

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Dalam kehidupan sehari-hari transportasi menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari masyarakat, hal ini dikarenakan dalam setiap aktifitas yang dilakukan pasti menggunakan transportasi. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong, serta penggerak bagi pertumbuhan yang berpotensi dalam peningkatan dan pemerataan pembangunan. Perkembangan transportasi mengalami pertumbuhan yang pesat dari tahun ke tahun. Karakteristik pengguna jasa yang bervariasi berpengaruh terhadap jenis pergerakan tiap individu masyarakat. Masyarakat dengan berbagai macam kegiatan dan kebutuhan pasti membutuhkan transportasi yang berkesinambungan sehingga mampu memenuhi kebutuhan. Pada umumnya masyarakat membutuhkan transportasi umum disamping kendaraan pribadi sebagai penunjang perpindahan dalam kegiatan sehari-hari.

Kabupaten Karawang merupakan salah satu dari banyaknya kabupaten yang masih dalam tahap berkembang di Provinsi Jawa Barat, dimana wilayah ini dilalui lintasan Pantai Utara atau Jalur Pantura. Oleh karena itu, banyak perjalanan angkutan umum hingga angkutan barang melintas di Kabupaten Karawang. Dalam hal ini transportasi berperan penting sebagai penunjang perjalanan masyarakat untuk memenuhi berbagai tujuan perjalanannya sehingga diperlukan penataan transportasi yang efektif. Meskipun saat ini kondisi daerah Kabupaten Karawang belum tertata dengan baik terkhusus dalam bidang angkutan umum. Pada umumnya masyarakat menghendaki adanya pelayanan yang optimal bagi angkutan umum baik dari segi kenyamanan, aman, cepat dan mudah terjangkau. Untuk itu perlu diadakannya evaluasi kinerja angkutan perkotaan sehingga dapat dilakukan perbaikan agar terciptanya transportasi yang aman, nyaman dan disamping itu juga menguntungkan baik dari segi operator dan juga tidak merugikan dari

segi penumpang sehingga masyarakat Kabupaten Karawang dapat secara langsung merasakan manfaat dari angkutan perkotaan yang tersedia.

Berdasarkan Surat Keputusan Bupati Karawang 551.21/Kep.510-Hulk/(2009) Tentang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kabupaten Karawang terdapat 55 trayek. Namun secara eksisting Kabupaten Karawang hanya dilayani oleh 20 trayek yang beroperasi. Sedangkan yang masuk kedalam kajian studi terdiri dari 9 trayek yaitu trayek 01, 02, 04, 06, 07, 16, 17, 39, dan 41. Dari 9 trayek yang dikaji terdapat 341 armada yang beroperasi sedangkan yang sesuai izin yaitu 1.230. Sampai saat ini belum pernah dilakukan penataan ulang jaringan trayek di Kabupaten Karawang, sedangkan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun (2019) Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Pasal 5 ayat 4 menetapkan rencana umum jaringan trayek ditetapkan untuk jangka waktu 10 (sepuluh) tahun dan dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun.

Sehingga ditemukan beberapa permasalahan pada angkutan umum di Kabupaten Karawang yaitu sebagian besar angkutan yang beroperasi masih terdapat pelanggaran pelayanan trayek terkhusus pada pelanggaran rute. Yang mana angkutan umum tidak melakukan pelayanan dari terminal asal ke terminal tujuan tetapi memotong di tengah rute dengan alasan tidak ada penumpang yang naik. Adapun kondisi dari angkutan umum sudah berusia "lanjut" yaitu di atas 20 tahun dengan status kepemilikan perorangan sedangkan usia kendaraan menjadi salah satu faktor kenyamanan dan keamanan saat menggunakan angkutan umum. Jika usia angkutan tidak sesuai standar mengakibatkan banyak fasilitas yang tidak dapat beroperasi sesuai fungsinya seperti kursi penumpang yang sudah rusak dan bodi angkutan yang keropos sehingga mengurangi kenyamanan dan keamanan penumpang.

Merujuk pada trayek yang dikaji terdapat tingkat tumpang tindih yang melebihi Standar Pelayanan Minimal sesuai SK Dirjen Hubdat Nomor 687 Tahun 2002 disebutkan bahwa standar tumpang tindih trayek maksimal 50%,

sedangkan pada trayek 39 dan 41 terjadi tumpang tindih 100%. Tumpang tindih trayek yaitu dua atau lebih trayek yang berbeda tetapi mempunyai lintasan trayek yang hampir sama seluruhnya. Kondisi ini tidak menguntungkan bagi operator angkutan karena akan terjadi persaingan sesama operator dalam mengangkut penumpang. Dalam hal ini, operator mengalami kesulitan dalam pembiayaan operasional kendaraannya karena rendahnya tingkat pendapatan.

Permasalahan lainnya yaitu jumlah armada yang beroperasi tidak sesuai dengan yang diizinkan mengacu pada standar bank dunia untuk tingkat operasi antara 80-90% sedangkan tingkat operasi angkutan kota di Kabupaten Karawang pada trayek yang dikaji semuanya dibawah standar yaitu 21% pada trayek 01. Berdasarkan SK Dirjen Hubdat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum disebutkan bahwa standar faktor muat adalah 70%. Sedangkan untuk faktor muat di Kabupaten Karawang pada trayek yang dikaji jauh di bawah 70% yaitu 31% pada trayek 07 dan 17. Hal ini terjadi karena tingginya penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan penggunaan angkutan umum.

Meskipun saat ini kondisi angkutan umum di Kabupaten Karawang belum tertata dengan baik namun tidak dapat dipungkiri kedepannya akan terjadi perkembangan dan perubahan menuju lebih baik, salah satunya dapat dilakukan dengan penataan kembali trayek yang diharapkan dapat memberikan rekomendasi terkait permasalahan yang ada serta memperbaiki kualitas jasa pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang. Kondisi inilah yang menjadi dasar penulis untuk menyusun skripsi dengan judul "Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Di Kabupaten Karawang".

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang dan hasil observasi yang dilakukan di Kabupaten Karawang tentang angkutan perkotaan, terdapat permasalahan transportasi yaitu sebagai berikut:

1. Mobilitas pergerakan masyarakat Kabupaten Karawang masih menggunakan kendaraan pribadi dengan proporsi 91% dan angkutan umum sebesar 4%.
2. *Load factor* angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang yang belum memenuhi standar pelayanan pemerintah yaitu dibawah 70%.
3. Jumlah armada yang beroperasi tidak sesuai jumlah armada yang diizinkan (armada yang diizinkan 1.230 dan armada yang beroperasi 341).
4. Rendahnya tingkat operasi kendaraan.
5. Banyaknya trayek angkutan perkotaan yang tumpang tindih dengan trayek lain mencapai 100%.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Dari identifikasi masalah di atas, maka rumusan masalah pada penelitian ini antara lain:

1. Bagaimana kondisi eksisting pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang?
2. Bagaimana persebaran *demand actual* dan *demand potensial* angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang?
3. Bagaimana usulan jaringan trayek angkutan perkotaan sesuai kebutuhan *demand* di Kabupaten Karawang?
4. Bagaimana kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perkotaan sesuai jaringan trayek usulan serta perbandingan kinerja trayek usulan dengan trayek eksisting?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

#### **1.4.1 Maksud Penelitian**

Maksud dari penelitian dan penulisan skripsi ini adalah untuk melakukan penataan kembali jaringan trayek angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang sebagai bentuk usaha untuk meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan sehingga masyarakat Kabupaten Karawang dapat menggunakan angkutan perkotaan yang efektif dan efisien.

#### 1.4.2 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dilakukan penelitian Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kabupaten Karawang adalah:

1. Mengetahui kondisi eksisting pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang.
2. Mengetahui persebaran *demand actual* dan *demand potensial* angkutan perkotaan di Kabupaten Karawang.
3. Merencanakan usulan jaringan trayek angkutan perkotaan sesuai kebutuhan *demand* berdasarkan permintaan perjalanan di Kabupaten Karawang.
4. Merencanakan kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perkotaan sesuai jaringan trayek usulan serta perbandingan kinerja trayek usulan dengan trayek eksisting.

#### 1.5 Ruang Lingkup

Mengingat latar belakang yang ada, diperlukan adanya batasan wilayah studi di Kabupaten Karawang. Adapun batasan masalah yang digunakan, yaitu:

1. Wilayah studi adalah Kabupaten Karawang.
2. Kajian studi ini dibatasi untuk 9 trayek angkutan perkotaan yaitu trayek 01, 02, 04, 06, 07, 16, 17, 39 dan 41, pembatasan trayek dilakukan untuk memfokuskan kajian kepada trayek yang memiliki tingkat evaluasi yang lebih tinggi.
3. Melakukan penataan rute trayek angkutan perkotaan sesuai permintaan perjalanan.
4. Melakukan analisis kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan perkotaan usulan serta membandingkannya dengan kinerja trayek eksisting.
5. Usulan trayek dilengkapi dengan jumlah armada tetapi tidak melakukan perhitungan subsidi dari pemerintah serta tidak mencantumkan tempat henti angkutan di sepanjang trayek.