

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan ekonomi suatu negara atau daerah tidak terlepas dari pengaruh perkembangan sarana dan prasarana yang mendukung misalnya transportasi (Merdeka Wati dikutip dalam Arka and Surung 2012). Transportasi dalam kehidupan sekarang ini telah menjadi suatu kebutuhan mendasar yang sangat penting terutama untuk masyarakat perkotaan. Fungsi transportasi dalam aktifitas di perkotaan memiliki peranan penting yang berpengaruh di dalam segala aspek atau sektor kehidupan. Masyarakat pada umumnya sangat membutuhkan transportasi publik di samping kendaraan pribadi sebagai alat penunjang transportasi kegiatan sehari-hari untuk memenuhi kebutuhannya. Oleh karena itu, pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Kota Banjarbaru adalah salah satu kota yang juga sebagai ibu kota provinsi Kalimantan Selatan, Indonesia. Statusnya sebagai ibu kota provinsi Kalimantan Selatan telah ditetapkan pada tahun 2022, menggantikan Kota Banjarmasin, berdasarkan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 2022. Berjarak sekitar 33 km dari Kota Banjarmasin, kota ini merupakan pemekaran dari Banjar. Sebelumnya, sebagian besar wilayahnya merupakan Kawasan di dalam Kabupaten Banjar, yang kemudian dimekarkan sebagai sebuah kota yang berdiri sendiri sejak 1999. Indeks Pembangunan Manusia atau IPM tahun 2022 di kota Banjarbaru merupakan yang tertinggi di provinsi Kalimantan Selatan, yakni 79,26. Dari PKL Kota Banjarbaru Tahun 2022 didapatkan hasil analisis survei wawancara rumah tangga dengan perolehan persentase penggunaan moda pada daerah studi Kota Banjarbaru yaitu, sepeda motor 67%, mobil 20%, angkutan umum 6%, sepeda 2% dan lain-lain 5%. Dari data tersebut dapat terlihat bahwa persentase pilihan moda yang paling banyak digunakan pada wilayah studi Kota Banjarbaru adalah

sepeda motor, yaitu sebesar 67% sedangkan pemilihan moda angkutan umum hanya sebesar 6% dengan keadaan yang seperti ini tentu mengakibatkan terjadinya kemacetan yang didominasi oleh kendaraan pribadi khususnya sepeda motor sedangkan angkutan umum kurang diminati oleh masyarakat.

Rendahnya minat pengguna angkutan umum dibandingkan dengan angkutan pribadi seperti sepeda motor dan mobil, dikarenakan kualitas pelayanan angkutan umum yang rendah seperti rendahnya jumlah frekuensi angkutan perkotaan yang melintas. Hasil survey yang dilakukan oleh Tim PKL Kota Banjarbaru 2022 bahwa jumlah frekuensi rata rata pada 2 trayek angkutan perkotaan hanya 3 kendaraan/jam. Sedangkan menurut SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002. adalah 12 kendaraan/jam. Hal ini, mempengaruhi waktu tunggu kendaraan yang cukup lama. Hal ini juga menyebabkan waktu menunggu kendaraan menjadi lama. Adapun permasalahan pada kondisi fisik kendaraan, pada trayek A dan B memiliki umur kendaraan mencapai 19 tahun. Sesuai dengan Keputusan Wali Kota Banjarbaru Nomor 188.45/471/KUM/2020 tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan dan Pariwisata untuk jumlah angkutan umum yang diizinkan di kota Banjarbaru sebanyak 115 kendaraan tetapi dari hasil survey dilapangan oleh PKL Banjarbaru 2022 hanya 38 kendaraan yang beroperasi di lapangan. Dari 2 trayek yang beroperasi ada 1 trayek yaitu trayek A yang bertumpang tindih dengan koridor 1 BRT BANJARBAKULA dengan tingkat tumpang tindih 79,5% dengan panjang trayek 21 km dan sepanjang 16,90 km mengalami tumpang tindih pada koridor 1 BRT BANJARBAKULA. Adanya permasalahan tersebut tentu akan berdampak kepada tingkat operasional angkutan kota di Banjarbaru, sehingga dapat mengurangi minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum perkotaan. Namun demikian, pelayanan angkutan umum sebagai sarana transportasi publik dibutuhkan untuk memenuhi mobilitas masyarakat. Hal tersebut didukung dalam (Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan) yang menjelaskan bahwasanya pemerintah bertanggung jawab dalam hal

penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau.

Dengan adanya permasalahan tingkat tumpang tindih yang cukup tinggi antara angkutan umum kota di trayek A dan Koridor 1 BRT BANJARBAKULA yang mencapai 79,5% dan Untuk jumlah load factor angkutan kota trayek A hanya sebesar 27% dan untuk Trayek B sendiri 22% maka dari itu perlu dilakukan penangan trayek eksisting . Oleh karena itu, maka jaringan trayek angkutan perkotaan yang ada saat ini harus ditata kembali, agar selain untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum diharapkan juga jaringan ini mendukung pelayanan koridor 1 BRT BANJARBAKULA. Kondisi inilah yang menjadi latar belakang penulis untuk menyusun Skripsi dengan judul "Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Sebagai Feeder Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan (BRT BANJARBAKULA) di Kota Banjarbaru (Studi Kasus : Trayek A Banjarbaru).

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang, maka permasalahan yang dapat diidentifikasi adalah sebagai berikut :

1. Rendahnya penggunaan angkutan umum yaitu hanya sebesar 6% dibandingkan dengan penggunaan kendaraan pribadi seperti mobil, sepeda motor dan sepeda yang mencapai 89%.
2. Di trayek A presentase tumpang tindih yang cukup tinggi antara angkutan umum kota dan Koridor 1 BRT BANJARBAKULA yang mencapai 79,5%.
3. Jumlah frekuensi kendaraan trayek angkutan perkotaan yang rendah yakni hanya 3 kendaraan/jam.
4. Dari 2 trayek terdapat 115 armada yang diizinkan, tetapi hanya 38 armada yang beroperasi dan memiliki umur rata- rata kendaraan yangtelah mencapai 19 tahun.
5. Jumlah load factor angkutan kota saat ini untuk trayek A hanya sebesar 27% dan untuk trayek B hanya sebesar 22%.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, maka dapat ditarik perumusan masalah yaitu :

1. Bagaimana permintaan angkutan kota saat ini?
2. Bagaimana potensi permintaan dari angkutan feeder di Kota Banjarbaru?
3. Bagaimana rute dan rencana operasional angkutan feeder yang akan direncanakan di Kota Banjarbaru?
4. Berapakah besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Tarif untuk pengoperasian angkutan feeder di Kota Banjarbaru

1.4 Maksud dan Tujuan penelitian

Maksud dari penelitian dan penulisan skripsi ini adalah untuk melakukan penataan kembali jaringan trayek angkutan kota sebagai feeder di Kota Banjarbaru akibat adanya tumpang tindih yang cukup tinggi antara trayek angkutan umum kota dengan koridor 1 BRT trans Banjarbakula berdasarkan ilmu pengetahuan dan teori-teori yang berlaku serta mengacu pada data-data yang telah didapatkan dengan mempertimbangkan kinerja pelayanan angkutan umum. Sedangkan tujuan penulisan skripsi ini adalah :

1. Mengetahui jumlah permintaan angkutan perkotaan saat ini.
2. Mengetahui potensi permintaan angkutan feeder yang akan di terapkan di Banjarbaru.
3. Merencanakan rute dan operasional yang akan dilalui oleh angkutan feeder yang akan diterapkan di Kota Banjarbaru
4. Menghitung biaya operasional dan tarif angkutan feeder di Kota Banjarbaru.

1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini diperlukan adanya batasan permasalahan agar tidak menyimpang dari sasaran yang dituju dan untuk memudahkan dalam pengumpulan data, analisis data, dan pengolahan lebih lanjut. Maka batasan masalah penulisan ini yaitu:

1. Lokasi studi yang diambil adalah wilayah Kota Banjarbaru
2. Analisis sistem pengoperasian angkutan feeder yang akan dikaji berupa:
 - a. Penentuan jumlah permintaan saat ini dan potensi permintaan angkutan feeder.
 - b. Rute operasi angkutan feeder.
 - c. Penjadwalan operasi angkutan feeder
 - d. Kebutuhan letak halte yang sesuai dalam perencanaan angkutan feeder.
 - e. Biaya operasional kendaraan dan tarif yang sesuai saat angkutan feeder beroperasi

1.6 Manfaat Penelitian

1. Untuk masyarakat Kota Banjarbaru, yaitu dapat menggunakan layanan transportasi dengan mudah karena telah terintegrasi yakni antara angkutan kota trayek A dengan BRT Banjarbakula.
2. Untuk Dinas Perhubungan Kota Banjarbaru, yaitu untuk membantu dalam mengatur pengoperasian angkutan umum di Kota Banjar yang saling tumpang tindih antara Trayek A angkutan kota dan Koridor 1 BRT Banjarbakula.

1.7 Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Dalam bab ini mencakup pembahasan mengenai latar belakang, identifikasi masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Bab ini menguraikan mengenai daerah studi, diantaranya mencakup kondisi sekarang seperti kondisi lokasi studi, kondisi demografi, kondisi transportasi.

BAB III KAJIAN PUSTAKA

Bab ini menguraikan mengenai teori-teori yang digunakan dalam menganalisa baik secara teknis maupun legalitasnya.

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisikan mengenai alur pikir penelitian, desain penelitian, hipotesis penelitian, bagan alir dan metode penelitian.

BAB V ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

Bab ini berisikan analisis data terhadap permasalahan yang akan timbul berdasarkan data-data yang ada.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi penutup ini akan menyimpulkan pembahasan yang telah dilakukan pada bab- bab sebelumnya dan memberikan saran pemecahan yang sebaiknya dilakukan.