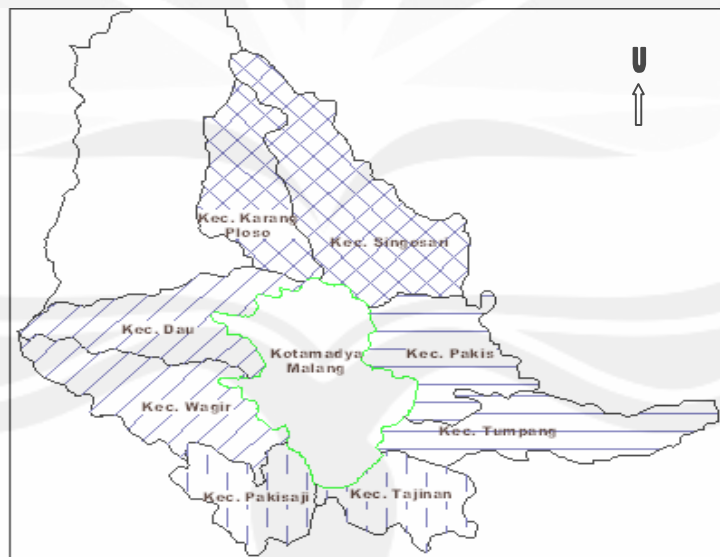


BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Kota Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Selain itu kota Malang juga memiliki letak yang sangat strategis ditengah-tengah wilayah kabupaten Malang. Hal ini diharapkan bahwa sarana dan prasarana perkotaan yang dimiliki dapat menunjang kegiatan perekonomian secara dinamis sehingga menjadi simultan perubahan kota ke arah industri dan jasa, termasuk pariwisata dan pendidikan.



Gambar 1.1. Peta Batas Kota Malang

Secara geografis, kota Malang terletak diantara 7,06 - 8,02 Lintang Selatan dan 112,06 Bujur Timur dengan luas wilayah 11.005,66 ha (110,06 Km²). Sampai tahun 2005 kota Malang memiliki jumlah penduduk 782.110 jiwa dengan kepadatan

penduduk kurang lebih 7106 jiwa/ Km². Batas-batas wilayah kota Malang adalah sebagai berikut:

Batas utara : kecamatan Singosari dan Karangploso, Kabupaten Malang

Batas selatan : kecamatan Tajinan dan Pakishaji, Kabupaten Malang

Batas timur : kecamatan Pakis dan Tumpang, Kabupaten Malang

Batas barat : kecamatan Wagir dan Dau, Kabupaten Malang

Secara administrasi, kota Malang terbagi atas 5 kecamatan dengan 57 kelurahan, yaitu:

Tabel. 1.1. Pembagian Administratif Wilayah Kota Malang

Kecamatan	Kelurahan	
1. Klojen	1. Kel. Bareng 2. Kel. Kasin 3. Kel. Sukoharjo 4. Kel. Oro-oro Dowo 5. Kel. Klojen 6. Kel. Rampil celaket	7. Kel. Kidul Dalem 8. Kel. Penanggungan 9. Kel. Kauman 10. Kel. Samaan 11. Kel. Gading katri
2. Blimbing	1. Kel. Balarjosari 2. Kel. Arjosari 3. Kel. Polowijen 4. Kel. Purwodari 5. Kel. Blimbing 6. Kel. Pandanwangi	7. Kel. Purwantoro 8. Kel. Bunulrejo 9. Kel. Kesatrian 10. Kel. Polehan 11. Kel. Jodipan
3. Kedung Kandang	1. Kel. Kotalama 2. Kel. Mergosono 3. Kel. Bumiayu 4. Kel. Wonokoyo 5. Kel. Cemorokandang 6. Kel. Kedung Kandang	7. Kel. Lesanpuro 8. Kel. Sawojajar 9. Kel. Madyopuro 10. Kel. Buring 11. Kel. Arjowinangun 12. Kel. Tlogowaru
4. Sukun	1. Kel. Ciptomulyo 2. Kel. Gadang 3. Kel. Kebonsari 4. Kel. Bandungrejosari 5. Kel. Sukun 6. Kel. Bakalan Krajan	7. Kel. Pisangcandi 8. Kel. Karang besuki 9. Kel. Bandulan 10. Kel. Mulyorejo 11. Kel. Tanjungrejo
5. Lowokwaru	1. Kel. Tasikmadu 2. Kel. Tunggul wulung 3. Kel. Tlogomas 4. Kel. Merjosari 5. Kel. Dinoyo 6. Kel. Sumbarsari	7. Kel. Ketawanggede 8. Kel. Jatimulyo 9. Kel. Tunjungsekar 10. Kel. Mojolangu 11. Kel. Tulusrejo 12. Kel. Lowokwaru

Sebagai kota yang semakin berkembang, Malang memiliki masyarakat dengan tingkat mobilitas yang tinggi. Suatu intensitas kegiatan perkotaan dapat diidentifikasi melalui kegiatan transportasi. Semakin tinggi tingkat intensitas transportasi akan menunjukkan intensitas kegiatan masyarakat yang tinggi pula. Salah satu angkutan umum yang ada di kota Malang adalah angkutan umum perkotaan dengan jenis Mobil Penumpang Umum (MPU). Angkutan umum ini berkapasitas sebanyak 9 tempat duduk dan melayani 25 trayek.



Gambar 1.2. Angkutan Kota di Malang

Kenaikan bahan bakar minyak (BBM) yang terjadi sejak Oktober 2005 memberi dampak yang cukup signifikan terhadap transportasi, yakni menurunnya antusias masyarakat untuk menggunakan jasa layanan angkutan umum. Apalagi ini juga diperparah dengan naiknya tarif angkutan umum tanpa melihat kemampuan finansial dari masyarakat. Pelaku jasa transportasi pun terkesan asal-asalan dalam melayani kebutuhan transportasi masyarakat, sehingga sekarang masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi dari pada angkutan umum. Hal ini menyebabkan tingkat kemacetan di sebagian jalan kota Malang semakin tinggi.



Gambar 1.3. Kemacetan di Salah Satu Ruas Jalan Kota Malang

Sumber: Malang Pos, 27 Desember 2008

Kemacetan juga terjadi akibat kurangnya keseimbangan antara keputusan-keputusan yang dibuat oleh pemerintah terhadap keberadaan angkutan umum perkotaan (*public cars*) dengan angkutan pribadi (*private cars*). Contoh dari kebijakan-kebijakan pemerintah yang berpihak pada angkutan pribadi (*private cars*) antara lain; pembangunan jalan layang (*fly over*) dan jalan tol, tidak dibatasinya umur kendaraan layak pakai, serta pemberian kredit lunak kepemilikan kendaraan. Selain itu banyak trayek-trayek angkutan umum yang dominan melintas di jalan tertentu sehingga terjadi *overlapping*. Akibatnya kepentingan angkutan umum perkotaan yang dikesampingkan kerap juga dituding sebagai biang keladi adanya kemacetan dalam kota.



Gambar 1.4. Overlapping Trayek di Jalan Ahmad Yani, Malang

Sumber: Malang Pos, 05 Desember 2008



Gambar 1.5. Halte, Salah Satu Fasilitas *Public Cars* yang Diabaikan

Seharusnya dengan adanya sekelompok orang yang tergantung dengan jasa angkutan umum, pemerintah harus memperhatikan hak-hak mereka sebagai pengguna jasa angkutan umum, yaitu dengan memberikan pelayanan angkutan umum yang nyaman, aman dan dengan biaya yang terjangkau masyarakat. Pergerakan angkutan umum perlu adanya optimalisasi dengan cara pengaturan trayek-trayek angkutan umum sehingga diperoleh pergerakan yang teratur, merata dan memberikan manfaat

sebesar-besarnya bagi semua pihak. Maka perlu adanya evaluasi mengenai pelaksanaan pelayanan jasa transportasi khususnya trayek angkutan umum perkotaan di kota Malang.

Perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang sangat pesat pada saat ini telah banyak memudahkan dan mempercepat kerja manusia. Manusia menginginkan segala sesuatu yang cepat, mudah, efektif dan langsung saji. Mereka tidak mau terlalu repot untuk mendapatkan sesuatu dan bisa dikatakan tidak mau membuang waktu dan biaya. Begitu juga kebijakan pembangunan dibidang sarana transportasi darat yang saat ini dititik beratkan pada peningkatan efektifitas dan efisiensi pada perencanaan dan pengelolaan jaringan jalan baik antar kota, antar kabupaten maupun jalan dalam kota. Salah satu usaha yang mengarah pada efisiensi perencanaan dan pengelolaan jaringan jalan tersebut adalah tersedianya Sistem Informasi yang akurat, lengkap dan *up to date*.

Namun dalam perwujudannya, di kota Malang hingga saat ini belum tersedia sistem informasi yang tepat dan akurat tentang angkutan umum perkotaan yang dapat digunakan untuk membantu mengevaluasi pelaksanaan pelayanan jasa transportasi. Selain itu data grafis dan data atribut yang ada di kota Malang masih terpisah. Data grafis adalah peta diatas kertas. Sedangkan data artibut adalah data-data mengenai segala sesuatu yang berhubungan dengan jaringan trayek di kota Malang. Berawal dari hal ini maka pembangunan sistem informasi di kota Malang ini juga perlu dikembangkan lebih lanjut. Sistem Informasi ini dapat digunakan sebagai sarana pendukung yang dapat mengoptimalkan efektivitas kerja dari segi waktu, dana dan

tenaga, sehingga dengan penelitian ini dapat dibuat suatu sistem informasi yang dapat membantu untuk mengevaluasi keadaan jaringan trayek yang ada di kota Malang.

1.2. Rumusan Masalah

Dari uraian, dapat diambil suatu rumusan masalah untuk mengevaluasi layak atau tidaknya penempatan trayek yang beroperasi saat ini apabila ditinjau dari kriteria penempatan trayek yang telah ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Darat. Selain itu perlu untuk diketahui juga *over lapping* trayek angkutan perkotaan yang terjadi dibandingkan dengan kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan. Untuk kemudahannya diawali dengan membuat sistem informasi mengenai angkutan perkotaan yang ada di kota Malang yang akan menyatukan data spasial (grafis) dan data atribut. Penyajian akhir dari sistem informasi ini akan menggunakan program *ArcView 3.3*.

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian evaluasi kinerja angkutan umum perkotaan ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian ini untuk menyatukan data grafis dan data atribut yang saat ini masih terpisah dengan menggunakan program *ArcView 3.3*.

2. Penelitian ini untuk membuat suatu sistem informasi kota Malang yang terdigitasi dan terkomputerisasi, sehingga mempermudah akses dalam meningkatkan pelayanan masyarakat hingga proses pengambilan keputusan.
3. Penelitian ini untuk memberikan suatu penilaian mengenai penetapan trayek angkutan perkotaan yang ada di kota Malang yang dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan kebijakan angkutan perkotaan di kota Malang.

1.4. Manfaat Penelitian

Melalui penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat pada umumnya dan pemerintah daerah kota Malang pada khususnya, antara lain sebagai berikut:

1. Penelitian dapat membantu dalam memberikan informasi secara tepat dan praktis mengenai keadaan dan kondisi angkutan perkotaan yang terdapat di kota Malang dimana nantinya dapat memudahkan dalam mengevaluasi pelaksanaan pelayanan jasa transportasi khususnya angkutan perkotaan.
2. Penelitian ini dapat menyediakan informasi trayek angkutan perkotaan yang sistematis, akurat, tepat dapat dibaca dan dimengerti mulai dari tingkat operasional sampai tingkat manajerial. Sehingga dapat digunakan sebagai referensi dalam rencana perkembangan kota.
3. Penelitian ini dapat memberikan masukan kepada instansi terkait supaya *overlapping* atau tumpang tindih trayek yang sudah tidak layak segera

ditindak lanjuti agar dapat dilakukan penghematan sumber daya. Sehingga kemacetan yang selama ini bermasalah dapat berkurang.

1.5. Batasan Penelitian

Dalam penelitian ini, permasalahan dibatasi pada:

1. Perangkat lunak yang digunakan untuk membuat digitasi data spasial (grafis) adalah program *AutoCad 2006*.
2. Penyajian akhir sistem informasi ini menggunakan program *ArcView 3.3*.
3. Penelitian dilaksanakan di kota Malang dengan batas-batas wilayah penelitian adalah:
 - a. sebelah utara : kelurahan Tasikmadu
 - b. sebelah selatan : kelurahan Tlogowaru
 - c. sebelah timur : kelurahan Cemorokandang
 - d. sebelah barat : kelurahan Merjosari dan Mulyorejo
4. Angkutan umum perkotaan yang dievaluasi adalah seluruh angkutan kota yang ada di kota Malang yang berjumlah 25 trayek, yaitu: A-G, G-A, A-D-L, L-D-G, M-M, G-M, M-T, M-K, A-B-G, A-J-G, A-M-G, C-K-L, A-T, A-L, L-G, G-L, A-S-D, A-M-L, P-B-B, J-P-K, J-D-M, T-S-T, M-K-S, T-A-T, T-S-G.
5. Berdasarkan sistem informasi yang akan dibuat, evaluasi yang dihasilkan dari penelitian ini difokuskan pada masalah *over lapping* (tumpang tindih) trayek.

6. Parameter yang digunakan dalam mengevaluasi *over lapping* trayek tersebut masih layak atau tidak adalah dengan menggunakan *Load factor*, *Head way*, dan panjang lintasan.
7. Penelitian dilakukan ketika kondisi cuaca cerah pada tanggal 6-9 April 2009 pada jam sibuk pagi (antara pukul 06.30 – 08.30 WIB) dan jam sibuk siang (antara pukul 11.30-14.00 WIB).

1.6. Sistematika Penulisan

Penulisan ini dibagi dalam beberapa bab dengan perincian sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Bab ini berisi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat diadakan penelitian, batasan masalah serta sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang tinjauan dari berbagai pustaka yang berkaitan mengenai topik yang ditulis.

BAB III : LANDASAN TEORI

Bab ini berisi landasan dari teori-teori yang sesuai dengan materi penelitian yang akan dilaksanakan.

BAB IV : METODOLOGI PENELITIAN

Bab ini berisi metode atau cara yang digunakan dalam pelaksanaan penelitian ini disertai dengan langkah-langkahnya.

BAB V : PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi pembahasan tentang kondisi dan situasi di lapangan selama penelitian berlangsung, penjelasan tentang digitalisasi peta, perancangan data base, dan perancangan sistem informasi.

BAB VI : ANALISIS DATA

Dalam bab ini berisi tentang analisis dan perhitungan data primer yang didapat selama penelitian berlangsung. Sehingga dari data mentah tersebut akan didapat hasil.

BAB VII : KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam bab ini berisi kesimpulan dari pembahasan masalah dan hasil yang diperoleh. Kemudian akan diberikan saran-saran yang dapat membantu perkembangan selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

Berisi tentang daftar pustaka yang dipergunakan dalam penulisan Tugas Akhir ini baik berupa media cetak maupun media internet.