

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebuah sistem transportasi perkotaan seharusnya memiliki angkutan umum yang dapat diandalkan. Masyarakat sebagai pengguna seharusnya memiliki fleksibilitas dalam melakukan perpindahan rute dan kejelasan jadwal terhadap pelayanan angkutan umum yang disediakan, sehingga angkutan umum akan mampu sebagai salah satu penggerak kehidupan dan perekonomian suatu daerah (Sulistiyono, Djakfar, and Wicaksono 2017). Transportasi memiliki peranan penting dalam pengembangan ekonomi dalam suatu daerah tak terkecuali di Kabupaten Bandung Barat itu sendiri. Transportasi mempunyai peranan yang sangat strategis dalam mendukung mobilitas masyarakat dan mobilitas barang. Untuk menunjang aktivitas tersebut maka diperlukan sarana untuk menunjang pergerakan orang maupun barang dalam mencapai suatu tujuan. Pelayanan jasa angkutan umum merupakan suatu kebutuhan pokok bagi *captive rider* yaitu kelompok yang tidak ada pilihan yang tersedia bagi pemenuhan kebutuhan mobilitasnya kecuali menggunakan angkutan umum. Angkutan umum adalah kendaraan umum untuk mengangkut barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain, yang disediakan oleh pribadi, swasta, atau pemerintah yang dapat digunakan oleh siapa saja dengan cara membayar atau sewa. Terminologi angkutan umum dengan demikian tidak hanya untuk mengangkut manusia saja, melainkan juga untuk mengangkut barang sehingga sangat berpengaruh terhadap pergerakan ekonomi. Untuk memenuhi kebutuhan tersebut diperlukan sistem transportasi yang berkelanjutan dan terintegrasi. Menurut (Noviyanti 2010) Transportasi antarmoda merupakan sistem transportasi yang berkesinambungan dapat memindahkan penumpang maupun barang dari titik asal ke titik tujuan dengan keterpaduan jaringan pelayanan dan jaringan prasarana yang membentuk interkoneksi pada simpul transportasi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda.

Kabupaten Bandung Barat merupakan bagian dari wilayah administrasi Provinsi Jawa Barat. Kabupaten Bandung Barat memiliki luas wilayah 1.287,41 km² yang terdiri dari 16 Kecamatan dan 165 desa. Jumlah penduduk yang ada di Kabupaten Bandung Barat berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) sebesar 1.846,969 jiwa. Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh beberapa angkutan umum meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Angkutan Umum di Kabupaten Bandung Barat terdiri dari angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), angkutan pedesaan (Angdes), Angkutan Paratransit, dan juga dilayani oleh Trans Metro Pasundan, oleh karena itu dengan angkutan tersebut di Kabupaten Bandung Barat diharapkan terciptanya sistem transportasi terpadu untuk menunjang kebutuhan yang ada di Kabupaten Bandung Barat.

Namun dalam perkembangannya sampai saat ini pelayanan angkutan umum yang ada di Kabupaten Bandung Barat belum sesuai dengan hasil yang diharapkan. Kabupaten Bandung Barat dilayani oleh 7 trayek angkutan pedesaan yang masih aktif dengan jumlah armada yang masih beroperasi sebanyak 185 unit. Selain itu ada angkutan perbatasan atau angkutan perkotaan yang melayani wilayah aglomerasi Bandung Barat – Cimahi sebanyak 6 trayek. Ada beberapa masalah angkutan umum yang terjadi di antaranya adalah headway yang terlalu lama dan adanya penyimpangan trayek selain itu faktor kondisi daerah yang sangat luas dan memiliki karakteristik wilayah yang berbeda-beda membuat ada beberapa trayek yang memerlukan waktu yang cukup lama untuk mencapai tujuan.

Selain itu adanya transportasi masal Trans Metro Pasundan yang melayani Kabupaten Bandung Barat belum mampu untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat karena belum adanya sistem transportasi yang terintegrasi karena Trans Metro Pasundan hanya melayani di wilayah tertentu dan belum ada transportasi umum baik feeder maupun angkutan umum yang tersambung dengan Trans Metro Pasundan. Maka dari itu dibutuhkan integrasi antar moda untuk dapat memenuhi permintaan masyarakat dengan adanya transportasi lanjutan yang dapat menjangkau wilayah-wilayah yang belum terlayani.

Terlebih dengan adanya Stasiun KCIC Padalarang yang melayani kereta cepat rute Jakarta – Bandung menyebabkan adanya tarikan baru pada sebuah kawasan. Dari kondisi tersebut perlu adanya transportasi masal yang terintegrasi dengan Stasiun KCIC Padalarang untuk melayani kebutuhan mobilitas pengguna kereta cepat. Pemprov Jawa Barat dan Direktorat Angkutan Jalan Kementerian Perhubungan merencanakan adanya Trans Metro Pasundan koridor baru atau merubah rute koridor yang sudah ada sekarang untuk melayani Stasiun KCIC Padalarang yang nantinya tentu berdampak pada angkutan umum di Kabupaten Bandung yang mayoritas beroperasi dari kawasan Stasiun KA Padalarang dan melewati Jalan Raya Padalarang.

Terdapat 4 trayek yang nantinya akan berdampak dari pengoperasian Trans Metro Pasundan yang melayani Stasiun KCIC Padalarang tersebut yaitu trayek A 02 (Padalarang – Gunung Bentang), trayek Cimahi – Padalarang, trayek Cimahi – Batujajar, dan trayek Cimahi Cililin. 4 trayek ini nantinya akan bersaing karena tumpang tindih dengan koridor Trans Metro Pasundan yang menyebabkan ketidakefektifan operasional trayek tersebut. Dimana trayek Cimahi – Padalarang tumpang tindih dengan trayek Trans Metro Pasundan sebesar 100% kemudian trayek Cimahi – Batujajar tumpang tindih dengan trayek Trans Metro Pasundan sebesar 42%. Dari kondisi tersebut perlu dilakukan penataan ulang keempat trayek tersebut untuk nantinya dijadikan *feeder* angkutan massal dan dapat meningkatkan kinerja operasional serta dapat menjadi transportasi lanjutan penumpang Trans Metro Pasundan dan melayani wilayah yang belum terlayani angkutan umum di Kabupaten Bandung Barat sesuai dengan permintaan penumpang.

1.2 Identifikasi Masalah

Dari data yang diperoleh di lapangan, terdapat beberapa permasalahan angkutan perdesaan di Kabupaten Bandung Barat seperti:

1. Adanya pengoperasian Trans Metro Pasundan koridor 2D yang juga akan melayani Stasiun KCIC Padalarang dan sekitarnya yang akan membuat tumpang tindih dengan angkutan umum sehingga menyebabkan

persaingan, oleh karena itu angkutan umum yang terdampak perlu ditata ulang menjadi *feeder* untuk transportasi lanjutan

2. Belum tersedianya layanan transportasi lanjutan bagi penumpang yang akan menaiki Trans Metro Pasundan maupun penumpang yang telah turun dari Trans Metro Pasundan untuk menuju tujuan selanjutnya sehingga belum memenuhi syarat sebagai angkutan masal yang tertuang dalam PM 15 Tahun 2019
3. Penumpang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi atau moda transportasi online sebagai transportasi lanjutan
4. Kinerja pelayanan dan operasional yang rendah dari angkutan umum baik angkutan pedesaan maupun angkutan perbatasan eksisting sehingga perlu ditata ulang atau dialihfungsikan sebagai *feeder* Trans Metro Pasundan agar lebih optimal dan lebih berguna bagi penumpang

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas maka dapat ditarik suatu perumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana potensi permintaan dari angkutan *feeder* di Kabupaten Bandung Barat?
2. Bagaimana rencana rute hasil penataan ulang angkutan umum sebagai *feeder* Trans Metro Pasundan?
3. Berapa jumlah armada yang dibutuhkan untuk memenuhi permintaan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Bandung Barat?
4. Berapa besar biaya operasional (BOK) dan tarif untuk pengoperasian angkutan *feeder* di Kabupaten Bandung Barat?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk memperbaiki dan menata ulang trayek angkutan umum sebagai *feeder* Trans Metro Pasundan di Kabupaten Bandung Barat sesuai dengan kebutuhan masyarakat. Tujuan dari penelitian ini sebagai berikut:

1. Memberikan rekomendasi terhadap Pemerintah Kabupaten Bandung Barat melalui Dinas Perhubungan terkait penataan jaringan trayek angkutan pedesaan dan perbatasan sebagai *feeder* Trans Metro Pasundan untuk menunjang kebutuhan integrasi antar moda di Kabupaten Bandung Barat
2. Menganalisis kebutuhan dan mengidentifikasi kebutuhan transportasi di wilayah Kabupaten Bandung Barat dan membuat usulan jaringan trayek angkutan feeder yang efisien dan efektif sesuai dengan kebutuhan
3. Menganalisis jumlah armada dan tarif agar memaksimalkan tingkat operasi kendaraan dari hasil penataan jaringan trayek

1.5 Ruang Lingkup

Dari pengamatan yang dilakukan di lokasi studi terdapat beberapa batasan masalah agar tidak terjadi kesalahpahaman serta mempersempit wilayah penelitian agar permasalahan yang akan dikaji dapat dijelaskan secara sistematis. Di bawah ini adalah beberapa batasan masalah sebagai berikut:

1. Wilayah studi penelitian di Kabupaten Bandung Barat
2. Pengkajian kinerja hanya pada angkutan pedesaan dan angkutan perbatasan yang terdampak adanya pengoperasian Trans Metro Pasundan di Kabupaten Bandung Barat trayek A 02 (Padalarang – Gunung Bentang), Cimahi – Padalarang, Cimahi – Batujajar, dan Cimahi Cililin
3. Objek penelitian mencakup asal dan tujuan responden, penentuan rute, penjadwalan, jumlah armada, serta penentuan tarif
4. Mengusulkan jaringan trayek angkutan pedesaan dan angkutan perbatasan sebagai *feeder* Trans Metro Pasundan