

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kemajuan perkembangan pembangunan yang ada di Kabupaten Tulungagung terjadi begitu cepat, membuat sektor transportasi memiliki posisi yang penting dan strategis. Hal ini tercermin pada kebutuhan mobilitas atau pergerakan seluruh sektor dan wilayah. Setiap kepentingan bermobilisasi masyarakat membutuhkan sarana angkutan umum yang sanggup menjawab kebutuhan masyarakat tersebut.

Besarnya kebutuhan terhadap angkutan umum dapat dideskripsikan sebagai berapa banyak orang yang berpotensi untuk melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum tertentu. Kebutuhan terhadap sarana angkutan umum ini sangat erat terkait dengan jumlah penduduk yang berada di sekitar jalur operasi angkutan umum, status sosial, tingkat pendapatan penduduk, kepemilikan kendaraan pribadi, serta aspek tata guna lahan. Besarnya kebutuhan akan sarana transportasi akan selalu meningkat seiring dengan pertumbuhan jumlah penduduk serta perkembangan tata guna lahan yang ada.

Morlok (1978, 452) mengungkapkan bahwa permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari:

1. Kebutuhan seseorang untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya: bekerja, berbelanja)
2. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.

Menurut Warpani (1990, 55) permasalahan yang dihadapi adalah masyarakat menginginkan sarana angkutan umum penumpang tersedia dengan cukup murah, cepat, aman, nyaman, mudah diperoleh dan merata. Sedangkan pengemudi dan pemilik angkutan umum menginginkan keuntungan yang maksimal. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila terciptanya keseimbangan antara sediaan dan permintaan.

Peningkatan kebutuhan (permintaan) angkutan umum secara ekonomis hanya dapat diatasi dengan pengembangan sistem angkutan umum yang efisien. Selain itu,

kemampuan angkutan umum dalam mengangkut penumpang dalam jumlah yang banyak merupakan suatu kelebihan tersendiri dipandang dari segi efisiensi. Oleh karena itu perlu diciptakan keseimbangan antara penyediaan dan permintaan dalam jasa transportasi. Jika penyediaan lebih kecil daripada permintaan, akan terjadi kemacetan arus manusia dan barang yang menyebabkan timbulnya kegoncangan harga pasaran. Sebaliknya, jika penyediaan jasa angkutan melebihi permintaan akan menjadi persaingan tidak sehat, sehingga perusahaan angkutan yang rugi. Perusahaan angkutan yang kurang dapat bersaing akan menurunkan kegiatannya, sehingga penyediaan jasa angkutan berkurang yang selanjutnya menyebabkan gangguan dalam kelancaran arus manusia dan barang (Tamin, 1998).

Kabupaten Tulungagung merupakan kota kabupaten yang memiliki pertumbuhan penduduk sebesar 0,57%/tahun pada tahun 2010. Kabupaten Tulungagung memiliki jumlah penduduk sebesar 1.030.926 jiwa dengan tingkat kepadatan sebesar 896 jiwa/Km² (Tulungagung Dalam Angka 2010). Jumlah penduduk yang besar menyebabkan mobilitas di Kabupaten Tulungagung sendiri menjadi tinggi.

Jenis kendaraan angkutan penumpang umum yang melayani kota Tulungagung dapat dibedakan antara angkutan dalam kota dan angkutan antar kota yang dilayani oleh angkutan mobil penumpang (yang berupa bus dan colt) serta mobil penumpang bus.

Jumlah kendaraan umum yang memiliki trayek di Kabupaten Tulungagung adalah 262 unit. Armada yang paling banyak adalah trayek Tulungagung-Karangrejo-Sendang dan Tulungagung-Campurdarat-popoh masing-masing sebanyak 50 unit (Dinas Perhubungan 2006). Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 1.1 berikut ini.

Tabel 1.1. Jumlah Kendaraan Umum Bertrayek
Di Kabupaten Tulungagung 2004-2006

No.	Lyn	Trayek	Jumlah
1.	J	Tulungagung -Karangrejo-Sendang	50
2.	D	Tulungagung -Campurdarat-Popoh	50
3.	H	Tulungagung -Pagerwojo	15
4.	A	Tulungagung -Ngunut-Pucanglaban-Planderejo	19
5.	E	Popoh -Besuki-Bandung	20
6.	L	Tulungagung -Ngentrong-Tanggunggunung	20
7.	B	Tulungagung -Ngunut-Kalidawir-Kedungdowo	17
8.	K	Tulungagung (beji)-Ngentrong-Sine	14
9.	TS	Terminal Botoran-Gleduk-Swaloh-Bandung	7
10.	O	Besuki-Sodo-Campurdarat-Pasar Wage	8
11.	M1	Pasar Wage–Kalangbret-Pakel-Bandung	8
12.	I	Pasar Wage–Kalangbret-Segawe-Penjor	5
13.	L1	Pasar Wage–Bendilwungu-Kalidawer- Kedungdowo	4
14.	N1	Pasar Wage–Ngunut-Kates	4
15.	H1	Pasar Wage–Srabah-Bolorejo-Wonorejo	4
16.	OM1	Pasar Wage–Tawing-Wates-C.darat-Bandung	5
17.	OM2	Tulungagung-Gondang-Kiping-Ngebong-Campurdarat-Bandung	5
18.	A1	Tulungagung -Samir-Kalidawir-Kedungdowo-Ngunut	3
19.	B1	Pasar Wage–Joho-Kalidawir- Kedungdowo	2
20.	M2	Pasar Wage–Karangrejo-Picisan	2

Sumber : Dinas Perhubungan 2006

Adapun yang menjadi bahan studi adalah trayek angkutan perdesaan M1 yang memiliki rute Pasar Wage-Kalangbret-Pakel-Bandung. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan pada tahun 2006 (Tatralok 2007 – 2016 hal 4 – 19) diketahui bahwa trayek angkutan ini memiliki load faktor dibawah 70%. Load faktor yang rendah bisa merugikan operator, karena sedikitnya penumpang pada jam-jam biasa. Jumlah penumpang yang sedikit tersebut turut mempengaruhi pada waktu tunggu keberangkatan kendaraan yang menjadi lama.

1.2. Identifikasi Masalah

Dari data diatas maka diidentifikasi beberapa permasalahan angkutan umum di Kabupaten Tulungagung sebagai berikut:

1. Sepinya penumpang pada angkutan umum perdesaan menyebabkan tingkat pelayanan angkutan umum menjadi rendah.

2. Kinerja operasional angkutan perdesaan yang rendah. Hal ini ditandai dengan waktu tunggu keberangkatan kendaraan yang lama.

1.3. Rumusan Masalah

Adapun permasalahan yang akan dibahas pada penelitian antara lain:

1. Bagaimanakah karakteristik angkutan perdesaan dan penumpang angkutan perdesaan trayek M1?
2. Bagaimanakah kinerja operasional angkutan perdesaan trayek M1?

1.4. Tujuan dan Manfaat Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui karakteristik angkutan perdesaan dan penumpang angkutan perdesaan trayek M1.
2. Mengetahui kinerja operasional angkutan perdesaan trayek M1.

Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perdesaan Trayek M1 di Kabupaten Tulungagung ini:

1. Bagi kalangan akademisi, untuk menambah wawasan, memperkaya pengalaman dan dapat dijadikan tambahan referensi untuk melakukan penelitian mengenai transportasi di Kabupaten Tulungagung.
2. Bagi perencana, dapat dijadikan sebagai informasi dan sumbangan pemikiran dalam perencanaan transportasi yang sesuai di Kabupaten Tulungagung.
3. Bagi Pemerintah daerah, dapat dijadikan sebagai informasi dan sumbangan pemikiran dalam perencanaan transportasi yang sesuai di Kabupaten Tulungagung, khususnya dalam hal memberikan gambaran obyektif tentang kinerja operasional dan rute pelayanan angkutan perdesaan trayek M1 yang ada dilihat dari eksisting di lapangan.

1.5. Lingkup Penelitian

Lingkup penelitian yang akan dibahas meliputi lingkup lokasi sebagai wilayah penelitian dan lingkup materi sebagai batasan pembahasan analisa.

1.5.1 Ruang lingkup wilayah

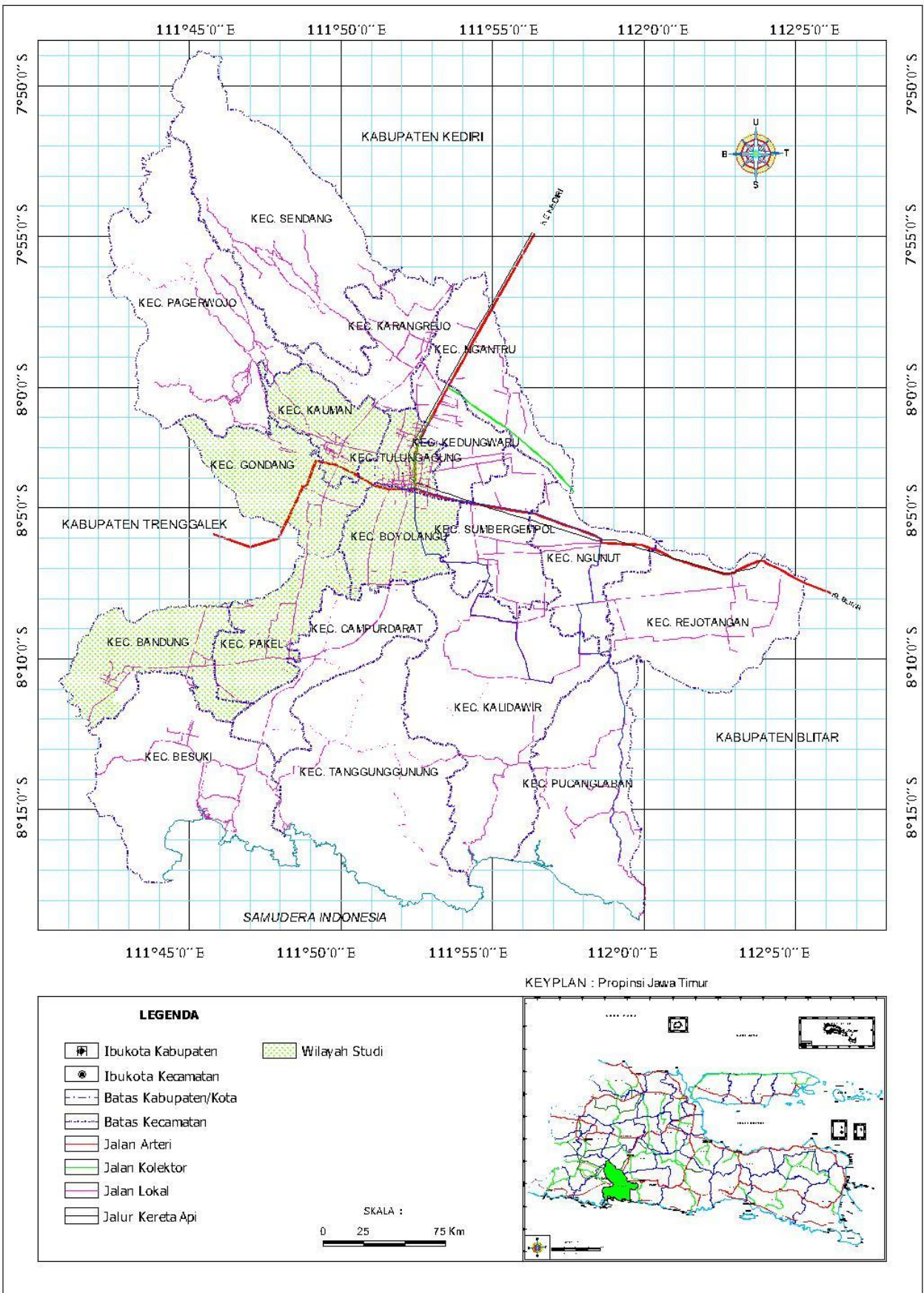
Wilayah penelitian merupakan Kabupaten Tulungagung terletak 154 km barat daya Kota Surabaya, ibu kota Provinsi Jawa Timur dan terletak pada $111^{\circ}43'$ - $112^{\circ}07'$ Bujur Timur dan $7^{\circ}51'$ - $8^{\circ}18'$ Lintang Selatan. Kabupaten Tulungagung memiliki luas wilayah $1.055,65 \text{ KM}^2$. Berbentuk daratan yang subur pada bagian utara tengah dan timur, sebagian ada pegunungan dan samudra Indonesia sepanjang batas selatan

Adapun batas wilayahnya adalah sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Kediri
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Trenggalek
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Samudera Indonesia
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Blitar

Angkutan umum perdesaan trayek M1 yang merupakan angkutan perdesaan dengan warna angkutan coklat sebagai ciri khasnya, melewati enam kecamatan dalam rute yang di tempuhnya. Enam kecamatan itu adalah Kecamatan Bandung, Kecamatan Pakel, Kecamatan Gondang, Kecamatan Kauman, Kecamatan Tulungagung, dan sebagian Kecamatan Boyolangu. Angkutan perdesaan ini memiliki rute dari Kecamatan Bandung menuju Kabupaten Tulungagung melalui Kecamatan Pakel.

Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Gambar peta 1.1 tentang wilayah studi berikut ini.



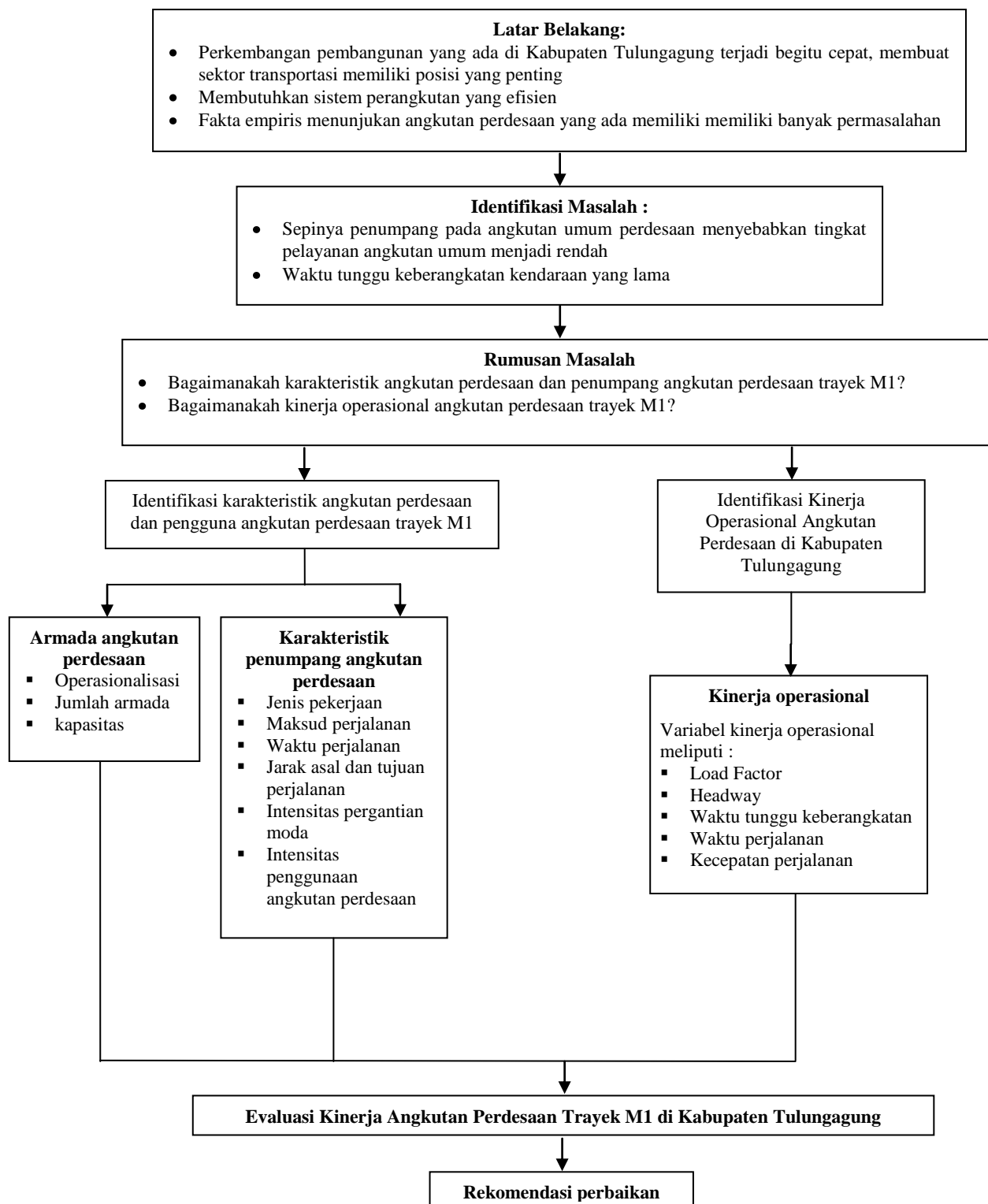
Gambar 1.1 Peta Orientasi Wilayah Studi

1.5.2 Ruang Lingkup Materi

Materi yang akan dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Studi ini hanya terbatas pada kendaraan umum angkutan umum perdesaan trayek M1 di Kabupaten Tulungagung.
2. Karakteristik angkutan dan penumpang angkutan Perdesaan di kabupaten Tulungagung, yang terdiri dari karakteristik angkutan perdesaan trayek M1 yang membahas mengenai kondisi sistem perangkutan angkutan perdesaan trayek M1 di kabupaten Tulungagung. Sedangkan, karakteristik penumpang angkutan perdesaan di kabupaten Tulungagung dibagi menjadi:
 - a. Jenis pekerjaan
 - b. Karakteristik perjalanan
 - Maksud perjalanan
 - Waktu perjalanan
 - Jarak asal dan tujuan perjalanan
 - Intensitas pergantian moda
 - Intensitas penggunaan angkutan perdesaan
3. Identifikasi kinerja pelayanan operasional angkutan perdesaan di kabupaten Tulungagung, dimana variabel yang dibahas adalah kinerja pelayanan teknis yang dibandingkan dengan standar pelayanan angkutan umum Direktorat Jenderal Perhubungan Darat . adapun variabel yang dibahas adalah sebagai berikut:
 - Faktor muat (*load factor*)
 - Waktu antara (*headway*)
 - Waktu tunggu keberangkatan
 - Kecepatan perjalanan
 - Waktu perjalanan (*travel time*)

1.6. Kerangka pemikiran



Gambar 2.2 Kerangka Pemikiran

1.7. Sistematika Pembahasan

Sistematika Pembahasan dari penelitian : "Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Perdesaan Trayek M1 di Kabupaten Tulungagung" terdiri dari:

BAB I : Pendahuluan

Berisi latar belakang dari penelitian "Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Perdesaan Trayek M1 di Kabupaten Tulungagung", identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, ruang lingkup, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

BAB II : Tinjauan Pustaka

Berisi tentang hasil studi literatur yang diperoleh dari hasil-hasil penelitian terdahulu dan juga buku literatur transportasi. Tinjauan pustaka yang diperlukan meliputi teori-teori tentang sistem transportasi, angkutan umum penumpang, angkutan perdesaan, kinerja operasional, dan analisis yang akan digunakan.

BAB III : Metode Penelitian

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai langkah-langkah yang akan ditempuh dalam pengerjaan penelitian, yang memberikan informasi tentang bagan alir penelitian, variabel penelitian, penentuan sampel, metode pengumpulan data, kompilasi data, metode analisis data, dan akan diperjelas dengan menggunakan tabel metodologi penelitian.

BAB IV : Hasil dan Pembahasan

Pada bab ini membahas tentang identifikasi dan analisis terhadap objek penelitian yaitu angkutan perdesaan trayek M1 di Kabupaten Tulungagung baik penumpang ataupun kinerja angkutan perdesaan itu sendiri.

BAB V : Penutup

Bab ini berisi kesimpulan dan saran dari seluruh pembahasan bab terdahulu serta rekomendasi yang digunakan untuk perbaikan studi mengenai evaluasi kinerja angkutan perdesaan trayek M1 di Kabupaten Tulungagung.