

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Salah satu unsur yang sangat besar perannya dalam pembangunan perekonomian adalah transportasi. Transportasi yang baik sangat menentukan pembangunan suatu wilayah, karena dapat memperlancar pergerakan manusia, barang, jasa, serta informasi dari suatu daerah ke daerah lainnya.

Transportasi berbasis jalan raya merupakan transportasi yang paling dominan dan relevan dibanding moda transportasi lainnya. Keberhasilan kinerja suatu sistem operasi transportasi mempunyai beberapa parameter/indikator yang bisa dilihat, yaitu mengenai ukuran kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan dan ukuran kualitatif yang dinyatakan dengan mutu pelayanan.

Faktor tingkat pelayanan mencakup perihal kapasitas dan aksesibilitas, dimana kapasitas merupakan kemampuan memindahkan jumlah penumpang dalam satuan orang/jam, sedangkan aksesibilitas menyatakan kemudahan orang dalam menggunakan suatu pelayanan transportasi yang merupakan fungsi jarak maupun waktu.

Dari sekian banyak sarana transportasi yang beroperasi di wilayah Kabupaten Sleman, kendaraan pribadi terutama sepeda motor masih menjadi sarana transportasi favorit bagi masyarakat untuk melakukan aktifitas sehari – hari.

Menurut data dari Dinas Wajib Pajak Daerah Sleman mencatat total kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat mencapai 515.137 unit per Desember 2012, dengan rincian roda dua 437.420 unit dan roda empat 77.717 unit, naik dari tahun 2011 yang berjumlah total 426.387 unit. Maraknya kredit lunak sepeda motor yang didapati saat ini merupakan salah satu penyebabnya. (<http://jogja.tribunnews.com/2012/01/11/sleman - tertinggi - pembelian - sepeda - motor/>, diakses 20 mei 2014)

Hal ini sangat berbanding terbalik dengan sarana transportasi angkutan umum, terutama angkutan pedesaan yang terus turun tingkat pelayanannya seperti kondisi fisik maupun fasilitas angkutan umum yang kurang layak. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003, angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten dengan menggunakan bis umum yang terikat dalam trayek tetap (terjadwal) dan tidak tetap (tidak terjadwal).

Menurut data dari Dinas Hubkominfo Sleman, dengan jumlah sarana jalan sepanjang 2.965,34 km dengan rincian jalan negara 61,65 km, jalan provinsi 139,69 km, jalan desa 2.764 km, dan jumlah penduduk 1.137.365 jiwa pada tahun 2012.

Wilayah Kabupaten Sleman hanya dilayani oleh 71 armada angkutan pedesaan dari 149 armada angkutan pedesaan yang mempunyai ijin dan 9 trayek yang masih aktif beroperasi. Armada yang beroperasi terdiri dari 2 jenis, yaitu jenis pertama berupa Mobil Penumpang Umum (MPU) dengan kapasitas 8 penumpang, dan jenis kedua berupa bus kecil dengan kapasitas 16 penumpang.



Gambar 1.1 Mobil Penumpang Umum (MPU) kapasitas 8 penumpang.



Gambar 1.2 Bus kecil dengan kapasitas 16 penumpang

Angkutan perdesaan Kabupaten Sleman tersebut dikelola oleh Koperasi Pemuda dan Koveri, dimana pada awalnya Koperasi Pemuda mengelola 15 trayek namun saat ini hanya tersisa 9 trayek dan Koveri mengelola 1 trayek (Terminal Jombor – Terminal Borobudur) namun saat ini sudah tidak beroperasi. Sehingga saat ini hanya Koperasi Pemuda menjadi pemain tunggal sebagai operator penyedia angkutan perdesaan di wilayah Kabupaten Sleman.

Berikut ini adalah data perkembangan transportasi angkutan perdesaan Kabupaten Sleman dalam kurun waktu 3 tahun terakhir.

Tabel 1.1 Perkembangan angkutan perdesaan Kabupaten Sleman

No.	Angkutan Pedesaan Kab.Sleman	2010	2011	2012
1.	Ijin Armada	272	170	149
2.	Ijin Trayek	15	13	9
3.	Penumpang	286.671	245.605	184.995

Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Sleman (2014)

Menurut Koperasi Pemuda, bahwa dari sekian trayek yang dikelola Koperasi Pemuda menggunakan pola operasional yang sama, yakni pola operasional tetap/teratur sebagaimana yang disebutkan dalam Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Dalam pola operasional setiap angkutan disertai dengan buku perjalanan yang mengatur tentang jam kedatangan dan keberangkatan tiap masing-masing angkutan perdesaan dengan interval waktu 12 menit, berikut adanya sanksi apabila melanggar apa yang telah ditentukan tersebut.

Oleh karena adanya ketentuan yang telah ditetapkan tersebut maka akan memudahkan pengelola angkutan didalam pengawasannya sehingga meminimalkan terjadinya penurunan tingkat pelayanan angkutan perdesaan. Namun berbeda halnya dengan trayek Jalur D6, dimana sejak dari awal dioperasikannya pada trayek Jalur D6 diberikan kebebasan di dalam melakukan perjalanan tanpa adanya buku perjalanan.

Berikut data *Load Factor* angkutan perdesaan Kabupaten Sleman kurun waktu 2008 – 2012 :

Tabel 1.3 *Load Factor* Angkutan Perdesaan Kabupaten Sleman

No.	Jalur	2008	2009	2010	2011	2012	Rata- rata
1	Jalur A.3	30.40%	29.15%	27.65%	27.12%	25.72%	28.01%
2	Jalur D 6	89.56%	65.56%	54.84%	43.61%	32.68%	57.25%
3	Jalur 26	72.22%	60.52%	57.84%	46.21%	41.38%	55.63%
4	Jalur 30	59.39%	52.84%	31.59%	23.44%	22.64%	37.98%
5	Jalur 21	46.26%	36.45%	32.24%	39.61%	27.57%	36.43%
6	Jalur 19	47.62%	42.35%	42.16%	40.39%	38.45%	42.19%
7	Jalur 16	60.44%	56.41%	35.68%	32.49%	25.47%	42.10%
8	Jalur 23	46.38%	40.33%	39.62%	37.48%	36.85%	40.13%
9	Jalur D 2	56.35%	49.52%	40.45%	34.73%	34.22%	43.05%

Sumber : Dishubkominfo Kabupaten Sleman (2014)

Dari data di atas didapat *load factor* rata – rata terbesar yaitu Jalur D6 sebesar 57,27% dan terendah Jalur A3 sebesar 28,01% . Oleh karena tidak adanya keseragaman pola operasional yang diberikan, maka angkutan Jalur D6 dan A3 perlu adanya tinjauan pelayanan angkutan agar angkutan yang memiliki angka *load factor* rendah dapat lebih kompetitif dengan angkutan lain.

Pada dasarnya secara keseluruhan ada 4 (empat) komponen pokok yang berkaitan dengan angkutan umum, yakni *user* (pemakai jasa), operator (pemilik kendaraan), regulator (pemerintah) dan *law enforcement* (undang-undang dan peraturan pelaksanaannya).Keempat komponen tersebut harus saling berkaitan dan dapat berinteraksi secara optimal, agar sistem pelayanan angkutan umum dapat dirumuskan dengan ideal.

Pada UU Nomor 22 Tahun 2009 pasal 3 disebutkan yaitu lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan modal angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum.

1.2 RUMUSAN MASALAH

Dengan melihat latar belakang penelitian, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana kinerja angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sleman trayek/Jalur A3 dan D6 dilihat dari segi Waktu sirkulasi, Waktu antara (*Headway*), Kecepatan Perjalanan, faktor muat (*Load Factor*),?
2. Apakah jumlah armada angkutan umum pedesaan trayek/Jalur A3 dan D6 sudah memenuhi kebutuhan penumpang ?
3. Bagaimana karakteristik dan kepuasan penumpang terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan umum Jalur A3 dan D6 ?
4. Bagaimana memperbaiki kinerja angkutan Jalur A3 dan D6?

1.3 TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah menganalisis kinerja angkutan umum pedesaan di wilayah Kabupaten Sleman terutama trayek/Jalur A3 dan D6 yaitu untuk :

1. Mengevaluasi kinerja angkutan umum pedesaan dari dari segi Waktu sirkulasi, Kecepatan perjalanan, Faktor muat (*Load Factor*), Waktu antara (*Headway*), dan Waktu perjalanan (*Travel Time*).
2. Mengetahui jumlah armada memenuhi kebutuhan penumpang.
3. Mengetahui karakteristik dan kepuasan penumpang terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan pedesaan Jalur D6 dan A3.
4. Membuat alternatif perbaikan dan mengambil kesimpulan dari hasil evaluasi kinerja angkutan umum pedesaan trayek/Jalur A3 dan D6.

1.4 BATASAN PENELITIAN

Agar Penelitian lebih terfaktor dan tidak menyimpang dari tujuan penelitian, maka penelitian ini hanya dibatasi pada hal-hal berikut ini :

1. Wilayah studi penelitian yang ditinjau yaitu wilayah yang dilayani oleh angkutan dengan rute :

Jalur D6: Terminal Jombor – Jl. Magelang – Borobudur Plaza – Jetis – Bunderan UGM – Jl. Colombo – Jl. Gejayan – Terminal Condong Catur

– RR utara – Maguwoharjo – Jl. Solo – Grogol – Berbah – Madurejo –
Psr. Gendeng – Jl. Prambanan – Terminal Prambanan – PP

Jalur A3 : Terminal Prambanan – Jambon – Ngemplak – Sidorejo – Perum –
Purwomartani – Kadisoko – Tajem – SMK Maguwo – RR utara –
Terminal Condong Catur – Bunderan UGM – Jetis – Borobudur Plaza –
Jl. Magelang – Terminal Jombor – Wadas Sleman – Turi – Pulowatu –
PP.

- 2 Variabel penelitian yang diteliti hanya waktu sirkulasi, waktu antara (*Headway*), kecepatan perjalanan, jumlah armada yang dibutuhkan, karakteristik dan kepuasan pengguna angkutan .
- 3 Bahan acuan untuk menganalisis tingkat pelayanan angkutan umum pedesaan adalah dengan acuan parameter *The World Bank* dan juga parameter yang didapat dari Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor 687/tahun 2002, tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur. Hal ini disebabkan karena tidak adanya aturan khusus yang berkaitan dengan angkutan penumpang umum di wilayah pedesaan.

1.5 MANFAAT PENELITIAN

Hasil dari penelitian Tugas Akhir ini diharapkan dapat memberikan gambaran dan manfaat baik kepada peneliti, pengelola angkutan umum pedesaan Jalur A3 dan D6, dan masyarakat pada umumnya. Diantara manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Memberikan masukan dan saran pada Koperasi Pemuda guna meningkatkan dan memperbaiki pelayanan angkutan pedesaan Jalur A3 dan D6, dan juga pihak terkait dalam hal ini Dinas perhubungan komunikasi dan informatika Kabupaten Sleman.
2. Menambah khazanah ilmu pengetahuan dan kepustakaan, guna memberikan masukan demi terciptanya pelayanan angkutan umum yang lebih baik.

1.6 LOKASI PENELITIAN

Lokasi penelitian ini dilakukan pada sepanjang jalur yang dilewati oleh angkutan perdesaan Jalur A3 dan D6 di wilayah Kabupaten Sleman. Untuk lebih jelas, lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1.3 di bawah ini.



Gambar 1.3 Lokasi penelitian

Sumber : Google Earth, 2014