

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas merupakan hal yang sangat penting di kalangan masyarakat modern saat ini. Kebijakan untuk melakukan pekerjaan dan aktivitas dari rumah akibat pandemi pun sudah dihapus dan saat ini masyarakat sudah dibebaskan untuk melakukan aktivitas secara normal kembali seperti sebelum pandemi. Masyarakat kini telah bangkit dan kembali melakukan aktivitas secara normal. Oleh karena itu, pelayanan angkutan umum harus memperhatikan potensi permintaan masyarakat (demand) dan tata guna lahan (land use) yang sesuai dengan kondisi terkini di masyarakat untuk menunjang kegiatan masyarakat secara normal.

Kabupaten Pringsewu sendiri memiliki 9 kecamatan, 126 desa dan 5 kelurahan dengan total penduduk 423.837 jiwa. Pusat kegiatan atau Central Business District (CBD) terletak pada Desa Pringsewu Selatan dengan luas 1,82 km² dan jumlah penduduk 10.309 jiwa. Dimana untuk menunjang aktivitas dari masyarakat diperlukan pelayanan transportasi umum yang baik. PP Nomor 74 Tahun 2014 Pasal 15 ayat 3 menjelaskan bahwa Pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Namun hanya 2% masyarakat Kabupaten Pringsewu memilih menggunakan angkutan umum dan 98% sisanya memilih menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan mobilitas (Tim PKL Kabupaten Pringsewu 2023).

Sesuai dengan data yang didapatkan oleh Tim PKL Kabupaten Pringsewu 2023, kondisi eksisting dilapangan terdapat 4 trayek. Namun kondisi riil dilapangan pada saat ini hanya menyisakan 3 trayek dengan hanya 48 armada yang beroperasi. Trayek tersebut antara lain Trayek Pringsewu-Pagelaran, Trayek Pringsewu-Sukoharjo, dan Trayek Pringsewu-Gadingrejo. Tersisanya 3 trayek yang saat ini menjadikan

pelayanan pada masyarakat di Kabupaten Pringsewu tidak maksimal. Jika dilihat dari usia armada, angkutan pedesaan di Kabupaten Pringsewu memiliki rata-rata usia 21 Tahun.

Kemudian untuk kinerja jaringan trayeknya hanya memiliki cakupan pelayanan sebesar 23,52 km² dengan nisbah pelayanan sebesar 30% tetapi tidak ada tumpang tindih sama sekali dari ketiga trayek tersebut. Lalu untuk kinerja operasionalnya, angkutan pedesaan pada kondisi eksisting memiliki rata-rata faktor muat yang kecil. Sebagai contoh studi kasus yaitu pada trayek Pringsewu-Sukoharjo memiliki rata-rata factor muat terkecil dengan angka 14% dan rata rata keseluruhan faktor muat sebesar 16% , waktu antara rata-rata sebesar 10 menit dan frekuensi rata-rata sebesar 6 kendaraan/jam. Dengan rata-rata faktor muat yang kecil tentunya sangat berpengaruh pada pendapatan pengemudi

Sementara itu trayek angkutan umum di Kabupaten Pringsewu ini tidak ada dasar yang mengatur secara resmi pengoperasiannya dikarenakan tidak adanya SK Trayek di Kabupaten Pringsewu. Peraturan yang mengatur tentang angkutan umum di Kabupaten Pringsewu hanya SK Tarif yang diatur pada Peraturan Bupati No.4 Tahun 2015 sehingga kondisi tata guna lahan, jumlah penduduk dan jumlah pendapatan saat ini tentu menjadi tantangan dalam pengoperasian angkutan umum.

Dengan permasalahan trayek angkutan umum di Kabupaten Pringsewu maka diperlukannya perbaikan pelayanan angkutan umum agar dapat memenuhi kebutuhan perjalanan masyarakat. Perbaikan tersebut nantinya diharapkan dapat menambah minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Selain itu , penataan jaringan trayek dapat dilakukan untuk memperluas jangkauan pelayanan.

Sesuai dengan permasalahan tersebut maka diambil judul penelitian dengan judul **“Penataan Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Pringsewu”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang kondisi transportasi yang telah diuraikan, berikut beberapa masalah yang perlu dikaji khususnya di bidang angkutan umum, antara lain :

1. Demand untuk angkutan umum di Kabupaten Pringsewu cukup sedikit dapat dilihat dari proporsi pemilihan moda yang mana masyarakat lebih banyak memilih kendaraan pribadi dalam melakukan mobilitas dengan persentase 98% dibandingkan dengan angkutan umum yang hanya memiliki persentase 2%.
2. Kinerja operasional yang kurang optimal dengan rendahnya faktor muat yang rendah pada seluruh trayek, dengan rata-rata hanya 16% per trayeknya dan waktu antara rata-rata 10 menit yang tentunya berdampak pada pendapatan pengemudi.
3. Kinerja jaringan trayek yang kurang optimal dengan cakupan pelayanan sebesar 23,52 km² atau hanya mencakup 30% dari wilayah Kabupaten Pringsewu.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penataan jaringan trayek angkutan pedesaan Kabupaten Pringsewu sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi eksisting kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan umum di Kabupaten Pringsewu?
2. Bagaimana kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan pedesaan di Kabupaten Pringsewu setelah dilakukan penataan berdasarkan demand?
3. Bagaimana perbandingan kinerja jaringan dan kinerja operasional rute jaringan trayek saat ini dan eksisting setelah dilakukan penataan berdasarkan demand?

1.4 Maksud dan tujuan

Maksud dari dilakukannya penelitian dan penulisan Kertas Kerja Wajib ini ialah untuk melakukan kajian mengenai penataan jaringan trayek angkutan pedesaan di wilayah Kabupaten Pringsewu agar pelayanan lebih optimal sehingga dapat mendukung kegiatan masyarakat.

Selain itu tujuan dilaksanakannya penataan jaringan trayek angkutan pedesaan di wilayah Kabupaten Pringsewu antara lain adalah :

1. Mengetahui kondisi eksisting kinerja jaringan dan operasional angkutan pedesaan di Kabupaten Pringsewu.
2. Menganalisis kinerja operasional dan kinerja trayek setelah dilakukan penataan rute jaringan trayek berdasarkan demand.
3. Melakukan perbandingan kinerja trayek angkutan pedesaan eksisting dengan kinerja trayek angkutan pedesaan usulan di Kabupaten Pringsewu.

1.5 Batasan masalah

Untuk menghindari penyimpangan topik pembahasan maka dilakukan pembatasan lingkup penelitian. Batasan lingkup pembahasan ialah sebagai berikut :

1. Kajian wilayah studi berada di Kabupaten Pringsewu.
2. Jumlah trayek yang dianalisis ialah 3 trayek.
3. Tidak melakukan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan tarif angkutan pedesaan.
4. Output penelitian berupa usulan rute trayek beserta kinerja operasional dan kinerja trayek setelah dilakukan penataan berdasarkan demand.