

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan unsur yang sangat berpengaruh dalam roda perekonomian. Semua aspek kehidupan bangsa tergantung pada sektor yang satu ini, yang berfungsi sebagai pendorong, penunjang dan penggerak pertumbuhan perekonomian (Haryono, 2008). Angkutan umum merupakan suatu kegiatan memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat yang lain menggunakan sarana angkutan umum dengan membayarkan sejumlah biaya tertentu (Widayanti et al., 2019). Angkutan Pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam suatu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan angkutan perkotaan (Judiantono, 2016).

Dari data BPS Kabupaten Tegal dalam 5 (lima) tahun terakhir, pertumbuhan penduduk Kabupaten Tegal rata-rata sebesar 1,02% dan rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor sebesar 8,47%. Dengan pertumbuhan penduduk yang setiap tahun meningkat tentunya harus diimbangi dengan kondisi transportasi yang memadai agar bisa mempermudah masyarakat melakukan perpindahan. Adanya jasa angkutan umum yang ada dalam suatu wilayah diharapkan dapat membantu dalam melakukan pergerakan terutama sebagai pendukung utama aktivitas masyarakat. Mengingat pentingnya peranan angkutan umum, menyebabkan permasalahan yang ada pada angkutan umum harus segera ditangani secepat mungkin agar diperoleh pelayanan dan pengoperasian yang baik. Dengan terciptanya pelayanan angkutan umum yang handal, diharapkan pelayanan ini mampu mengurangi ketergantungan masyarakat terhadap penggunaan kendaraan pribadi.

Kabupaten Tegal memiliki 21 trayek angkutan pedesaan yang sesuai Surat Keputusan Bupati tentang dasar penetapan trayek angkutan pedesaan, tetapi pada kondisi yang ada di lapangan hanya terdapat 17 trayek yang masih beroperasi. Berdasarkan hasil Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Tegal Tahun 2022. Ada beberapa permasalahan pada kinerja angkutan pedesaan di

Kabupaten Tegal, dapat dilihat dari frekuensi rata-rata yang hanya sebesar 2 kend/jam, dimana frekuensi ini belum memenuhi standar PM No 98 Tahun 2013 yaitu sebesar 4 kend/jam. Untuk faktor muat (*load factor*) pada wilayah kajian rata-rata 34%. Dimana faktor muat (*load factor*) tersebut belum memenuhi standar yang ada pada SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 yaitu 70%. Faktor muat ini menunjukkan minat masyarakat yang kurang sehingga mempengaruhi pendapatan operator. Pada utilitas armada rata-rata yang hanya sebesar 61%. Dimana utilitas armada ini belum memenuhi standar yang ada pada PM No 98 TAHUN 2013 yaitu  $90 \leq x \leq 100\%$ . Lalu pada trayek E4 tingkat penyimpangan yang mencapai 38% dan tingkat tumpang tindih yaitu sebesar 67%, dimana hal tersebut belum memenuhi standar yakni tingkat penyimpangan  $\leq 25\%$  dan tingkat tumpang tindih  $\leq 50\%$ .

Melihat permasalahan kondisi angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal, peningkatan terhadap kinerja angkutan pedesaan perlu dilakukan. Peningkatan kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal ini melalui penataan jaringan trayek angkutan pedesaan sesuai dengan permintaan pengguna jasa angkutan pedesaan di wilayah Kabupaten Tegal untuk melahirkan pengoperasian angkutan umum yang efektif dan efisien serta demi terciptanya ketertiban, keamanan, dan kelancaran dalam pelayanan angkutan pedesaan. Selain itu juga sebagai bahan pertimbangan operator dalam pengoperasian angkutan pedesaan, apakah dalam pengoperasiannya operator mendapat keuntungan atau malah kerugian. Dari uraian permasalahan diatas penulis tertarik melakukan penelitian dengan judul **"Peningkatan Kinerja Angkutan Pedesaan Kabupaten Tegal"**.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan melihat kondisi langsung di lapangan maka identifikasi masalah yang ada adalah sebagai berikut:

1. Indikator kinerja operasional belum memenuhi standar SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 dan PM No 98 tahun 2013 yakni rata-rata frekuensi sebesar 2 kend/jam dan *load factor* sebesar 34%.
2. Indikator kinerja kepengusahaan belum memenuhi standar PM No 98 Tahun 2013 yakni rata-rata utilitas armada yang hanya sebesar 61%.

3. Indikator kinerja jaringan belum memenuhi standar yakni terdapat trayek dengan tingkat penyimpangan yang tidak lebih dari 25% dan tingkat tumpang tindih tidak melebihi dari 50%.
4. Faktor muat yang rendah mempengaruhi kinerja kepengusahaan karena menunjukkan minat masyarakat yang kurang sehingga mempengaruhi pendapatan operator.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Dengan melihat permasalahan diatas maka yang menjadi bahan penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kinerja dari jaringan trayek, kinerja operasional, dan kinerja kepengusahaan angkutan pedesaan eksisting di Kabupaten Tegal yang beroperasi?
2. Bagaimana *demand* aktual dan *demand* potensial angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal?
3. Bagaimana usulan rute jaringan trayek yang sesuai dengan permintaan penumpang di Kabupaten Tegal?
4. Bagaimana pola operasi dari rute usulan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal?
5. Berapa besaran tarif pada trayek usulan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal?

### **1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan kajian dengan meningkatkan kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal. Adapun tujuan dari penulisan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui kondisi kinerja jaringan, kinerja operasional, dan kinerja kepengusahaan angkutan pedesaan eksisting di Kabupaten Tegal.
2. Mengetahui *demand* aktual dan *demand* potensial angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal.
3. Menentukan rute jaringan trayek angkutan pedesaan sesuai dengan permintaan penumpang di Kabupaten Tegal.
4. Menentukan pola operasi dari rute usulan angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal.

5. Mengetahui besaran tarif usulan pada angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal.

### **1.5 Ruang Lingkup**

Untuk mencapai fokus dari penelitian, maka perlu adanya pembatasan atau cakupan penelitian agar pembahasan tidak menyimpang dari sasaran penelitian yang akan kita tuju. Berikut batasan masalah dari penelitian yang akan dilakukan:

1. Wilayah kajian pada angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal.
2. Evaluasi terhadap kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Tegal yang saat ini beroperasi.
3. Menata jaringan trayek dari angkutan pedesaan berdasarkan permintaan jasa angkutan pedesaan.
4. Menentukan biaya operasional kendaraan (BOK) dan tarif trayek usulan.
5. Memastikan kinerja trayek angkutan pedesaan usulan lebih baik dari yang beroperasi saat ini.