hal ini dapat terlihat dengan semakin mendominasinya kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum.

Data Dinas Pendapatan Daerah Kota Bandar Lampung (Lisdiani, Agnes dkk. 2011. dalam Majalah Teknokra) menunjukkan sejak tahun 2005 jumlah kendaraan roda dua dan roda empat terus mengalami peningkatan. Pada tahun 2005 jumlah kendaraan roda dua sebanyak 121.682 unit meningkat menjadi 327.180 unit pada tahun 2010, kendaraan roda empat mencapai 40.556 unit meningkat menjadi 99.498 unit, dan kendaraan angkutan umum hanya mencapai 14.405 unit pada tahun 2010. Data tersebut menujukkan bahwa jumlah kepemilikan sepeda motor paling besar diantara jumlah kendaraan angkot dan mobil pribadi.

Pada tanggal 14 November 2011, pemerintah mulai mengoperasikan *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan rute awal Rajabasa-Sukaraja. BRT adalah sarana transportasi baru yang disediakan oleh pemerintah sebagai upaya untuk mengurangi kemacetan. Dengan adanya angkutan umum BRT yang murah dan nyaman ini, diharapkan pengguna kendaraan pribadi khususnya sepeda motor roda dua beralih menggunakan moda transportasi tersebut. Namun berdasarkan pengamatan visual tingkat *occupancy* pengguna BRT masih rendah. Hal ini dikarenakan pengguna lebih memilih kendaraan pribadi untuk melakukan aktivitas sehari-hari dibandingkan dengan menggunakan angkutan BRT.

Dari permasalahan tersebut, diperlukan suatu analisa perbandingan biaya transportasi yang dikeluarkan oleh pengguna sepeda motor dengan *Bus Rapid Transit* Bandar Lampung untuk mengetahui penyebab tidak beralihnya pengguna sepeda motor ke BRT dari segi biaya.

* 1. **Rumusan Masalah**

Akibat adanya penggunaan kendaraan sepeda motor dalam hal ini pengguna jalan dengan jumlah terbesar maka dapat menimbulkan permasalahan diantaranya:

1. Kemacetan lalu lintas
2. Penggunaan bahan bakar minyak meningkat (pemborosan energi)
3. Angka kecelakaan meningkat
4. Kurangnya minat pengguna jasa angkutan BRT Bandar Lampung.

Berdasarkan perkembangan kepemilikan kendaraan yang pesat akibat meningkatnya kesejahteraan masyarakat yang tidak mungkin diikuti terus menerus dengan pembangunan jaringan jalan, telah mendorong banyak kota menggalakkan penggunaan Angkutan Umum Penumpang (Warpani 1990).

* 1. **Batasan Penelitian**

Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada:

1. Lokasi pengambilan sampel dilakukan di kota Bandar Lampung.
2. Objek yang diteliti adalah sepeda motor dan *Bus Rapid Transit*.
3. Responden adalah pengguna kendaraan sepeda motor dan penumpang *Bus Rapid Transit* Bandar Lampung Rute Rajabasa-Sukaraja.
4. Analisa yang dilakukan dengan cara rerata aljabar.
   1. **Tujuan Penelitian**
5. Menghitung biaya/km pengguna sepeda motor.
6. Menghitung biaya/km pengguna *Bus Rapid Transit* Bandar Lampung.
7. Membandingkan biaya transportasi sepeda motor dengan pengguna BRT Bandar Lampung.
8. Menghimpun tanggapan dari pengguna moda transportasi (BRT dan sepeda motor) mengenai tingkat pelayanan BRT Bandar Lampung.
   1. **Manfaat Penelitian**
9. Memberikan informasi kepada pihak-pihak terkait, seperti: pemerintah, pengguna jalan, dan jasa angkutan yang ada mengenai kelebihan dari BRT dibandingkan dengan sepeda motor atau sebaliknya.
10. Sebagai bahan pertimbangan bagi berbagai pihak, khususnya bagi pembuat kebijakan (Pemko dan DPRD), pengawas hukum (Polisi, DLLAJ), peneliti atau perencana transportasi dan pengembangan wilayah kota serta pengelola *Bus Rapid Transit* Bandar Lampung guna peningkatan pelayanan.
11. Sebagai referensi untuk penelitian selanjutnya.
    1. **Hipotesis**

Hipotesis pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Ho: tidak terdapat perbedaan biaya transportasi sepeda motor dengan biaya transportasi BRT

H1: terdapat perbedaan biaya transportasi sepeda motor dengan biaya transportasi BRT