

BAB I

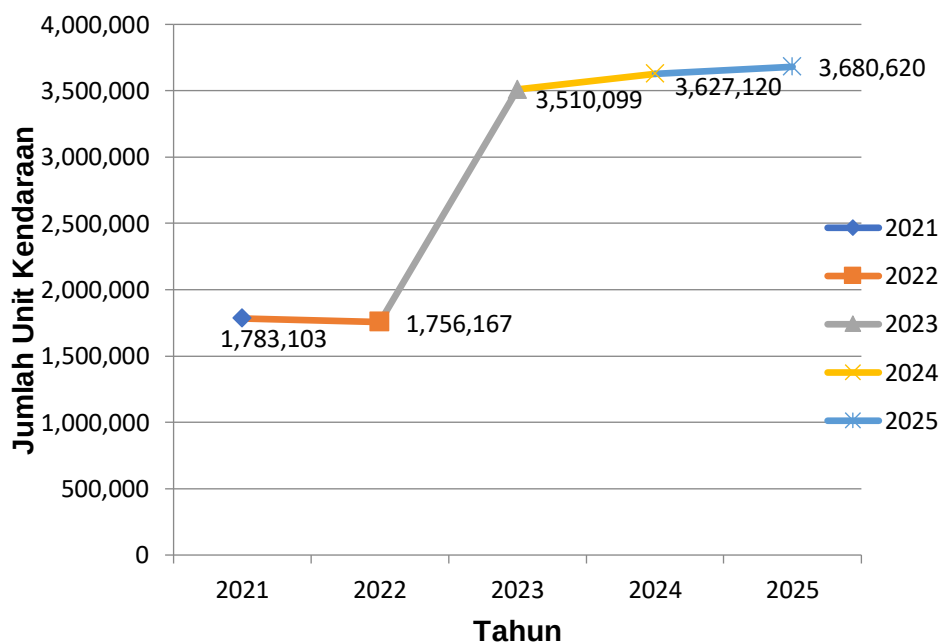
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi publik adalah sarana bagi manusia untuk berpindah dari satu lokasi ke lokasi lain, baik dari jarak dekat maupun jauh (Syafira & Harianto, 2020). Keberadaan transportasi publik juga memberikan dampak dan memiliki peran yang sangat penting untuk mobilitas masyarakat, khususnya di kota-kota besar. Seiring dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk dan perluasan pemukiman, kebutuhan akan layanan angkutan umum massal semakin meningkat. Hal ini menunjukkan bahwa aktivitas masyarakat yang semakin padat memerlukan sistem transportasi yang mampu mempercepat pergerakan manusia dalam kehidupan sehari-hari (Fachrian & Ode, 2018). Secara umum, transportasi publik terdiri dari berbagai jenis layanan, seperti transportasi perkotaan, bus, kereta api, pesawat, dan kapal. Saat ini moda transportasi yang mayoritas digunakan masyarakat adalah transportasi darat.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 menyatakan bahwa transportasi publik adalah layanan angkutan penumpang yang beroperasi di jalan raya umum menggunakan kendaraan yang diperuntukkan bagi pengguna umum. Transportasi publik mencakup semua bentuk kendaraan beroda dua dan beroda empat yang tersedia bagi masyarakat umum yang menggunakan pembayaran tunai atau non-tunai. Transportasi dapat berdampak pada investasi dan pertumbuhan dengan meningkatkan produktivitas dan efisiensi. Biaya produksi yang lebih rendah akan mendorong naiknya pendapatan perusahaan, dan salah satu faktor pendukungnya adalah pengembangan sektor transportasi (Haryanto, 2012).

Setiap moda memiliki karakteristik layanan yang berbeda dalam memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat tergantung pada lingkungan perkotaan, moda transportasi berbasis jalan, kereta api, dan air seringkali menawarkan kapasitas, jangkauan, dan tingkat fleksibilitas yang berbeda-beda. Di antara berbagai moda tersebut, bus bisa menjadi salah satu moda transportasi yang dapat menjadi solusi utama untuk memenuhi kebutuhan transportasi publik karena tidak memerlukan infrastruktur rel khusus dan dapat diterapkan pada jaringan jalan yang ada. Bus juga memiliki berbagai keuntungan, seperti rendahnya emisi polusi, mengurangi kemacetan, angkutan massal yang mengangkut banyak orang, biaya lebih murah, dan mempersingkat waktu perjalanan (Pramesti et al., 2024).



Sumber: BPS Provinsi Jawa Timur (Jatim Dalam Angka 2022-2026)

Gambar 1.1 Grafik Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Surabaya (2021-2025)

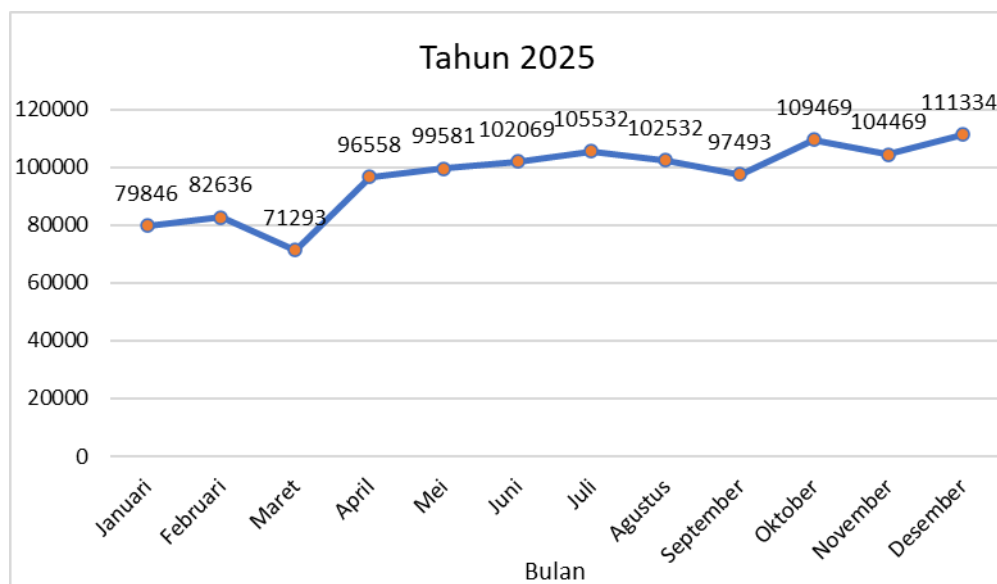
Gambar 1.1 di atas menunjukkan tren peningkatan yang signifikan selama periode 2021-2025. Namun pada tahun 2022 mengalami penurunan sebanyak

26.936 dilihat dari jumlah unit kendaraan bermotor dari 2021 yaitu sebanyak 1.783.103 dan 2022 sebanyak 1.756.167. Hal itu dikarenakan pada tahun 2022 terdapat proses pembersihan basis data registrasi kendaraan yang diadakan oleh pemerintah untuk meningkatkan kepatuhan pajak sekaligus merekonsiliasikan data kendaraan bermotor di Korlantas Polri, Jasa Raharja, dan pemerintah daerah. Tahun 2023 hingga 2025 menunjukkan kenaikan jumlah kendaraan bermotor secara signifikan. Kondisi ini mencerminkan bahwa ketergantungan masyarakat Kota Surabaya terhadap kendaraan pribadi masih sangat tinggi. Tingginya angka kepemilikan kendaraan pribadi secara langsung menyebabkan meningkatnya volume lalu lintas, sehingga memperparah kemacetan yang berdampak pada inefisiensi waktu dan biaya perjalanan masyarakat.

Wilayah Bangkalan–Surabaya, memiliki tingkat pergerakan *commuter* yang tinggi, juga mengalami tren serupa. Surabaya merupakan pusat kegiatan komersial, pendidikan, dan layanan publik, dan banyak orang, terutama pekerja dan mahasiswa, melakukan perjalanan antar kabupaten dan kota secara rutin (Rahmansyah et al., 2025). Akibat tingginya intensitas perjalanan tersebut, para *commuter* harus menanggung waktu perjalanan yang relatif lama dan biaya transportasi yang meningkat, terutama ketika masih bergantung pada kendaraan pribadi. Dari perspektif ekonomi, kondisi ini menimbulkan inefisiensi dalam alokasi waktu dan pengeluaran rumah tangga, sehingga memperkuat urgensi pengembangan sistem transportasi publik yang mampu menyediakan layanan perjalanan yang lebih efisien dari sisi biaya dan waktu sebagai alternatif mobilitas antarwilayah yang berkelanjutan.

Pemerintah Provinsi Jawa Timur, melalui Dinas Perhubungan, telah meluncurkan layanan bus TransJatim, dimana sebagai bentuk komitmen pada

peraturan Gubernur Jawa Timur Nomor 21 Tahun 2023 tentang Pedoman Pengelolaan Angkutan Umum Massal Bus TransJatim (Rahmansyah et al., 2025a). Bus Koridor 5 Trans Jatim yang melayani rute Surabaya-Bangkalan dan melintasi Jembatan Suramadu yang menghubungkan Jawa dan Madura, merupakan salah satu contoh bagaimana kebijakan ini diterapkan guna mengatasi masalah mobilitas antarwilayah pada rute Bangkalan–Surabaya. Selain menawarkan alternatif yang lebih efektif daripada kendaraan pribadi, layanan ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antara zona penyangga dan pusat aktivitas komersial, pendidikan, dan layanan publik di Surabaya. Diperkirakan Koridor 5 TransJatim Bus akan meningkatkan aksesibilitas dan mendorong commuters untuk beralih ke transportasi publik karena mengoperasikan armada bus, berhenti di lokasi-lokasi strategis, dan menawarkan tarif yang terjangkau.



Sumber: Akun instagram @officialtransjatim, 2026

Gambar 1.2 Grafik Perkembangan Jumlah Penumpang TransJatim Koridor 5 (2025)

Setelah peluncuran layanan Bus TransJatim Koridor 5 pada bulan september tahun 2024, jumlah penumpang dari awal tahun 2025 terus meningkat. Jumlah penumpang yang disajikan pada grafik di atas merupakan total jumlah penumpang rute Bangkalan-Surabaya dan Surabaya-Bangkalan. Meskipun terjadi penurunan pada bulan maret menjadi 71.293 penumpang, bulan berikutnya jumlah penumpang kembali bertambah dan kenaikan tersebut terus terjadi hingga akhir tahun 2025 hingga 111.334 penumpang. Dari data jumlah penumpang di atas dapat disimpulkan bahwa TransJatim Koridor 5 ini telah diminati oleh masyarakat dan terdapat permintaan layanan transportasi publik pada rute Bangkalan-Surabaya atau sebaliknya. Hal tersebut juga memperkuat urgensi dilakukannya penelitian ini untuk mencari tahu faktor penumpang terus bertambah.

Efektivitas dan efisiensi angkutan umum, terutama bus, dalam hal waktu perjalanan dan biaya telah diteliti di masa lalu. Teknik kuantitatif komparatif umumnya digunakan dalam sejumlah studi di Indonesia untuk menilai kondisi sebelum dan sesudah beroperasinya layanan bus perkotaan, seperti penelitian dengan judul "Efisiensi Waktu, Biaya Transportasi dan Tingkat Kemacetan Sebelum dan Sesudah Adanya Bus Transjakarta Koridor 10" ditulis oleh Aang Gunawan pada tahun 2015. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa, khususnya di lokasi perkotaan dengan infrastruktur transportasi yang relatif berkembang, angkutan bus memiliki potensi untuk meningkatkan efisiensi waktu dan mengurangi biaya perjalanan bagi pengguna (Gunawan, 2015).

Sebagian besar studi ini belum meneliti layanan bus regional yang melintasi kabupaten atau kota yang menghubungkan zona penyangga dengan pusat kegiatan ekonomi dan sebaliknya, mereka terus berfokus pada sistem bus di kawasan metropolitan inti yang sudah termasuk angkutan umum mapan. Selain

itu, studi empiris yang secara khusus mengukur efisiensi waktu dan biaya transportasi menggunakan pendekatan *before-after* untuk layanan bus TransJatim, Koridor 5 Bangkalan-Surabaya, masih sangat terbatas. Oleh karena itu, penelitian ini sangat penting untuk menutup kekurangan penelitian empiris dan memberikan gambaran yang lebih lengkap tentang seberapa efektif Koridor 5 Bus TransJatim dalam menghemat waktu dan biaya perjalanan bagi masyarakat.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas , maka dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

1. Apakah waktu perjalanan pengguna sebelum dan sesudah adanya bus TransJatim Koridor 5 Bangkalan–Surabaya berbeda?
2. Apakah biaya transportasi penumpang berbeda sebelum dan sesudah adanya bus TransJatim Koridor 5 Bangkalan–Surabaya?
3. Seberapa besar bus TransJatim Koridor 5 telah membantu pengguna menghemat uang dan waktu perjalanan?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas , maka tujuan penelitian yang ingin dicapai adalah:

1. Membandingkan waktu perjalanan sebelum dan sesudah adanya bus TransJatim Koridor 5 Bangkalan-Surabaya.
2. Membandingkan biaya transportasi sebelum dan sesudah adanya bus TransJatim Koridor 5 Bangkalan-Surabaya.
3. Mengukur besaran efisiensi waktu dan biaya perjalanan sebelum dan sesudah adanya bus TransJatim Koridor 5 Bangkalan-Surabaya.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat teoritis diharapkan penelitian ini akan memberikan kontribusi bagi bidang penelitian ekonomi pembangunan, khususnya di bidang transportasi umum, dengan menganalisis efisiensi waktu dan biaya perjalanan sebagai upaya untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Manfaat praktis yang diharapkan adalah sebagai berikut:

1. Bagi Pemerintah Daerah

Menyediakan informasi untuk mengevaluasi kebijakan terkait angkutan umum, khususnya layanan bus Koridor 5 TransJatim.

2. Bagi Masyarakat

Menyediakan data mengenai waktu perjalanan dan efisiensi biaya sebagai faktor yang perlu dipertimbangkan saat memilih moda transportasi.

3. Bagi Penelitian Selanjutnya

Berfungsi sebagai panduan dan landasan untuk melakukan studi perbandingan di bidang ekonomi regional dan angkutan umum.