

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan faktor yang sangat vital dalam kehidupan manusia sebagai salah satu penunjang pertumbuhan perekonomian masyarakat bahkan dunia. Transportasi sebagai sarana berguna untuk memudahkan aktifitas masyarakat dalam mengangkut orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Transportasi adalah pergerakan/ perpindahan manusia dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan/ tanpa kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Keterbatasan transportasi dapat menghambat perkembangan suatu wilayah.

Sistem transportasi diselenggarakan sebagai bentuk untuk mengkoordinasi pergerakan manusia dalam hal ini adalah penumpang dan barang dengan mengatur aspek-aspek prasarana dan sarana. Dimana prasarana adalah penunjang proses terjadinya transportasi, sarana adalah alat atau benda bergerak yang digunakan untuk proses transportasi. Sistem transportasi adalah gabungan dari beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Dalam setiap organisasi, perubahan pada satu komponen akan memberikan perubahan pada komponen lainnya (Tamin, 2008). Komponen-komponen tersebut meliputi Sistem Jaringan, Sistem Kegiatan, Sistem Kegiatan, Sistem Pergerakan, dan sistem Kelembagaan.

Sistem pergerakan yang aman, cepat, nyaman, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya dapat tercipta jika pergerakan tersebut diatur oleh sistem rekayasa dan manajemen lalu lintas yang baik (Tamin, 2008). Usaha untuk menjamin terwujudnya sistem pergerakan yang aman,

nyaman, lancar, murah, handal, dan sesuai dengan lingkungannya, maka dalam sistem transportasi terdapat sistem kelembagaan yang meliputi individu, kelompok, Lembaga, dan instansi pemerintah serta swasta yang terlibat secara langsung maupun tidak langsung dalam setiap sistem tersebut (Tamin, 2008).

Kabupaten Kulon Progo adalah Kabupaten yang masih tahap berkembang di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. Dengan jumlah penduduk sebesar 443.629 jiwa (BPS Kabupaten Kulon Progo, 2021), disertai keberadaan Yogyakarta *International Airport* mengakibatkan tingginya tingkat pola pergerakan menuju Kabupaten Kulon Progo. Tingginya intensitas dan pola pergerakan akan menyebabkan munculnya permasalahan transportasi. Kurang maksimalnya kinerja pelayanan angkutan umum ditambah dampak dari pandemi *covid-19* mengakibatkan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibanding jasa angkutan umum. Berdasarkan hasil *survey Home Interview* saat Praktek Kerja Lapangan diketahui persentase pengguna transportasi di Kabupaten Kulon Progo didominasi oleh moda kendaraan pribadi sebesar 93%. Masyarakat lebih gemar menggunakan kendaraan pribadi karena dianggap lebih praktis dan dapat menjangkau semua wilayah yang terdapat di Kabupaten Kulon Progo.

Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Kulon Progo Nomor 1 Tahun 2003, Kabupaten Kulon Progo memiliki 29 trayek angkutan perdesaan. Namun secara eksisting Kabupaten Kulon Progo dilayani oleh 3 trayek angkutan perdesaan, yang mana sebagian besar angkutan perdesaan tersebut beroperasi berdasarkan permintaan pedagang untuk mengangkut barang. Dari 16 zona yang dibuat dalam Praktek Kerja Lapangan terdapat 8 (delapan) zona yang dilalui angkutan perdesaan dengan rata-rata kepadatan trayek per zona sebesar 10% km/km². Nisbah pelayanan angkutan perdesaan di Kabupaten Kulon Progo berdasarkan luas wilayah studi adalah sebesar 8%.

Meninjau dari tingkat pertumbuhan masyarakat yang semakin berkembang dan tingginya tingkat pergerakan masyarakat, hal tersebut mampu menimbulkan permasalahan transportasi seperti kemacetan. Karena itu dibutuhkan pelayanan jasa angkutan umum untuk meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi, khususnya pada daerah yang berbatasan dengan Provinsi Jawa Tengah.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggaraan angkutan massal bertujuan untuk mewujudkan lalulintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman serta efisien. Penyelenggaraan angkutan umum massal diperlukan untuk menjangkau seluruh wilayah untuk mendorong perekonomian masyarakat.

Berdasarkan kondisi tersebut diperlukan adanya peningkatan pelayanan angkutan perdesaan dan penataan jaringan angkutan perdesaan untuk daerah yang belum terlayani angkutan pedesaan di Kabupaten Kulon Progo sebagai upaya untuk meningkatkan aksesibilitas yang mumpuni bagi masyarakat.

1.2. Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang dan hasil observasi yang dilakukan di Kabupaten Kulon Progo tentang angkutan umum, permasalahan transportasi adalah sebagai berikut:

1. Terdapat wilayah Kabupaten Kulon Progo yang belum terlayani angkutan umum (angkutan perdesaan). Nisbah pelayanan angkutan perdesaan berdasarkan luas wilayah studi adalah sebesar 8%, dengan kondisi eksisting Kabupaten Kulon Progo dilayani oleh 3 trayek angkutan perdesaan.
2. Mobilitas pergerakan masyarakat Kabupaten Kulon Progo masih menggunakan kendaraan pribadi dengan proporsi

pengguna angkutan umum sebesar 93% dan angkutan umum sebesar 7%.

3. *Load factor* rata-rata angkutan perdesaan di Kabupaten Kulon Progo yang belum memenuhi standar pelayanan pemerintah yaitu sebesar 11%.
4. Jumlah armada yang beroperasi tidak sesuai jumlah armada yang diizinkan (armada yang diizinkan 37 dan armada yang beroperasi 28).
5. Kinerja operasional pelayanan angkutan perdesaan Kabupaten Kulon Progo belum memenuhi standar pelayanan minimum yaitu frekuensi rata-rata 2 (dua) kendaraan/jam, *headway* rata-rata 30 menit, dan kecepatan operasi rata-rata 20 km/jam.

1.3. Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang ada, maka rumusan masalah adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana persebaran *demand actual* dan *demand potential* angkutan perdesaan di Kabupaten Kulon Progo?
2. Bagaimana usulan trayek sesuai kebutuhan *demand* terhadap angkutan perdesaan berdasarkan permintaan perjalanan di Kabupaten Kulon Progo?
3. Bagaimana rencana usulan kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perdesaan sesuai jaringan trayek rencana di Kabupaten Kulon Progo?
4. Bagaimana penentuan Biaya Operasional Kendaraan dan rencana tarif angkutan perdesaan sesuai jaringan trayek rencana di Kabupaten Kulon Progo?

1.4. Maksud dan Tujuan

1.4.1. Maksud Penelitian

Maksud yang akan dicapai dengan penelitian ini adalah untuk melakukan penataan jaringan trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Kulon Progo sebagai bentuk usaha untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Kulon Progo sehingga masyarakat di Kabupaten Kulon Progo dapat menggunakan angkutan perdesaan yang efektif dan efisien.

1.4.2. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dilakukan penelitian Perencanaan dan Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan di Kabupaten Kulon Progo adalah:

1. Mengetahui persebaran *demand actual* dan *demand potential* angkutan perdesaan Kabupaten Kulon Progo.
2. Merencanakan usulan rute jaringan trayek angkutan perdesaan rencana sesuai kebutuhan.
3. Melakukan perbandingan kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perdesaan trayek eksisting dengan trayek rencana.
4. Mengetahui Biaya Operasional Kendaraan dan tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Kulon Progo sesuai rencana.

1.5. Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini agar tidak menyimpang dari tujuan penelitian, maka batasan permasalahan atau ruang lingkup penelitian adalah:

1. Wilayah studi yang diambil adalah Kabupaten Kulon Progo.
2. Jumlah trayek angkutan perdesaan yang dikaji adalah 3 trayek angkutan perdesaan.

3. Melakukan penataan rute trayek angkutan perdesaan berdasarkan rute trayek yang sudah ada sesuai SK.
4. Melakukan analisis kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perdesaan sesuai rencana.
5. Melakukan analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif angkutan sesuai rencana.