

## BAB I PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan salah satu kegiatan yang memiliki peran penting dalam kehidupan sehari-hari. Hal ini dikarenakan transportasi sangat erat kaitannya dengan lokasi dan jangkauan kegiatan manusia, barang dan jasa. Transportasi juga memiliki peran penting bagi masyarakat Indonesia dikarenakan oleh beberapa faktor seperti keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang sangat membutuhkan adanya pengangkutan yang dilakukan melalui darat, perairan dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Namun, dibalik peran transportasi yang sangat penting terdapat juga beberapa permasalahan yang sangat krusial ditimbulkan akibat kurang tepatnya perencanaan transportasi. Permasalahan tersebut salah satunya adalah kemacetan. Menurut Tamin (Tamin, 2000) salah satu penyebab kemacetan di daerah perkotaan adalah meningkatnya kecenderungan para pemakai jasa transportasi untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Selain membaiknya keadaan ekonomi yang menyebabkan tingkat kepemilikan kendaraan pribadi semakin tinggi, menurunnya peranan angkutan umum juga disebabkan oleh rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum itu sendiri. Tingkat pelayanan yang rendah itu biasanya menyangkut sarana dan prasarana yang kurang memadai, waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkut, tingkat kenyamanan yang rendah, serta aksesibilitas yang sulit untuk beberapa daerah tertentu.

Angkutan massal yang umum digunakan oleh masyarakat di Indonesia adalah angkutan kota. Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu daerah kota dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (Keputusan Menteri No. 35 Tahun 2003). Transportasi umum yang diinginkan masyarakat adalah transportasi yang tertib, lancar, aman, nyaman dan cepat. Hal tersebut merupakan salah satu pilihan dalam mengembangkan sistem transportasi perkotaan terutama angkutan massal agar tetap diminati oleh masyarakat. Pengembangan transportasi perkotaan juga memiliki misi yaitu harus mampu dalam mengurangi kemacetan, mampu mempertahankan kualitas lingkungan serta terjangkau oleh semua lapisan masyarakat (Rahma, 2013).

Kota Malang merupakan salah satu kota yang memiliki banyak pusat kegiatan, memiliki tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi serta merupakan kota yang memiliki jumlah penduduk dan kepadatan penduduk yang cukup tinggi. Hal ini dikarenakan Kota Malang merupakan Kota Pendidikan yang dipenuhi oleh banyak mahasiswa yang datang dari berbagai macam daerah. Hal-hal tersebut tentunya memiliki pengaruh besar terhadap sistem transportasi di Kota Malang. Jumlah pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat berdasarkan data statistika daerah Kota Malang tahun 2014 diketahui sebesar 0,8% setiap tahunnya (BPS, 2014). Selain itu diketahui juga pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi di Kota Malang lima tahun terakhir (2009-2013) yaitu rata-rata sebesar 8,5% per tahun (BPS, 2014). Hal-hal tersebut tentunya berpengaruh juga terhadap penambahan jumlah pengguna kendaraan pribadi di Kota Malang. Hal ini yang juga menjadi salah satu penyebab kemacetan yang terjadi di Kota Malang. Sehingga penggunaan angkutan umum memiliki peran yang penting dalam mengurangi kemacetan di Kota Malang dengan cara memaksimalkan penggunaan angkutan umum. Namun, di Kota Malang masyarakat banyak yang lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan angkutan umum. Hal ini dikarenakan sistem pelayanan angkutan umum yang masih kurang seperti; masyarakat yang harus menunggu cukup lama untuk naik angkutan umum, terdapat angkutan umum yang melakukan penyimpangan rute sehingga membuat waktu perjalanan semakin lama, kapasitas penumpang yang berlebihan, dll. Hal tersebut yang membuat minat masyarakat di Kota Malang berkurang untuk menggunakan fasilitas angkutan massal atau angkutan umum (Dinas Perhubungan Kota Malang, 2008).

Menurut Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang, jumlah angkutan yang beroperasi di Kota Malang terus mengalami penurunan. Jumlah total angkutan umum yang awalnya sebanyak 2.500 unit sekarang yang masih beroperasi hanya sebanyak 1.500 unit. Bahkan dari 1.500 unit tersebut hanya 70% yang sering dan layak untuk beroperasi. Hal ini dikarenakan sepi nya penumpang. Berdasarkan penelitian sebelumnya, juga diketahui bahwa terjadi penurunan jumlah penumpang angkutan umum trayek LDG di Kota Malang sebanyak 73% yaitu dari jumlah penumpang awal sebanyak 612 menjadi 167 penumpang (Irijaya, 2013).

Jika dilihat dari kondisi yang ada di lapangan, trayek LDG merupakan trayek yang melewati empat kecamatan yang ada di Kota Malang, mulai dari Kec. Sukun, Kec. Kedungkandang, Kec. Klojen dan Kec. Lowokwaru. Trayek ini juga melewati lahan yang merupakan kawasan pusat-pusat kegiatan yang ada di Kota Malang seperti



guna lahan pendidikan, pasar dan pusat perberlanjaan. Selain itu, trayek LDG berhubungan dengan dua terminal utama yang terdapat di Kota Malang yaitu Terminal Gadang (yang sekarang diganti dengan Terminal Hamid Rusdi) dan Terminal Landungsari. Disebut terminal utama karena kedua terminal tersebut merupakan pintu bagi masyarakat kota Malang dengan kota-kota lain. Terminal Hamid Rusdi merupakan tempat transit menuju ke kota Kepanjen, Blitar, Lumajang, atau Tulungagung. Serta terminal Landungsari yang merupakan tempat transit menuju ke kota Batu, Kediri, atau Jombang. Menurut pernyataan dari Bapak Supriyanto (ketua paguyuban angkutan LDG) yang diperoleh dari hasil wawancara yaitu LDG merupakan trayek angkutan kota dengan armada terbanyak di Terminal Landungsari jika dibandingkan dengan angkutan kota yang lain yaitu sebanyak 170 armada. Peluang trayek LDG ini seharusnya mampu mengangkut banyak penumpang, namun pada kenyataannya masyarakat lebih tertarik untuk menggunakan kendaraan pribadi (Irjaya, 2013). Berdasarkan permasalahan angkutan yang terdapat di Kota Malang tersebut, dibutuhkan adanya penelitian untuk mengetahui penyebab menurunnya jumlah penumpang angkutan umum khususnya trayek LDG di Kota Malang serta membuat suatu alternatif program untuk meningkatkan pelayanan angkutan LDG agar dapat diminati kembali oleh masyarakat.

## **1.2. Identifikasi Masalah**

Bertambahnya jumlah penduduk setiap tahunnya di Kota Malang membuat bertambahnya pula jumlah pengguna kendaraan pribadi yang menjadi pemicu terjadinya kemacetan. Salah satu solusi yang dapat diambil adalah dengan memanfaatkan dan memaksimalkan penggunaan angkutan umum. Namun, masih terdapat beberapa masalah penyebab kurang minatnya masyarakat untuk naik angkutan umum terutama dalam hal pengoperasian dan pelayanan angkutan umum. Salah satu contohnya untuk trayek LDG, berikut merupakan penyebab dari menurunnya minat masyarakat terhadap angkutan umum.

1. Terdapat angkutan LDG yang membawa atau mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang telah ditentukan dalam standar yaitu maksimal 12 orang dan kondisi dari angkutan LDG sendiri yang masih kurang terawat berpengaruh terhadap kenyamanan dari penumpang selama berada di dalam angkutan dan juga dapat mengurangi minat penumpang untuk memilih angkutan trayek LDG.



**Gambar 1.1. Kondisi angkutan trayek LDG yang kurang terawat**

Sumber : Dokumentasi (survei pendahuluan, 2014)

2. Terdapat armada angkutan trayek LDG yang melakukan pelanggaran dengan mengoperasikan kendaraannya tidak sesuai dengan rute trayek yang telah ditetapkan atau biasanya disebut sebagai penyimpangan rute. Penyimpangan ini terjadi di daerah pasar besar yaitu di jalan Sersan Harun. Trayek ini seharusnya melewati Jalan Prof. Moh. Yamin, namun trayek ini memotong rute langsung menuju Jalan Kapten Pierre Tendean untuk kembali ke Terminal Landungsari.
3. Tidak teraturnya jadwal kedatangan dan keberangkatan angkutan LDG. Hal ini dibuktikan dengan jarak kedatangan antar angkutan yang tidak sama (5-10 menit, 10-15 menit, dll). Bahkan terkadang terdapat dua angkutan LDG yang datang bersamaan. Hal ini dikarenakan angkutan yang sepi penumpang dan cukup lama mencari penumpang di sepanjang rute LDG. Sehingga hal ini sangat berpengaruh pada waktu tunggu penumpang, dimana penumpang harus menunggu angkutan LDG dengan waktu yang tidak menentu (hasil survei pendahuluan, 2014).
4. Sepinya penumpang mengakibatkan supir harus menunggu lama agar penumpang yang diangkut tidak sedikit. Hal ini justru berpengaruh terhadap waktu tunggu penumpang yang secara tidak langsung penumpang yang telah naik di angkutan harus menunggu penumpang yang lainnya, bahkan waktu tunggu penumpang bisa sampai hingga 20 menit (hasil survei pendahuluan, 2014). Sehingga, waktu tunggu penumpang angkutan LDG tergolong cukup lama jika dibandingkan dengan standart menurut *world bank*. yaitu >20 menit



**Gambar 1.2. Angkutan Trayek LDG yang Sedang Parkir dan Menunggu Penumpang di Daerah Jl. Pasar Besar**

Sumber: Dokumentasi (survei pendahuluan, 2014)



### 1.3. Rumusan Masalah

1. Bagaimana karakteristik penumpang dan kinerja angkutan trayek LDG di Kota Malang?
2. Apa saja faktor penurunan jumlah penumpang angkutan trayek LDG di Kota Malang berdasarkan persepsi masyarakat?
3. Bagaimana alternatif program peningkatan jumlah penumpang angkutan trayek LDG di Kota Malang?

### 1.4. Tujuan

Adapun tujuan utama dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik penumpang, kinerja angkutan LDG dan sub variabel apa saja yang diprioritaskan oleh masyarakat sehingga menghasilkan rekomendasi alternatif program untuk meningkatkan pelayanan angkutan trayek LDG. Sehingga dengan adanya alternatif program tersebut nantinya angkutan LDG mampu menjadi angkutan yang diminati kembali oleh masyarakat dan menambah jumlah penumpang angkutan kota trayek LDG. Untuk tujuan khususnya antara lain untuk :

1. Mengidentifikasi karakteristik penumpang dan kinerja angkutan trayek LDG di Kota Malang.
2. Menganalisis faktor penurunan jumlah penumpang angkutan trayek LDG di Kota Malang berdasarkan persepsi masyarakat.
3. Merekomendasikan alternatif program peningkatan jumlah penumpang angkutan trayek LDG di Kota Malang.

### 1.5. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian mengenai alternatif program peningkatan pelayanan angkutan LDG di Kota Malang berdasarkan persepsi masyarakat diharapkan dapat memberikan manfaat, antara lain :

1. Bagi pihak akademik diharapkan dapat menjadi masukan referensi untuk penelitian-penelitian serta informasi dan kontribusi terhadap ilmu perencanaan wilayah dan kota khususnya pada bidang transportasi angkutan umum.
2. Manfaat yang bisa didapatkan oleh Pemerintah Kota Malang dari kegiatan penelitian ini adalah sebagai bahan rujukan masukan untuk perbaikan dan pengembangan sarana transportasi angkutan umum di Kota Malang. Selain itu

juga sebagai masukan dan rujukan membentuk suatu kebijakan baru terkait dengan penyelesaian masalah untuk menanggulangi penurunan jumlah penumpang angkutan umum di Kota Malang.

3. Bagi masyarakat diharapkan dapat memberikan informasi mengenai pelayanan angkutan umum di Kota Malang agar angkutan umum di Kota Malang dapat dikembangkan menjadi angkutan yang diminati kembali oleh masyarakat.

## 1.6. Ruang Lingkup

Ruang lingkup pengerjaan penyusunan rencana peningkatan sistem pelayanan angkutan umum ini meliputi ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi.

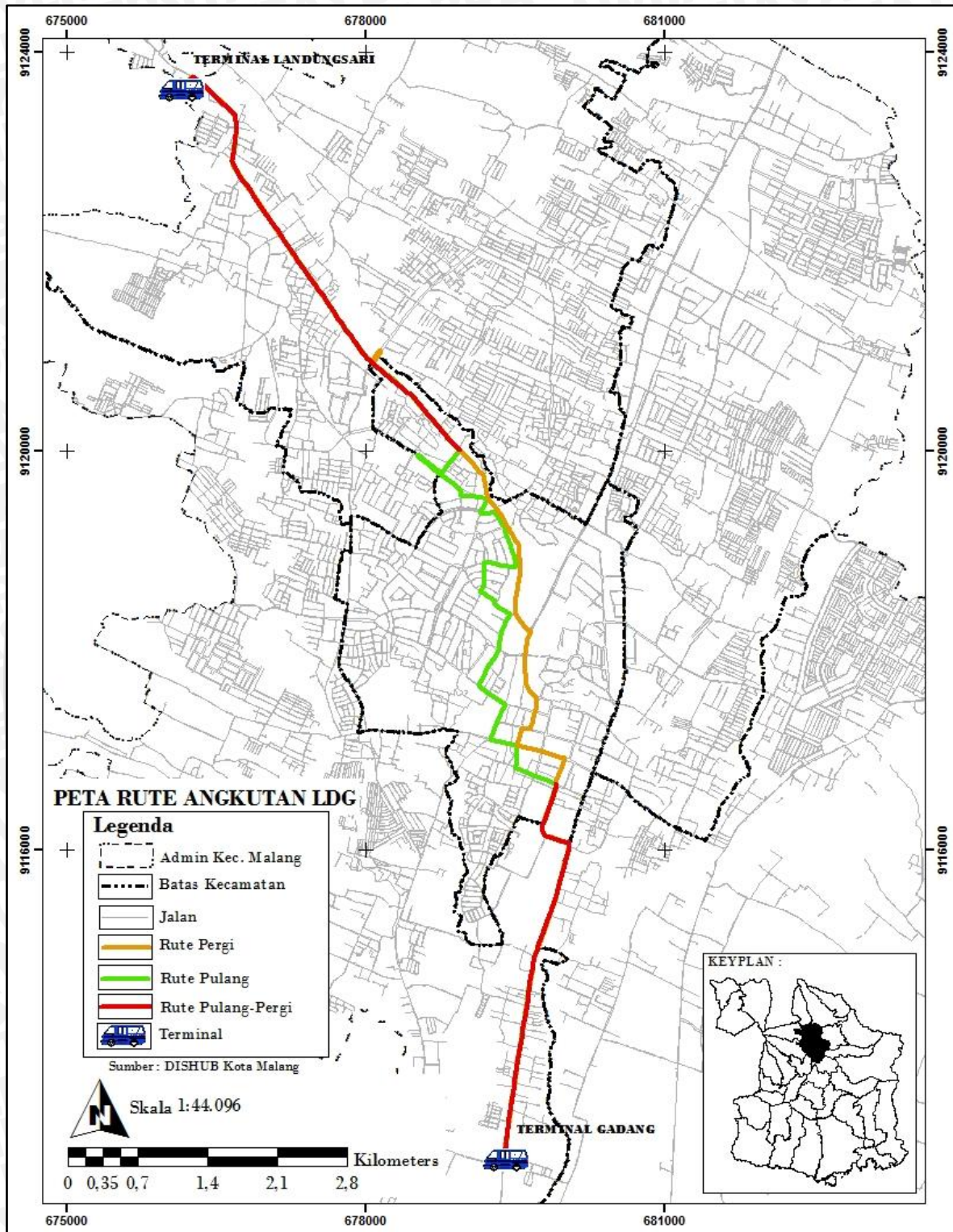
### 1.6.1. Ruang Lingkup Wilayah

Wilayah yang dikaji dalam penelitian ini adalah jalan atau koridor yang dilewati oleh angkutan umum LDG pulang-pergi yaitu :

**Tabel 1.1. Jalur Trayek PP Angkutan LDG**

Trayek	Pergi	Pulang
<b>LDG</b>	<b>Terminal Landung Sari – Jl. Raya Tlogomas - Jl. Mayjen MT. Haryono – Jl. Mayjen Panjahitan – Jl. Brigjen S. Riyadi – Jl. Jend Basuki Rahmat – Jl. Merdeka Barat – Jl. Kauman – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Ade Irma Suryani – Jl. Pasar Besar – Jl. Sersan Harun – Jl. Kyai Tamin - Jl. Prof. Moh. Yamin – Jl. Sartono SH – Jl. Kol. Sugiono – Terminal Gadang</b>	<b>Terminal Gadang – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Sartono SH – Jl. Prof. Moh. Yamin – Jl. Kyai Tamin – Jl. Kapten Piere Tendean - Jl. Syarif Al Qodri – Jl. Ade Irma Suryani – Jl. KH. Hasyim Ashari – Jl. Kawi – Jl. Bromo – Jl. Buring – Jl. Cerme – Jl. Guntur – Jl. Anjasmoro – Jl. Raung - Jl. Ijen – Jl. Bandung – Jl. Veteran – Jl. Terusan Bogor – Jl. Mayjen Panjahitan – Jl. Mayjen Haryono – Jl. Raya Tlogomas - Terminal Landung Sari</b>





Gambar 1.3. Wilayah Studi

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang 2014

### 1.6.2. Ruang Lingkup Materi

Dalam merekomendasikan alternatif program peningkatan jumlah penumpang angkutan trayek LDG, perlu diketahui lingkup materi dari penelitian ini yaitu :

1. Karakteristik penumpang menurut Susilowati (Susilowati, 2011) jika dilihat dari karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik spasial penumpang terdiri dari jenis kelamin penumpang, jenis pekerjaan penumpang, usia penumpang, tingkat penghasilan penumpang, pendapat penumpang mengenai tingkat pelayanan angkutan umum, asal perjalanan penumpang, tujuan perjalanan penumpang, maksud perjalanan dan waktu perjalanan. Namun dalam penelitian ini hanya digunakan beberapa parameter untuk mengetahui karakteristik penumpang yaitu:
  - a. Usia penumpang
  - b. Jenis kelamin
  - c. Jenis pekerjaan
  - d. Asal penumpang
  - e. Tujuan penumpang
  - f. Maksud perjalanan penumpang

Selain itu juga perlu diketahui kinerja angkutan trayek LDG yang meliputi kinerja operasional dan kinerja finansialnya. Adapun kinerja operasional terdiri dari:

- a. *Load factor*
- b. Kecepatan rata-rata angkutan
- c. *Headway*
- d. *Travel Time*.

Sedangkan untuk kinerja finansial dihitung untuk menganalisa pendapatan supir, pendapatan pemilik angkutan dan kesesuaian tarif. Kinerja finansial sendiri terdiri dari biaya internal dan eksternal. Dimana biaya internal meliputi biaya langsung (biaya tetap, biaya setengah tetap, biaya variabel, biaya tak terduga) dan biaya tidak langsung (biaya pokok dan biaya umum). Namun pada penelitian ini, untuk kinerja finansial hanya digunakan beberapa perhitungan seperti:

- a. Biaya Tetap

Dimana biaya tetap diperoleh dari hasil perhitungan biaya penyusutan kendaraan, biaya izin trayek, biaya bunga modal, biaya pajak kendaraan, biaya jasa raharja, biaya kir dan biaya organda.



b. Biaya Variabel

Sedangkan biaya variabel diperoleh dari hasil perhitungan biaya bahan bakar minyak (BBM), biaya penggantian *spare part* kendaraan serta biaya perawatan dan perbaikan kendaraan

c. Biaya Tak Terduga

Biaya tak terduga merupakan biaya yang secara tidak langsung dikeluarkan oleh pemilik kendaraan yang akan digunakan untuk keperluan biaya operasional kendaraan dan biaya keperluan lainnya.

2. Penelitian ini membahas tentang faktor yang menyebabkan penurunan jumlah penumpang angkutan umum trayek LDG yang dilihat dari persepsi masyarakat terkait pelayanan angkutan LDG untuk mengetahui variabel dan sub variabel apa saja yang akan diperbaiki menggunakan analisis IPA (*Importance Performance Analysis*). Masyarakat yang dimaksud dalam penelitian ini adalah penumpang angkutan LDG. Adapun variabel pelayanan angkutan menurut ofyar (Tamin, 2000) terdiri dari keandalan, kenyamanan, keamanan dan waktu perjalanan. Sedangkan terdapat variabel tambahan menurut Gray dalam Johan (Anggoman, 2007) terkait pelayanan angkutan yaitu kemudahan pencapaian dan ongkos/biaya. Namun dalam penelitian ini hanya digunakan beberapa variabel sebagai berikut:

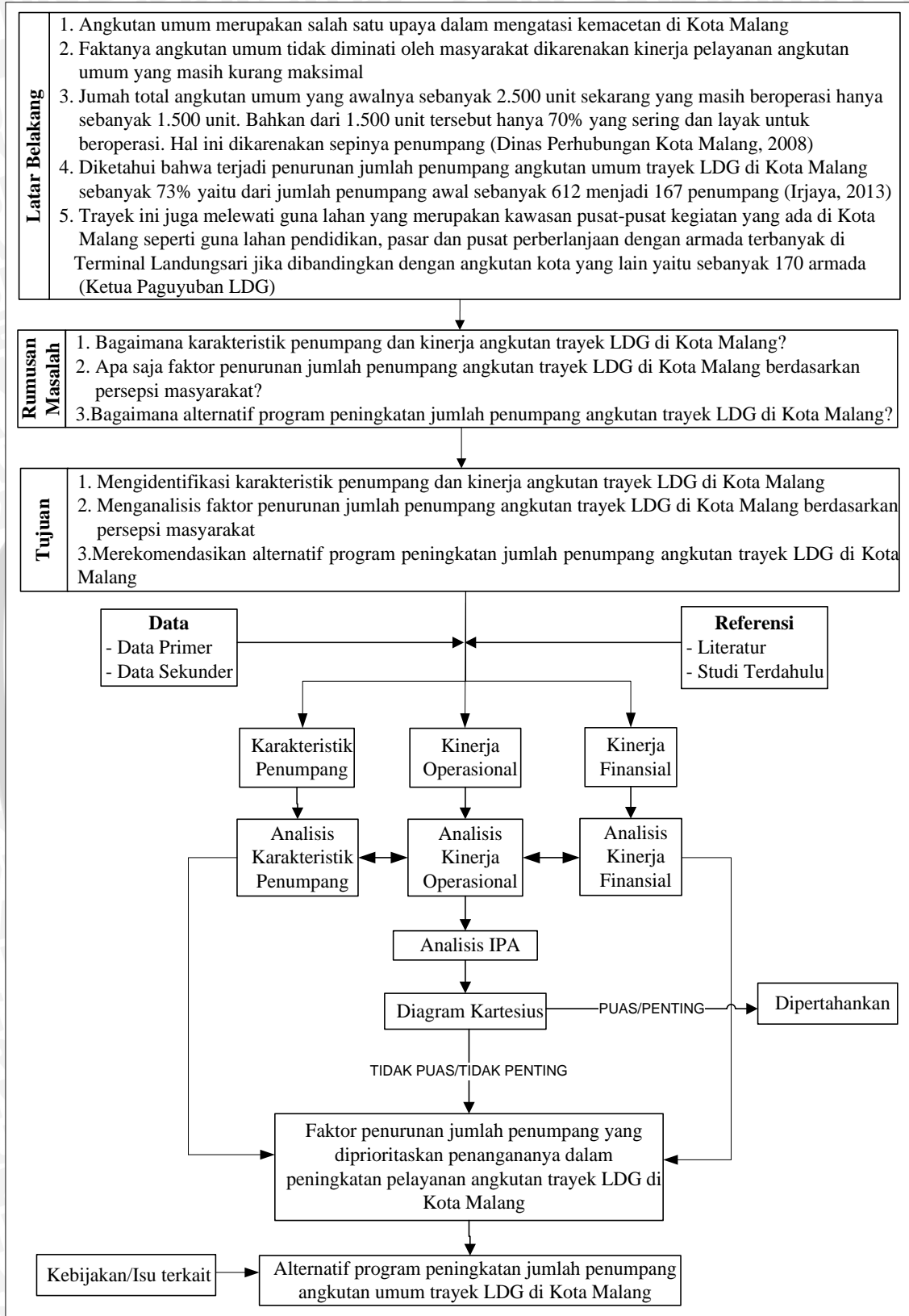
- a. Keamanan, dimana keamanan disini dapat dilihat dari kecepatan kendaraan angkutan umum LDG, keamanan dari kecelakaan dan terhindar dari tindak kriminalitas dalam angkutan.
- b. Kenyamanan, dapat diukur dengan mengetahui lamanya waktu tunggu penumpang, *headway*, jarak penumpang menuju *shelter*, perilaku supir dalam mengemudi, kemudahan penumpang naik-turun, perlindungan dari cuaca buruk, ketersediaan tempat barang serta banyaknya penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas angkutan LDG (*load factor*).
- c. Keandalan, dapat dilihat melalui ketetapan jadwal dan waktu keberangkatan angkutan LDG, ketersediaan angkutan LDG, tersedianya tempat pemberhentian serta tersedianya informasi trayek/rute angkutan.
- d. Faktor muatan penumpang (*Load Factor*), dilihat dari banyaknya penumpang yang diangkut dan disesuaikan dengan kapasitas angkutan umum LDG.

- e. Kecepatan rata-rata angkutan umum trayek LDG, diukur dengan melihat seberapa jauh jarak (panjang rute) dan waktu yang dibutuhkan untuk menempuh rute angkutan LDG.
  - f. Waktu perjalanan (*Travel Time*), dilihat dari kecepatan angkutan, lamanya waktu berhenti angkutan di terminal, serta lamanya waktu naik dan turun penumpang.
  - g. Tarif, diketahui dari tarif angkutan LDG yang telah ditentukan oleh pemerintah.
3. Setelah diketahui karakteristik penumpang, kinerja operasional angkutan, kinerja finansial angkutan dan diperkuat dengan persepsi masyarakat terhadap pelayanan angkutan LDG, kemudian disarankan atau direkomendasikan beberapa alternatif program yang disesuaikan dengan kebijakan ataupun isu-isu terkait yang nantinya akan mampu meningkatkan pelayanan, jumlah penumpang dan penghasilan supir maupun pemilik angkutan LDG.





## 1.7. Kerangka Pemikiran



Gambar 1.4. Kerangka Pemikiran

## 1.8. Sistematika Pembahasan

Laporan ini disusun berdasarkan sistematika pembahasan sebagai berikut :

### BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang masalah, identifikasi masalah, rumusan masalah, tujuan, manfaat penelitian, ruang lingkup, kerangka pemikiran dan sistematika pembahasan.

### BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan tentang tinjauan pustaka sebagai dasar yang digunakan dalam bab pembahasan. Tinjauan pustaka terdiri dari pengertian angkutan umum, sistem pelayanan angkutan umum, standar kinerja pelayanan angkutan umum, pengertian persepsi masyarakat, teori mengenai IPA (*Importance Performance Analysis*), teori tentang kinerja operasional dan kinerja finansial angkutan, studi terdahulu dan kerangka teori.

### BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi tentang metode pengumpulan data, variabel penelitian, jenis dan sumber data, dan metode analisis yang digunakan termasuk analisis karakteristik penumpang, analisis kinerja operasional angkutan LDG, analisis kinerja finansial LDG, analisis IPA (*Importance Performance Analysis*) sebagai analisis untuk mengetahui persepsi masyarakat terkait pelayanan angkutan trayek LDG di Kota Malang serta inputan dalam merekomendasikan alternatif program peningkatan pelayanan angkutan LDG di Kota Malang. Selain itu juga terdapat diagram alir dan desain survei.

### BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Berisi tentang semua data yang nantinya dianalisis sesuai dengan metode analisis yang telah ditentukan untuk menjawab rumusan masalah.

### BAB V PENUTUP

Berisi kesimpulan dari hasil pembahasan dari penelitian ini yang disesuaikan dengan tujuan penelitian. Selain itu juga terdapat saran yang diberikan peneliti sebagai masukan untuk penelitian selanjutnya.