

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi harus menyediakan layanan dengan cara yang paling ekonomis karena pergerakan dilakukan untuk memberikan manfaat (Ceyhun, 2019). Harapan dari permintaan transportasi adalah untuk melayani biaya minimum dengan kecepatan dan keamanan maksimum. Dengan adanya transportasi, roda perekonomian digerakkan melalui pergerakan orang dan/atau barang. Oleh karena itu, masalah transportasi telah menjadi masalah yang signifikan bagi pembangunan ekonomi (Iamtrakul & Chayphong, 2023). Dalam sektor ekonomi, transportasi mendukung pergerakan barang. Pergerakan barang akan membentuk kestabilan harga karena pasokan barang merata ke seluruh wilayah. Sehingga ekspor barang akan menarik banyak pengusaha untuk masuk ke pasar.

Transportasi juga mendorong pertumbuhan industri. Kegiatan industri menimbulkan kegiatan seperti periklanan, pengemasan, dan kegiatan lainnya yang didukung oleh ketersediaan sarana dan kemajuan transportasi. Dengan demikian, pertumbuhan suatu daerah akan diiringi dengan urbanisasi penduduk ke daerah industri untuk mencari pekerjaan. Laju urbanisasi dan industrialisasi menciptakan permintaan akan lahan. Kelangkaan lahan mengakibatkan kenaikan harga tanah. Masalah ini dapat ditemukan di kota-kota besar, seperti Jakarta, Surabaya, dan sebagainya. Hal ini membuat masyarakat lebih memilih untuk tinggal di daerah pinggiran kota karena harga tanah yang lebih murah. Akibatnya, jumlah pergerakan antar tempat serta kebutuhan infrastruktur jalan dan moda transportasi semakin meningkat, karena menunjang aktivitas kawasan hunian dengan kota sebagai tempat bekerja.

Transportasi membutuhkan dimensi ruang, moda, dan sistem pengaturan dalam pergerakannya. Kelancaran mobilitas dapat terwujud jika ruang berupa infrastruktur atau penyediaan (*supply*) seimbang dengan kebutuhan pergerakan (*demand*) (Setiawan, 2005). Sedangkan sistem regulasi berfungsi sebagai rambu-rambu, agar memberikan kepastian bahwa keduanya berinteraksi sesuai aturan. Namun, pada kenyataannya, *supply* dan *demand* tidak seimbang. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, seperti tingginya penggunaan kendaraan pribadi dan rendahnya kinerja layanan transportasi umum. Faktor-faktor tersebut mengakibatkan timbulnya permasalahan lalu lintas, seperti kemacetan, pemborosan energi infrastruktur, peningkatan polusi udara, dan lain-lain, seperti yang terjadi di Kabupaten Bekasi. Tentunya masyarakat menginginkan pelayanan yang optimal,

seperti aman, nyaman, cepat, dan terjangkau. Sayangnya, pelayanan transportasi umum di Kabupaten Bekasi masih belum optimal dan belum memenuhi standar, terutama jika kita berbicara mengenai angkutan perkotaannya.

Kabupaten Bekasi adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Barat, dengan Cikarang sebagai ibukotanya. Kabupaten Bekasi merupakan salah satu pusat industri dan perdagangan, daerah ini memiliki jumlah penduduk yang sangat padat dan merupakan daerah penyangga ibukota DKI Jakarta. Peningkatan jumlah penduduk juga menyebabkan peningkatan kebutuhan mobilitas. Jika sarana dan prasarana transportasi tidak mampu memenuhi permintaan tersebut, maka hal ini menyebabkan meningkatnya waktu tunggu dan kemacetan di jalan raya (Saif et al., 2019). Kabupaten Bekasi sudah terlayani oleh beberapa transportasi umum, seperti Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Perkotaan (Angkot), dan Angkutan Paratransit. Namun, jumlah pengguna kendaraan pribadi semakin meningkat. Hal ini disebabkan oleh rendahnya kinerja layanan transportasi umum di Kabupaten Bekasi, sehingga masyarakat lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan data dari Tim PKL Kabupaten Bekasi Tahun 2023, hasil analisis survey Home Interview (HI) diperoleh persentase pengguna moda yaitu sepeda motor 65,3%, mobil 18,8%, dan angkutan umum 5,8%. Meningkatnya jumlah pengguna kendaraan pribadi menjadi salah satu faktor terjadinya kemacetan, karena kendaraan yang melebihi kapasitas jalan dan volume lalu lintas yang semakin meningkat. Hal ini juga menyebabkan polusi udara, risiko kesehatan, dan konsumsi energi yang sangat besar. Masalah-masalah ini dapat menghambat pembangunan berkelanjutan (Iamtrakul & Chayphong, 2023). Aksesibilitas layanan juga menjadi salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja layanan angkutan umum. Rendahnya tingkat aksesibilitas angkutan umum memperparah kemacetan lalu lintas yang sudah menjadi dinamika kehidupan sehari-hari di Kabupaten Bekasi. Padahal, secara ekonomi dan finansial, kerugian akibat kemacetan lalu lintas sangat besar, misalnya berupa kerugian finansial berupa pemborosan bahan bakar. Kerugian lainnya berupa kelelahan mental dan fisik (Guntur et al., 2016). Selain faktor-faktor yang telah disebutkan, sebenarnya masih banyak faktor lain yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum. Faktor-faktor tersebut perlu diidentifikasi dan dianalisis lebih lanjut untuk menentukan faktor yang paling berpengaruh terhadap kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bekasi.

Terdapat 14 trayek angkutan kota yang beroperasi di Kabupaten Bekasi. Dari keempat belas trayek tersebut, dilakukan survei dan analisis berdasarkan kinerja jaringan, kinerja operasional, dan kinerja kepengusahaan. Setelah itu, dilakukan pemeringkatan

untuk menentukan trayek dengan kinerja terbaik dan terburuk berdasarkan 3 sisi pemeringkatan, yaitu sisi pengguna, operator, dan regulator. Karena keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, peneliti memilih 2 trayek yang memiliki peringkat buruk pada ketiga sisi pemeringkatan sekaligus, yaitu trayek K-29 dan K-35 sebagai objek penelitian. Trayek K-29 menduduki peringkat ke-12 pada pemeringkatan dari sisi pengguna dan peringkat ke-14 dari sisi operator dan regulator. *Load Factor*, *Headway*, *Lay Over Time* (LOT), dan frekuensi trayek K-29 tidak memenuhi standar. Tingkat operasi trayek K-29 tergolong rendah, yaitu 16%. Sementara itu, trayek K-35 berada di peringkat ke-13 pada ketiga sisi peringkat. Sama halnya dengan trayek K-29, *Load Factor*, *Headway*, dan frekuensi trayek K-35 juga tidak memenuhi standar. Tingkat operasi trayek K-35 rendah, yaitu 32%.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka perlu dilakukan analisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum pada trayek K-29 dan K-35 agar dapat menjadi bahan pertimbangan di masa mendatang untuk mengevaluasi kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bekasi. Oleh karena itu, dilakukan penelitian dengan judul **"Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Pada Trayek K-29 dan K-35 di Kabupaten Bekasi"**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, dapat diidentifikasi beberapa masalah dalam penelitian ini, antara lain:

1. Rendahnya angka pengguna angkutan umum akibat rendahnya kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bekasi.
2. Banyak faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bekasi.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, dapat dirumuskan beberapa masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Apa faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum trayek K-29 dan K-35 di Kabupaten Bekasi?
2. Bagaimana pemecahan masalah terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum trayek K-29 dan K-35 di Kabupaten Bekasi?

1.4 Maksud dan Tujuan

1. Maksud

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang paling berpengaruh terhadap kinerja pelayanan angkutan umum pada trayek K-29 dan K-35 di Kabupaten Bekasi.

2. Tujuan

Tujuan penelitian ini, yaitu:

- a. Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum trayek K-29 dan K-35 di Kabupaten Bekasi; dan
- b. Memberikan pemecahan masalah terkait faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum trayek K-29 dan K-35 di Kabupaten Bekasi.

1.5 Ruang Lingkup

Agar penelitian ini tidak menyimpang dari tema penelitian, serta karena keterbatasan waktu, tenaga, dan biaya, maka peneliti memberikan batasan-batasan. Batasan-batasan masalah difokuskan pada:

1. Objek penelitian adalah angkutan umum trayek K-29 dan K-35.
2. Wilayah kajian adalah zona-zona yang dilayani oleh angkutan umum trayek K-29 dan K-35.
3. Data penelitian diperoleh dari pengisian kuesioner oleh pengguna jasa angkutan umum trayek K-29 dan K-35.
4. Hanya menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan umum berdasarkan variabel-variabel yang telah dikumpulkan sebelumnya, antara lain:
 - a. Efisiensi waktu;
 - b. Reliabilitas;
 - c. Tarif;
 - d. Keamanan;
 - e. Aksesibilitas; dan
 - f. Kenyamanan.
5. Metode pengolahan data yang digunakan adalah metode *Confirmatory Factor Analysis* (CFA) menggunakan aplikasi SPSS (*Statistical Package for the Social Sciences*).