

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kota Tegal merupakan salah satu wilayah di Provinsi Jawa Tengah yang terletak dibagian Barat Laut, Provinsi Jawa Tengah yang memiliki luas 39,24 km<sup>2</sup>. Secara administrasi, Kota Tegal terdiri dari 4 kecamatan, yaitu: Kecamatan Margadana, Kecamatan Tegal Barat, Kecamatan Tegal Timur, dan Kecamatan Tegal Selatan. Kota Tegal memiliki posisi yang sangat strategis di Pulau Jawa. Letak geografisnya yang berada di jalur Pantai Utara (Pantura) Jawa menjadikannya titik penting dalam jaringan perekonomian dan transportasi nasional dari barat sampai ke timur dan wilayah selatan Pulau Jawa maupun sebaliknya.

Kota Tegal menjadi salah satu magnet perekonomian pada kawasan Bregas (Brebes, Tegal, Slawi). Dengan pesatnya perekonomian itulah Kota Tegal di bangun Bank Indonesia yang menandakan pertumbuhan perekonomian di Kota Tegal sangat baik. Pengkajian terhadap perkembangan wilayah Kota Tegal, terutama dalam sektor transportasi, sangat penting untuk memahami bagaimana kota ini berkembang dan bagaimana sektor transportasi mendukung pertumbuhan tersebut. Penyelenggaraan transportasi dan pemenuhan kebutuhan angkutan umum di Kota Tegal harus diperhatikan demi mewujudkan kelancaran transportasi, namun kenyataannya terjadi penurunan kinerja pelayanan angkutan umum yang beroperasi di Kota Tegal. Penurunan kinerja pelayanan angkutan umum dipengaruhi oleh *demand* masyarakat yang tinggi namun tidak disesuaikan dengan *supply* sehingga masyarakat cenderung menggunakan kendaraan pribadi.

Penyelenggaraan operasional angkutan umum pada SK Trayek di Kota Tegal memiliki 5 trayek eksisting yaitu A2, Tegal-Banjaran, Tegal-Slawi, Tegal-Dukuhturi, dan Tegal-Kemantran. Namun pada trayek Tegal-

Kemantran pada kondisi eksisting beroperasi sebagai angkutan sewa, dikarenakan tidak adanya *demand* penumpang pada trayek yang dilalui. Berdasarkan Laporan Umum Tim PKL Kota Tegal, mobilitas pergerakan masyarakat Kota Tegal yang menggunakan kendaraan pribadi juga masih tinggi, yaitu sebesar 95% dan 5% lainnya menggunakan angkutan perkotaan. Hal ini membuktikan masyarakat di Kota Tegal lebih memilih kendaraan pribadi dibandingkan angkutan perkotaan. Berdasarkan Laporan Umum Tim PKL Kota Tegal, usia armada yang beroperasi mencapai >20 tahun, *load factor* rata-rata sebesar 24% *headway* rata-rata 13,5 menit serta persentase tumpang tindih mencapai 64%. Indikator kinerja operasional tersebut belum memenuhi standar Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 dan SPM LLAJ tahun 2001.

Dari permasalahan angkutan perkotaan Kota Tegal yang belum optimal dibutuhkan penelitian yang mengatur mengenai "Penataan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Tegal" yang bertujuan untuk mengevaluasi kinerja angkutan perkotaan dan memberikan usulan rute angkutan perkotaan berdasarkan permintaan yang sesuai kebutuhan di Kota Tegal.

## **1.2 Identifikasi Masalah**

Dari latar belakang yang telah digambarkan sebelumnya, permasalahan yang diidentifikasi sebagai berikut:

1. Mobilitas pergerakan masyarakat Kota Tegal yang menggunakan kendaraan pribadi masih tinggi yaitu 95% dan 5% lainnya menggunakan angkutan perkotaan. Hal ini membuktikan masyarakat di Kota Tegal lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan angkutan perkotaan;
2. *Load factor* rata-rata angkutan perkotaan adalah 24%, hal tersebut tidak sesuai dengan standar Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat 687 Tahun 2002 yaitu sebesar 70%;
3. *Headway* angkutan perkotaan mencapai 13,5 menit hal tersebut tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 yaitu sebesar 15 menit;

4. Persentase tumpang tindih trayek yang mencapai 64% hal tersebut tidak sesuai dengan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat 687 Tahun 2002 dan Standar Pelayanan Minimum Lalu Lintas Angkutan Jalan, yaitu tidak melebihi 50%.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang sudah dijelaskan sebelumnya didapatkan rumusan masalah yang akan dikaji yaitu:

1. Bagaimana kinerja angkutan perkotaan di Kota Tegal saat ini?
2. Berapa jumlah permintaan penumpang angkutan perkotaan di Kota Tegal?
3. Bagaimana penentuan rute trayek yang sesuai dengan kebutuhan terhadap angkutan perkotaan di Kota Tegal?
4. Bagaimana usulan kinerja operasional angkutan perkotaan yang efektif, untuk memenuhi kebutuhan angkutan umum di Kota Tegal?

### **1.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan perencanaan terkait jaringan trayek angkutan perkotaan di Kota Tegal berdasarkan ilmu pengetahuan dan teori-teori yang telah didapatkan selama pendidikan mengacu pada data-data yang didapat dari lapangan dengan mempertimbangkan bangkitan dan tarikan. Tujuan penyusunan ini adalah:

1. Mengevaluasi kinerja angkutan perkotaan yang beroperasi di Kota Tegal saat ini.
2. Mengidentifikasi jumlah permintaan penggunaan moda angkutan perkotaan di Kota Tegal
3. Memberikan usulan rute angkutan perkotaan yang direncanakan berdasarkan permintaan di Kota Tegal.
4. Memberikan usulan rencana kinerja operasional angkutan perkotaan yang sesuai kebutuhan di Kota Tegal.

## 1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini penulis mempunyai batasan-batasan masalah sehingga ruang lingkup dari penelitian ini adalah:

1. Di Kota Tegal terdapat 5 trayek eksisting yaitu A2, Tegal-Banjaran, Tegal-Slawi, Tegal-Dukuhturi, dan Tegal-Kemantran. Namun pada trayek Tegal-Kemantran pada kondisi eksisting beroperasi sebagai angkutan sewa, dikarenakan tidak adanya *demand* penumpang pada trayek yang dilalui.
2. Batasan analisis kinerja angkutan perkotaan dan analisis karakteristik permintaan angkutan umum hanya di Kota Tegal.
3. Mengusulkan sistem operasional angkutan perkotaan di Kota Tegal sesuai dengan potensi permintaan yang diperoleh dari bangkitan tarikan perjalanan.
4. Perencanaan jaringan trayek angkutan perkotaan di Kota Tegal meliputi: jumlah permintaan, penentuan rute, dan kinerja operasional usulan.