

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Mobilisasi manusia yang semakin beragam perlu didukung dengan adanya sistem transportasi berkelanjutan (*sustainable transport system*). Angkutan umum penumpang menjadi isu utama dalam penelitian transportasi nasional dan internasional terutama dari aspek keberlanjutan. Salah satu bentuk implementasi keberlanjutan dari transportasi adalah suatu daerah menerapkan adanya kendaraan umum penumpang dengan kinerja operasional yang baik (Muryanto dan Santosa, 2018).

Kabupaten Sidoarjo sudah menerapkan angkutan umum penumpang sebagai perwujudan transportasi yang berkelanjutan. Angkutan umum penumpang di Kabupaten Sidoarjo meliputi AKAP (Angkutan Antar Kota Antar Provinsi), AKDP (Angkutan Kota Dalam Provinsi), Angkutan Perkotaan, Angkutan Pedesaan, Angkutan Pelajar, taksi, Angkutan Wisata (DAMRI), dan becak sepeda (Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2022).

Kabupaten Sidoarjo menyediakan angkutan pedesaan dengan kapasitas 10 penumpang per unit armada. Dari data Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, trayek angkutan pedesaan yang berada di Kabupaten Sidoarjo terdiri atas 57 trayek. Namun pada kenyataannya angkutan umum yang masih beroperasi hanya 14 trayek. Hal ini disebabkan karena 43 trayek lainnya tidak melakukan perpanjangan izin penyelenggaraan angkutan orang. Trayek yang masih aktif tersebut adalah trayek H4J, H4W, HH, X, HB1, LTP, HA, HG, HN, H1, KM, HB2, KL, BK (Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2022).

Penelitian yang dilakukan oleh Widayanti pada tahun 2015 menunjukkan bahwa kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten Sidoarjo mengalami penyimpangan trayek dan memiliki *load factor* yang rendah. Rute angkutan umum yang melakukan penyimpangan adalah Trayek HA, Trayek HN, dan Trayek HO. Sementara itu, *Load factor* dari masing-masing trayek yang ditinjau senilai 29% untuk Trayek HG, 49% untuk Trayek HN, 37% untuk Trayek H1, 48% untuk Trayek HA, dan 22% untuk Trayek HO. Meskipun tata guna lahan di sekitar rute angkutan merupakan kawasan

permukiman, kawasan perkantoran, kawasan pertokoan, kawasan pendidikan, dan kawasan industri namun *load factor* tidak mencapai *load factor* yang ideal menurut Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yakni 70% (Widayanti, 2015). Data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo pada tahun 2022 menunjukkan bahwa *load factor* angkutan pedesaan dengan kinerja operasional yang paling rendah adalah Trayek HA. *Load factor* trayek HA hanya mencapai 25% dengan *headway* yang tinggi sebesar 30 menit (Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2022)

Trayek HA melintasi 3 (tiga) kecamatan yakni Kecamatan Sidoarjo, Kecamatan Sukodono, dan Kecamatan Taman. Kecamatan Sidoarjo merupakan pusat kota dan pusat pemerintahan. Sedangkan Kecamatan Sukodono dan Taman merupakan kawasan industri, perkantoran, dan pendidikan. Meskipun rute trayek HA melintasi kawasan strategis namun dinilai sepi peminat. Jika disimpulkan dari hasil penelitian kinerja layanan angkutan pedesaan oleh (Widayanti, 2015) dan (Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, 2022), dalam kurun waktu 7 tahun *load factor* angkutan pedesaan trayek HA menurun sebesar 23%.

Penurunan *load factor* tersebut membuktikan bahwa minat masyarakat menggunakan angkutan pedesaan semakin menurun pula. Rendahnya minat disebabkan karena kinerja operasional yang rendah seperti waktu tempuh yang lama, ketepatan waktu keberangkatan dan kedatangan, keamanan, biaya perjalanan, tingkat akses, tingkat kehandalan angkutan umum, dan tingkat pelayanan angkutan pedesaan yang belum dapat memenuhi kepuasan penggunanya. Ketidakpuasan tersebut membuat pengguna angkutan umum beralih menggunakan kendaraan pribadi yang dinilai lebih efektif dan efisien (Atrysia Maya Dyanti, 2016).

Peningkatan pertumbuhan kendaraan pribadi Kabupaten Sidoarjo dalam rentang waktu 2018-2020 sebesar 1,75% dengan jumlah kenaikan mencapai 167.083 kendaraan. Peningkatan tajam pertumbuhan kendaraan pribadi yang tidak diimbangi peningkatan jumlah prasarana jalan menyebabkan kemacetan. (*Badan Pusat Statistik Kabupaten Sidoarjo, 2021*)

Kemacetan lalu lintas berdampak pada berbagai aspek, termasuk meningkatkan pelanggaran lalu lintas. Pengendara cenderung mencari jalan

pintas agar terbebas dari kemacetan seperti menerobos lampu lalu lintas, menggunakan jalur pedestrian, dan pelanggaran lalu lintas lainnya. Kondisi ini menjadi salah satu penyebab faktor kecelakaan lalu lintas, karena faktor kelelahan akibat kemacetan juga berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Kemacetan juga berdampak pada perubahan iklim karena meningkatnya emisi gas rumah kaca yang mana salah satu sumber dari emisi tersebut adalah hasil pembakaran bahan bakar kendaraan bermotor. Semua permasalahan itu diawali oleh ketidakpuasan pelanggan karena kinerja operasional angkutan umum yang rendah (Mutiawati dkk., 2019).

Angkutan pedesaan sangat penting dalam pembangunan berkelanjutan, untuk itu perlu dilakukan penilaian peningkatan pelayanan. Sehingga dapat diketahui perbaikan kinerja angkutan pedesaan yang menjadi prioritas, sebagai upaya untuk melestarikan kembali angkutan pedesaan dan mengalihkan pengguna kendaraan pribadi agar mau menggunakan angkutan pedesaan. Kondisi inilah yang menjadi latar belakang bagi penulis untuk menyusun skripsi dengan judul "**EVALUASI KINERJA LAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN PADA TRAYEK HA DI KABUPATEN SIDOARJO**".

## **I.2 Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam perencanaan angkutan pedesaan di Kabupaten Sidoarjo adalah:

1. Bagaimana menganalisis kinerja operasional Angkutan Pedesaan pada trayek HA di Kabupaten Sidoarjo?
2. Bagaimana mengukur tingkat kepuasan pengguna terhadap kinerja layanan angkutan pedesaan trayek HA di Kabupaten Sidoarjo?

## **I.3 Batasan Masalah**

Dalam pembahasan yang nantinya akan diteliti tentunya agar tidak menyimpang dari sasaran yang dituju, maka perlu adanya batasan masalah penelitian. Adapun batasan masalah dari penelitian yang dilakukan adalah:

1. Lokasi studi dalam penelitian ini bertempat di Kabupaten Sidoarjo;
2. Angkutan pedesaan trayek HA menjadi studi kasus dalam penelitian ini;
3. Indikator kinerja pelayanan yang digunakan dalam penelitian ini berpedoman pada Peraturan Pemerintah No.98 Tahun 2013 dan Peraturan Pemerintah No.29 Tahun 2015; dan

4. Studi ini tidak membahas mengenai efisiensi biaya dengan pengguna moda transportasi angkutan pedesaan.

#### **I.4 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk menganalisis kinerja operasional angkutan pedesaan trayek HA di Kabupaten Sidoarjo.
2. Untuk mengukur tingkat kepuasan pengguna terhadap kinerja layanan angkutan pedesaan trayek HA sehingga dapat diketahui perbaikan kinerja layanan yang perlu diprioritaskan.

#### **I.5 Manfaat Penelitian**

##### **I.5.1 Manfaat Teoretis**

1. Dapat meningkatkan dan memperluas pengetahuan dan pengalaman di bidang transportasi khususnya tentang evaluasi kinerja layanan angkutan pedesaan untuk meningkatkan kualitas layanan yang sesuai dengan harapan masyarakat sebagai upaya agar masyarakat bersedia beralih dari angkutan pribadi ke angkutan pedesaan.

##### **I.5.2 Manfaat Praktis**

1. Bagi penulis

Sebagai aplikasi dari ilmu yang diperoleh selama pelatihan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

2. Bagi pemerintah

Bagi Pemerintah Kabupaten Sidoarjo, penelitian ini dapat dijadikan refleksi dan referensi untuk program penyediaan jasa layanan angkutan umum yang aman, nyaman, selamat, dan terjangkau.

3. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai bahan referensi dan informasi tambahan untuk penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan masalah yang sama dengan penelitian ini dan dapat digunakan sesuai kebutuhan.

## **I.6 Sistematika Penulisan**

Penulisan tugas akhir ini berdasarkan pedoman penulisan tugas akhir Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal Tahun 2020 terdiri dari 5 bab diantaranya: Pendahuluan, Landasan Teori, Metode Penelitian, Hasil Pembahasan dan Kesimpulan dengan uraian sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Proses awal pembuatan laporan dan menjelaskan arah judul laporan. Bab ini berisi tentang latar belakang penelitian, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan.

### **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

Bab ini menjelaskan tentang verifikasi yang digunakan dalam membangun tugas akhir. Bab ini mencakup angkutan pedesaan, indikator kinerja layanan angkutan pedesaan, pengukuran tingkat kepuasan pengguna angkutan pedesaan, dan penelitian yang relevan.

### **BAB III METODE PENELITIAN**

Bab ini memberikan langkah – langkah apa saja yang akan digunakan dalam penyusunan penelitian untuk tugas akhir yang meliputi lokasi penelitian, kondisi transportas, metode penelitian, populasi dan penelitian, sumber data, tehnik pengumpulan data, variabel penelitian, dan tehnik analisis data, dan jadwal penelitian.

### **BAB IV HASIL PEMBAHASAN**

Bab ini berisi hasil dari penelitian yang dilakukan dalam bentuk tabel data dengan penyajian gambar atau grafik yang berkaitan dengan hasil analisis yang sesuai dengan masalah yang diajukan. Pembahasan dalam penelitian meliputi ringkasan hasil penelitian, yang kemudian dijadikan bahan rekomendasi tindakan.

### **BAB V PENUTUP**

Bab ini merupakan proses terakhir dalam pembuatan laporan penelitian. Pada bab ini terdapat kesimpulan serta saran dari hasil pembahasan penelitian tugas akhir. Kesimpulan adalah jawaban atas masalah dan bentuk pencapaian tujuan penelitian. Saran adalah analisis yang tidak dibahas oleh penulis yang dapat diadopsi oleh peneliti tambahan untuk menyelesaikan penelitian ini.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Bagian ini berisi sumber-sumber referensi yang digunakan peneliti untuk membantu penyusunan laporan tugas akhir berupa dokumen hukum, pedoman, buku, jurnal atau website (situs) pendukung lainnya.

## **LAMPIRAN**

Bagian ini berisi perangkat penelitian yang digunakan dalam penyusunan laporan seperti: Data tabular pendukung, gambar pendukung, dan langkah-langkah penggunaan analisis, dan data pelengkap lainnya.