BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi saat ini jadi suatu unsur yang tidak terpisahkan dari aktivitas sehari-hari masyarakat. Transportasi diperlukan untuk mendukung perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Dan transportasi diperlukan untuk menggerakkan, mendorong, dan menunjang pertumbuhan suatu daerah sebagai usaha untuk meratakan dan meningkatkan pembangunan. Sistem transportasi disusun pada satu kesatuan dan pengembangan dilaksanakan dengan pengintegrasian dan pendinamisan tiap-tiap komponen yang terdiri dari masyarakat, sarana dan prasarana transportasi dan peraturan yang mengatur.

Kabupaten Karanganyar memiliki 19 rute trayek yang masih beroperasi terdiri dari 6 angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), 4 angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), 4 angkutan perkotaan, dan 5 angkutan pedesaan. Prasarana angkutan umum yang terdiri dari, 12 terminal, 42 halte, dan 2 subterminal.

Dilihat dari kondisi di lapangan bahwa pengguna jalan lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi, hal ini diakibatkan kondisi angkutan umum di Kabupaten Karanganyar dapat dikatakan belum layak dikarenakan belum sesuai standar pelayanan minimal angkutan yaitu pada PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang.

Hal ini terlihat dari hasil analisis Praktik Kerja Lapangan di Kabupaten Karanganyar 2023 dengan sebesar 1,86% masyarakat yang memanfaatkan pelayanan angkutan umum. Hal ini disebabkan karena para pengguna angkutan umum tidak mendapatkan pelayanan yang baik meliputi rasa aman dan nyaman dalam perjalanan.

Berdasarkan hasil analisis Praktik Kerja Lapangan Kabupaten Karanganyar 2023, parameter kinerja pelayanan memiliki rentang umur kendaraan berkisar antara 30-38 tahun pada angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan. Terdapat beberapa trayek yang hanya dilayani 1-2 armada yaitu Angkutan Perkotaan Trayek B, Trayek G, Trayek N, Angkutan Pedesaan Trayek 17, Trayek 19 dan Trayek 20. Selain itu, rata-rata waktu tunggu yang relatif lama dengan waktu tunggu tersingkat pada Trayek N sebesar 15 menit dan terlama pada Trayek Pedesaan 19 yaitu 1 jam 43 menit, serta tidak ada jadwal yang tetap dan teratur. Rata-rata faktor muat rendah dengan rentang 25-41% menggambarkan minat masyarakat yang rendah dalam menggunakan angkutan umum.

Berdasarkan permasalahan tersebut, Pemerintah Daerah Kabupaten Karanganyar sudah saatnya untuk mengembangkan angkutan umum massal di Kabupaten Karanganyar. Angkutan umum massal adalah pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam kawasan perkotaan yang menggunakan bus dengan kapasitas angkut massal dan dilengkapi dengan jalur khusus (PM 15 Tahun 2019 tentang Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek). *Bus Rapid Transit* (BRT) telah diterapkan di berbagai kota di Indonesia, seperti Jakarta, Solo, Yogyakarta, Semarang dan kota-kota besar lainnya. Kabupaten Karanganyar sendiri sebenarnya sudah dilintasi trayek *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Jateng dan Batik Solo Trans (BST). Namun dari kedua *Bus Rapid Transit* (BRT) tersebut trayeknya tidak sampai ke Pusat Kegiatan Kabupaten Karanganyar, dimana pada Trayek BRT Trans Jateng hanya melintas di Kecamatan Gondangrejo. Sedangkan pada Batik Solo Trans (BST) terdapat 4 Koridor dan 1 Feeder yang melintas di Kabupaten Karanganyar. Yaitu Koridor 1, Koridor 2, Koridor 4 dan Koridor Feeder 10 yang memiliki terminal akhir pada Terminal Palur, dan pada Koridor 5 yang beroperasi di wilayah Kecamatan Colomadu.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, "Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau". Oleh karena permasalahan tersebut, penulis tertarik melakukan penelitian mengenai "Perencanaan rute feeder Batik Solo Trans (BST) dari Terminal Palur ke Terminal Karangpandan di Kabupaten Karanganyar" guna terciptanya pelayanan transportasi yang optimal di Kabupaten Karanganyar.

1.2 Identifikasi Masalah

Meninjau dari latar belakang yang telah disampaikan sebelumnya, permasalahan dapat diidentifikasi sebagai berikut :

1. Penggunaan moda angkutan umum masyarakat Kabupaten Karanganyar yang rendah sebesar 1,86%
2. Parameter pelayanan angkutan umum yang mudah diukur oleh masyarakat adalah kondisi fisik armada angkutan umum belum ada peremajaan armada dengan rentang umur kendaraan 30-38 tahun (Standar PM 98 tahun 2013 adalah 20 Tahun)
3. Tingkat operasi yang rendah pada beberapa trayek (6 Trayek) hanya dilayani dengan 1-2 armada.
4. Beberapa trayek memiliki waktu tunggu antar angkutan yang lama (23 menit - 1 jam 43 menit) melebihi standar PM 98 Tahun 2013 yaitu 15 Menit
5. Faktor muat rendah sekitar 25-41% sehingga tidak memenuhi PM 98 Tahun 2013 sebesar 70%.

1.3 Rumusan Masalah

Berikut rumusan masalah setelah meninjau identifikasi masalah di atas, yaitu :

1. Bagaimana permintaan masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum untuk melakukan perjalanan di Kabupaten Karanganyar?
2. Bagaimana usulan perencanaan rute feeder Batik Solo Trans (BST) dari Terminal Palur ke Terminal Karangpandan?

3. Bagaimana menentukan kebutuhan armada yang sesuai dengan pengoperasian untuk memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Karanganyar?
4. Bagaimana kinerja pelayanan Batik Solo Trans (BST) yang sesuai untuk meningkatkan kualitas angkutan umum di Kabupaten Karanganyar?
5. Bagaimana besaran Biaya Operasional Kendaraan dan usulan tarif yang sesuai dengan pelayanan feeder Batik Solo Trans (BST)?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah meningkatkan kinerja pelayanan angkutan umum dengan perencanaan rute feeder BST dari Terminal Palur ke Terminal Karangpandan di Kabupaten Karanganyar.

Berdasarkan rumusan masalah yang telah diuraikan, tujuan penelitian ini sebagai berikut :

1. Menganalisis permintaan masyarakat terhadap minat penggunaan angkutan umum di Kabupaten Karanganyar.
2. Merencanakan rute feeder Batik Solo Trans (BST) dari Terminal Palur ke Terminal Karangpandan.
3. Menentukan jumlah armada yang sesuai dengan pengoperasian untuk memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Karanganyar.
4. Menganalisis kinerja pelayanan yang sesuai untuk meningkatkan kualitas angkutan umum di Kabupaten Karanganyar.
5. Menghitung besaran Biaya Operasional Kendaraan dan mengusulkan tarif yang sesuai.

1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini, penulis melakukan pembatasan ruang lingkup masalah sebagai berikut :

1. Lokasi studi yang diambil wilayah Kabupaten Karanganyar pada zona yang akan dilewati rencana rute feeder Batik Solo Trans (BST).
2. Analisis pengoperasian yang akan dikaji berupa :
 - a. Penentuan jumlah permintaan angkutan umum demand potensial;
 - b. Penentuan rute feeder Batik Solo Trans (BST) dari Terminal Palur ke Terminal Karangpandan;
 - c. Kebutuhan jumlah armada yang akan digunakan untuk pengoperasian feeder Batik Solo Trans (BST);
 - d. Penjadwalan pengoperasian feeder Batik Solo Trans (BST);
 - e. Biaya Operasional Kendaraan dan usulan tarif yang disesuaikan dengan pelayanan feeder Batik Solo Trans (BST) dari Terminal Palur ke Terminal Karangpandan.