

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Di masa berkembang dan modern seperti sekarang, masyarakat menganggap transportasi sebagai elemen krusial untuk mendukung kegiatan sehari-hari mereka. Masyarakat memanfaatkan alat transportasi, seperti kendaraan atau sarana angkutan, sebagai cara yang lebih efisien untuk mempermudah mobilitas dan berpindah tempat. Oleh karena itu, dengan bertambahnya jumlah penduduk di Indonesia, tidak dapat dihindari bila jumlah kendaraan juga semakin meningkat (Ilmy, 2020). Keadaan dimana jumlah kendaraan terus meningkat bila tidak diatasi berbagai masalah akan muncul, seperti kemacetan, kesemrawutan tatanan lalu lintas, polusi, dan masalah keselamatan (Rahmawati, 2020).

Peningkatan jumlah kendaraan terjadi di banyak daerah di Indonesia, salah satunya pada Kabupaten Kendal, Provinsi Jawa Tengah yang terletak di jalur utama Pantai Utara Pulau Jawa atau lebih dikenal sebagai Pantura. Lokasinya yang berdekatan dengan Ibukota Provinsi Jawa Tengah, yaitu Kota Semarang, menyebabkan volume lalu lintas yang tinggi, terutama di jalan Pantura dan jalan-jalan yang mengakses Kota Semarang (Haningson, 2019). Menurut data dari (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, 2021), pada tahun 2021 terdapat sebanyak 539.376 kendaraan bermotor di Kabupaten Kendal. Tingkat pertumbuhan sekitar 3-4 persen setiap tahun selama tiga tahun terakhir. Bahkan pada periode 2017-2018, jumlah kendaraan naik hingga 88 persen.

Menurut data dari (Badan Pusat Statistik Provinsi Jawa Tengah, 2021) bersama dengan meningkatnya jumlah kendaraan, indeks fatalitas di Kabupaten Kendal juga meningkat dari 1,747 sampai ke angka 2,354 pada periode tahun 2020-2021. Salah satu solusi masalah tersebut adalah dengan menyediakan sarana angkutan umum. Selain sebagai alternatif untuk menyelesaikan masalah akibat meningkatnya jumlah kendaraan di jalan, transportasi angkutan umum baik angkutan pengangkut barang maupun pengangkut orang berperan sebagai sarana penunjang untuk meningkatkan

dan menyebarkan pembangunan serta hasil-hasilnya ke seluruh wilayah Kabupaten Kendal (Puspitasari & Nugroho, 2022).

Kabupaten Kendal sudah memiliki berbagai jenis angkutan umum. Mulai dari angkutan antar kota antar provinsi sampai ke angkutan pedesaan. Angkutan pedesaan di Kabupaten Kendal sudah melayani 57 trayek (SK Bupati Kendal Nomor 28 tahun 2005 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Kendal). Sementara itu, dilansir dari (Putranto, 2019) Kecamatan Kaliwungu, Kabupaten Kendal, memiliki angkutan umum berupa kendaraan mobil pick up sebagai kendaraan pengangkut hasil panen dan pengangkut barang dagangan untuk dijual ke pasar. Seringkali pengguna layanan membawa orang lain yang juga ikut menumpang sebagai bantuan untuk mengatur dagangan saat tiba ke pasar. Alhasil walaupun melanggar aturan, kendaraan tersebut juga mengangkut orang dalam bagian baknya. Bahkan, mengetahui hal tersebut pemilik angkutan malah menambahkan atau memodifikasi bagian bak *pick up* dengan tempat duduk yang ditempel di setiap sisi samping bak. Namun seiring berjalannya waktu, hal tersebut disalahgunakan. Kendaraan-kendaraan *pick up* tersebut mulai beralih dari kendaraan pengangkut barang menjadi kendaraan pengangkut orang. Kendaraan tersebut mulai melayani masyarakat yang ingin berangkat ke pasar, berangkat bekerja, dan bahkan siswa sekolah, mulai dari sekolah dasar sampai siswa SMA (M. F. Amin, 2019).

Angkutan barang seperti mobil *pick-up* dilarang mengangkut penumpang dalam bagian bak kendaraan kecuali dalam keadaan khusus (UU 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan). Kecelakaan pernah terjadi di Pamekasan, Madura, yang melibatkan mobil *pick-up* yang mengangkut 15 pelajar peserta *drum band* di bagian bak mobil. Kecelakaan tersebut disebabkan oleh kurangnya kehati-hatian dari sopir mobil *pick-up* saat melaju di tikungan, menyebabkan terjadinya kecelakaan tunggal hingga mobil terguling. Akibat kecelakaan tersebut 10 orang mengalami luka parah, sementara dua orang lainnya dalam kondisi kritis. Sementara tiga orang sisanya mengalami luka ringan. Saat mobil terguling, semua penumpang terhempas ke jalan dikarenakan tidak ada penutup pada bak. Hal ini menunjukkan besarnya resiko yang diterima penumpang bila kendaraan *pick-*

up mengalami kecelakaan (Afif, 2023). Bila mobil-mobil *pick-up* masih terus beroperasi mengangkut penumpang di Kecamatan Kaliwungu, maka hal itu tidak menyelesaikan masalah keselamatan dan indeks fatalitas.

Pada rute yang dilayani kendaraan *pick-up* atau selanjutnya disebut angkutan *doplak* sudah terdapat angkutan pedesaan yang juga masih beroperasi. Menurut SK Bupati Kendal Nomor 28 tahun 2005 Tentang Jaringan Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Kendal, trayek Kaliwungu-Boja atau trayek Kaliwungu-Goa Kiskendo-Brayo-Boja dilayani oleh angkutan pedesaan berupa mobil *carry* dengan kapasitas kendaraan 12 penumpang. Jumlah armada yang tersedia dan memiliki izin hanya berjumlah tiga unit kendaraan. Sementara itu, menurut (M. F. Amin, 2019) angkutan *doplak* dengan rute Kaliwungu-Boja memiliki total armada sebanyak 196 unit kendaraan. Kendaraan-kendaraan tersebut tidak memiliki izin dan tidak memiliki rute trayek tetap, serta mayoritas kendaraan adalah milik pribadi. Dikarenakan tarif yang diberikan antara angkutan pedesaan dengan angkutan *doplak* kurang lebih sama yaitu Rp2.000,00 untuk pelajar dan Rp5.000,00 untuk umum, masyarakat lebih sering menggunakan angkutan *doplak* karena lebih mudah dijumpai. Selain itu, masyarakat mengeluhkan bahwa angkutan pedesaan hanya sampai di Pasar Gladak dan tidak sampai ke Alun-Alun Kaliwungu (Priyatin, 2020). Sementara itu, pangkalan atau rute terakhir dari angkutan *doplak* berada di Alun-Alun Kaliwungu yang juga menjadi tempat transit naik dan turun penumpang angkutan umum trayek Kaliwungu-Kendal-Pegandon-Gemuh-Weleri yang merupakan pilihan moda untuk melanjutkan perjalanan ke kecamatan lainnya (Wijaya et al., 2023). Keadaan saat ini menjadi alasan angkutan umum pedesaan kurang diminati daripada angkutan *doplak* (Priyatin, 2020).

Menurut (Priyatin, 2020) dan Dinas Perhubungan Kabupaten Kendal, trayek Kaliwungu-Boja melewati lokasi-lokasi penting di daerah Kaliwungu seperti Pasar Gladak, dan berbagai sekolah serta pondok pesantren. Tingginya peminat dan mobilitas pada jalur Kaliwungu-Boja memiliki dampak positif bagi angkutan pedesaan berupa meningkatnya pendapatan bagi operator. Akan tetapi, bila angkutan pedesaan yang tersedia kurang mencukupi dan kurang dalam sisi kinerja, dampak negatif juga akan timbul, seperti menurunnya

tingkat kinerja, pelayanan, dan keselamatan (Arianti, 2022). Selain itu, hal tersebut dapat menjadi alasan bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan *doplak* dikarenakan hanya angkutan tersebut yang tersedia dan tidak ada pilihan lain (M. F. Amin, 2019).

Bedasarkan latar belakang di atas, penelitian ini akan difokuskan pada perbandingan evaluasi kinerja dan pelayanan angkutan pedesaan yang memiliki izin dengan angkutan *doplak*. Tujuan utama untuk mengetahui kinerja angkutan pedesaan sekarang dibandingkan dengan angkutan *doplak*. Diharapkan penelitian ini dapat membantu peningkatan kinerja angkutan pedesaan trayek Kaliwungu-Boja dan keselamatan para masyarakat serta pelajar selama perjalanan. Mempertimbangkan keadaan permasalahan saat ini, peneliti akan menjalankan sebuah penelitian dengan judul "**EVALUASI KINERJA ANGKUTAN PEDESAAN TRAYEK KALIWUNGU-BOJA KABUPATEN KENDAL**".

I.2. Rumusah Masalah

Seiring dengan latar belakang di atas, pokok permasalahan pada penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja operasional angkutan umum pedesaan trayek Kaliwungu-Boja dan angkutan *doplak*?
2. Bagaimana kepuasan penumpang terhadap kinerja pelayanan angkutan umum pedesaan trayek Kaliwungu-Boja dan angkutan *doplak*?
3. Bagaimana rekomendasi peningkatan kinerja operasional dan pelayanan angkutan umum pedesaan trayek Kaliwungu-Boja?

I.3. Batasan Masalah

Penelitian berfokus pada aspek-aspek berikut ini:

1. Trayek Kaliwungu-Boja di Kabupaten Kendal.
2. Penelitian ini hanya terbatas menganalisis kinerja operasional dan pelayanan angkutan.
3. Kinerja operasional angkutan pedesaan pada trayek Kaliwungu-Boja dengan indikator *load factor*, waktu perjalanan, frekuensi,

headway, kecepatan perjalanan, waktu pelayanan, jumlah kendaraan yang beroperasi, dan waktu tunggu penumpang.

4. Kinerja pelayanan pada trayek Kaliwungu-Boja dengan variabel keamanan, keselamatan, keamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan
5. Tidak menghitung Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

I.4. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis tingkat kinerja operasional angkutan umum pedesaan trayek Kaliwungu-Boja dan angkutan *doplak*.
2. Menganalisis kepuasan penumpang terhadap tingkat kinerja pelayanan angkutan umum pedesaan trayek Kaliwungu-Boja dan angkutan *doplak*.
3. Merekomendasikan peningkatan kinerja operasional dan pelayanan angkutan umum pedesaan trayek Kaliwungu-Boja.

I.5. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan berbagai manfaat, antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Sebagai tugas akhir untuk meraih gelar Sarjana (S.Tr.Tra) di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal pada Program Studi DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan (DIV MKTJ).

2. Manfaat Praktis

Bagi penulis, sebagai implementasi praktis dari pengetahuan yang telah diperoleh selama menjalani pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal.

Bagi Dinas Perhubungan di Kabupaten Kendal, penelitian ini dapat menjadi sumbangan informasi untuk meningkatkan keselamatan dan kinerja angkutan umum di daerah tersebut, khususnya di daerah Kecamatan Kaliwungu. Hal ini bertujuan untuk mewujudkan perjalanan yang aman dan nyaman menggunakan angkutan umum pedesaan.

Bagi masyarakat, penelitian ini memberikan usulan pilihan alternatif kendaraan angkutan umum, serta memberikan kontribusi dalam meningkatkan keselamatan masyarakat dan pelajar di kawasan penelitian, sehingga menciptakan lingkungan yang lebih aman dan berkeselamatan.

I.6. Sistematika Penulisan

Untuk mendapatkan pemahaman menyeluruh mengenai pembahasan dalam penelitian ini, struktur penulisan mengikuti susunan sebagai berikut:

I.6.1. Bagian Awal Proposal

Bagian awal mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, halaman persembahan, halaman kata pengantar, halaman daftar isi, halaman daftar tabel, halaman daftar gambar, dan halaman daftar lampiran.

I.6.2. Bagian Utama

Bagian utama terdiri dari bab dan subbab yang terorganisir sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini, akan dibahas mengenai latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab ini, akan diulas beberapa aspek yang berkaitan dengan penelitian, mencakup penelitian terkait, kajian teori, dan landasan teori.

BAB III: METODE PENELITIAN

Pada bab ini, akan dibahas berbagai aspek terkait, termasuk waktu dan tempat penelitian, instrument penelitian, diagram alir penelitian, metodologi pengambilan dan pengumpulan data, serta teknik analisis data.

BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini, akan diuraikan hasil penelitian yang telah diperoleh berdasarkan metodologi yang telah dijelaskan pada bab sebelumnya. Hasil

penelitian akan disajikan dalam bentuk tabel, grafik, atau diagram yang relevan, disertai dengan interpretasi dan analisis yang mendalam. Pembahasan akan dilakukan dengan mengaitkan hasil penelitian dengan teori-teori yang telah dikemukakan dalam tinjauan pustaka, serta menjawab rumusan masalah yang telah dirumuskan.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini akan menyajikan kesimpulan yang merupakan rangkuman dari hasil penelitian yang telah dibahas pada bab sebelumnya. Selain itu, saran-saran akan diberikan sebagai rekomendasi untuk penelitian lanjutan, pengembangan lebih lanjut, atau aplikasi praktis dari hasil penelitian.