

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memiliki peran penting sebagai penunjang, pendorong, dan pendukung mobilitas orang dan atau barang dalam kehidupan(Sitinjak and Sitindaon 2019). Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai, dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Saat ini transportasi yang banyak diminati oleh masyarakat adalah kendaraan pribadi. Masyarakat menilai dalam sudut pandang faktor keselamatan, keamanan, kehandalan, kenyamanan, kebersihan, waktu tempuh, biaya dan aksesibilitas, kendaraan pribadi lebih baik dibandingkan dengan moda transportasi umum (Sugiyanto et al. 2021).

Seiring dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor setiap tahun tanpa diimbangi dengan pertumbuhan jalan, sehingga hal ini mengakibatkan kemacetan. Salah satu alternatif solusi untuk hal ini yaitu adanya angkutan umum. Sesuai dengan fungsi angkutan umum sebagai pemenuh permintaan pelayanan jasa transportasi, maka perlu adanya unjuk kerja yang baik dalam pelayanan angkutan umum. Angkutan umum merupakan layanan angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem perjalanan kelompok dan disediakan untuk digunakan oleh masyarakat umum. Angkutan umum melayani secara tetap dan teratur berdasarkan parameter unjuk kerja yang dikaji berdasarkan pelayanan yang disediakan. Parameter tersebut berdasarkan 3 (tiga) komponen yaitu kinerja jaringan, kinerja pelayanan, dan kinerja

kepengusahaan yang dipertimbangkan dengan 3 (tiga) sudut pandang, yaitu segi pengguna jasa, segi operator, dan segi regulator.

Kabupaten Majalengka merupakan bagian dari wilayah administrasi Provinsi Jawa Barat yang memiliki luas wilayah 1.204,24 Km² yang terbagi menjadi 26 kecamatan dan 343 kelurahan/desa. Jumlah penduduk di Kabupaten Majalengka pada tahun 2022 mencapai 1.329.894 jiwa. Kabupaten Majalengka melayani beberapa trayek angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek Dalam Trayek.

Menurut Keputusan Bupati Majalengka Nomor : 418 Tahun 2003 Tentang Penetapan Trayek Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang Umum Dalam Kabupaten Majalengka terdapat 30 trayek, akan tetapi pada tahun 2023 hanya 18 trayek yang masih beroperasi. Ada beberapa permasalahan angkutan pedesaan yang terjadi diantaranya yaitu tingkat tumpang tindih trayek yang tinggi, adanya penyimpangan trayek, frekuensi yang rendah, serta beberapa wilayah yang belum terjangkau oleh pelayanan angkutan pedesaan sehingga belum ada keteraturan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Majalengka. Namun berdasarkan PM 15 Tahun 2019 pasal 5 ayat 4 berisi "Rencana Umum Jaringan Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan untuk jangka waktu 10 (sepuluh) tahun dan dikaji ulang secara berkala paling lama 5 (lima) tahun." Belum ditemukan SK yang terbaru terkait jaringan trayek angkutan pedesaan yang terbaru. Jaringan trayek yang digunakan untuk penelitian ini masih menggunakan pedoman seadanya.

Permasalahan tersebut dapat dilihat dari tumpang tindih (*over lapping*) yang pada saat ini melibatkan 9 trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka. Dari 18 trayek, 9 trayek memiliki tingkat tumpang tindih lebih dari 50% dengan nilai terbesar pada trayek 1D (Majalengka – Bonang), 1404 (Talaga – Kepuh), dan 1386 sebesar 100%. Tumpang tindih yang besar menyebabkan adanya persaingan penumpang dalam rute trayek yang sama. Selain itu, terdapat 3 trayek angkutan pedesaan yang mengalami penyimpangan paling besar yaitu trayek 1D (Majalengka – Bonang) sebesar 100%. Adanya penyimpangan menyebabkan tidak terlayannya beberapa

daerah sehingga memiliki kinerja pelayanan yang rendah. Untuk faktor muat rata-rata terbilang rendah yang dapat dilihat pada trayek 0941 (Cigasong – Jatiwangi) memiliki faktor muat hanya 45% dan trayek 1384 (Kadipaten – Jatitujuh) memiliki faktor muat 26%. Faktor muat yang rendah dapat menyebabkan beberapa armada berhenti beroperasi karena mengalami kerugian dari segi pendapatan operator karena permintaan penumpang yang rendah.

Berdasarkan kondisi di atas dan dengan adanya perkembangan daerah di Kabupaten Majalengka, maka perlu adanya studi lebih lanjut dalam rangka untuk meningkatkan pelayanan angkutan pedesaan yang ada di Kabupaten Majalengka agar sistem transportasi yang ada dapat berjalan dengan baik. Berdasarkan uraian di atas, maka penulis melakukan penelitian “Penataan Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan di Kabupaten Majalengka.”

1.2 Identifikasi Masalah

Dengan melihat permasalahan yang terjadi di lapangan, maka dapat diidentifikasi masalah – masalah angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka sebagai berikut:

1. Sebesar 50% dari trayek angkutan pedesaan mengalami tumpang tindih melebihi standar 50% (Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002). Adanya tumpang tindih trayek dapat ditunjukkan pada trayek 1D, 1404, 1386, 0943, 1A, 1B, 1C, 1385, dan 1383. Tumpang tindih ini terjadi karena SK trayek angkutan pedesaan pada tahun 2003 sudah menunjukkan adanya tumpang tindih yang melebihi standar.
2. Terdapat 17% trayek yang melakukan penyimpangan rute yang melebihi standar 25% yang disebabkan oleh beberapa titik layanan yang tidak memiliki *demand* sehingga memiliki kinerja pelayanan yang rendah dimana tingkat penyimpangan terjadi pada trayek 1D, 0943, dan 0940.
3. Rendahnya faktor muat rata-rata yang disebabkan oleh waktu tunggu yang lama sehingga mengakibatkan rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan pedesaan. Rendahnya faktor muat angkutan

pedesaan di Kabupaten Majalengka dapat dilihat pada seluruh trayek memiliki faktor muat kurang dari standar 70%.

4. Rendahnya minat masyarakat yang menggunakan angkutan pedesaan menyebabkan beberapa armada tidak beroperasi, hal ini diakibatkan dari pendapatan yang didapatkan oleh operator lebih kecil dibandingkan biaya operasional kendaraan.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan masalah di atas, maka dapat ditentukan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka saat ini berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional?
2. Bagaimana permasalahan angkutan pedesaan yang terjadi berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional?
3. Bagaimana menentukan usulan trayek baru meliputi pola operasi dan penjabaran dalam peta?
4. Bagaimana perbandingan kinerja trayek angkutan umum sebelum dan sesudah dilakukan penataan jaringan trayek berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah melakukan penataan jaringan trayek angkutan pedesaan untuk meningkatkan unjuk kerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Majalengka. Adapun tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Mendeskripsikan kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka saat ini berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional.
2. Mengidentifikasi permasalahan angkutan pedesaan yang terjadi berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional.
3. Menganalisis usulan penataan jaringan trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka berdasarkan *demand* penumpang.

4. Membandingkan hasil analisis kinerja pelayanan angkutan umum sebelum dan sesudah dilakukan penataan jaringan trayek berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dilakukan sebagai batasan wilayah penelitian agar permasalahan yang akan dikaji tidak menyimpang dari tujuan sehingga strategi pemecahan masalah dapat dijelaskan secara sistematis.

Untuk materi pembahasan hanya dibatasi pada:

1. Kinerja trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka saat ini berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional.
2. Permasalahan angkutan pedesaan yang terjadi berdasarkan kinerja jaringan dan kinerja operasional.
3. Usulan penataan jaringan trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Majalengka.
4. Perbandingan kinerja pelayanan angkutan pedesaan sebelum dan sesudah dilakukan penataan jaringan trayek.