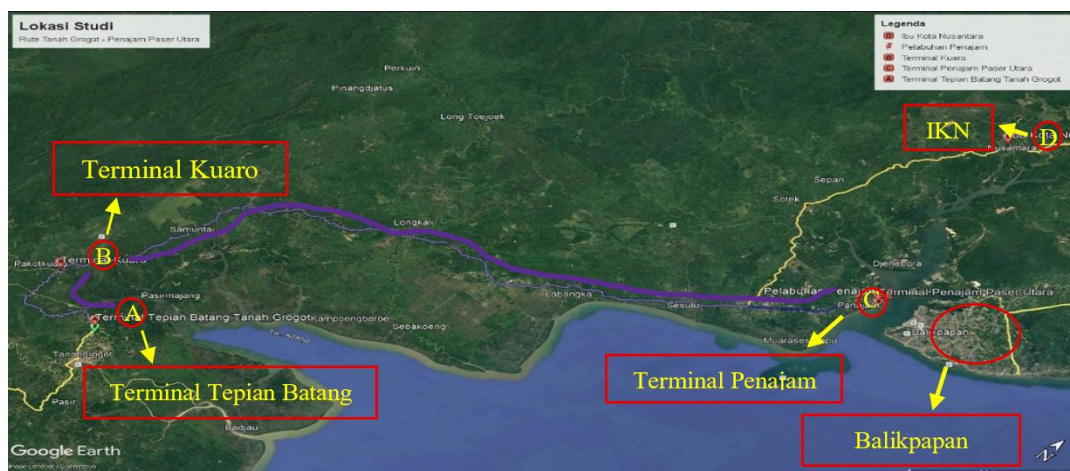


BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Tanah Grogot adalah Kota yang terletak di Kabupaten Paser, Provinsi Kalimantan Timur yang merupakan titik sentral administrasi dan pusat aktivitas ekonomi di Kabupaten Paser yang memegang peranan vital dalam konstelasi wilayah Kalimantan Timur. Sebagai daerah yang dijuluki “Pusat Perdagangan” di wilayah selatan provinsi, Tanah Grogot mengalami transformasi spasial yang pesat dalam beberapa dekade terakhir. Pertumbuhan ini tidak lepas dari dinamika pembangunan regional yang semakin intensif, terutama sejak ditetapkan dan dimulainya pembangunan fisik Ibu Kota Nusantara (IKN). Kabupaten Paser, dengan Tanah Grogot sebagai motor penggerakannya, secara resmi diposisikan sebagai salah satu wilayah penyangga strategis (*buffer zone*) yang menopang arus logistik dan mobilisasi penduduk menuju jalan tol Sepaku-Balikpapan yang berada di IKN dan pelabuhan ferry di Kabupaten Penajam Paser Utara. Pelabuhan ini merupakan titik vital dalam koneksi transportasi antara Kabupaten Paser (Tanah Grogot) dan Kota Balikpapan. Selain pelabuhan ferry, dilokasi yang berdekatan juga terdapat pelabuhan *Speed boat* yang melayani penyebrangan cepat menggunakan perahu motor (*speed boat*) dan perahu klotok menuju pelabuhan Semayang atau Kampung Baru di Balikpapan. Untuk peta trase perjalanan dari Grogot ke Penajam dengan jarak 136 km dapat dilihat pada gambar 1.1 berikut.



Gambar 1. 1 Peta Trase Perjalanan dari Grogot ke Penajam

Namun, pertumbuhan pesat ini membawa konsekuensi serius pada sektor transportasi. Berdasarkan fakta lapangan dalam empat tahun terakhir, terdapat kesenjangan tajam antara kebutuhan mobilitas masyarakat dengan ketersediaan sarana transportasi publik. Pada akhir tahun 2024, mencuat laporan mengenai kondisi kritis angkutan umum rute Grogot-Penajam, di mana sebagian besar armada yang beroperasi merupakan tipe minibus yang telah berusia di atas 30 tahun. Hal ini memicu kekhawatiran publik menyusul terjadinya insiden kecelakaan yang melibatkan armada tua di jalur provinsi, yang kemudian mendorong DPRD Kabupaten Paser untuk melakukan evaluasi mendesak terhadap kelayakan operasi angkutan (Mediakaltim, 2024)

Kondisi tersebut semakin diperparah oleh lonjakan permintaan (*demand*) perjalanan yang tidak diimbangi dengan ketersediaan (*supply*) yang memadai. Memasuki periode tahun 2025 hingga awal 2026, intensitas pergerakan di koridor Tanah Grogot-Penajam mencapai titik jenuh. Tingginya volume kendaraan di jalur nasional ini bahkan telah memicu usulan resmi pemerintah untuk melakukan pelebaran jalan menjadi dua jalur guna meminimalisir stagnasi lalu lintas (Mediakaltim, 2025). Data operasional pada masa angkutan Natal 2025 dan Tahun baru 2026 menunjukkan akumulasi penumpang tercatat 2.489 penumpang berangkat dari Kabupaten Paser menuju Penajam Paser Utara (PPU) dan Samarinda, sementara ketersediaan armada layak jalan justru mengalami defisit hingga 50%. Fenomena ini membuktikan kurangnya tingkat layanan angkutan umum yang memaksa masyarakat beralih ke kendaraan pribadi, yang secara sistemik menambahkan beban kemacetan dan risiko kecelakaan jalan raya (Kaltim.tribunnews, 2025).

Kondisi tersebut diperkuat oleh bukti visual pada Gambar 1.1 yang memperlihatkan fenomena penumpukan penumpang secara signifikan di Terminal Tepian Batang pada saat jam sibuk (*peak hours*). Dokumentasi ini memberikan gambaran nyata mengenai dampak langsung dari keterbatasan jumlah armada yang tersedia, dimana ketidakmampuan penyediaan (*supply*) layanan dalam mengakomodasi lonjakan permintaan (*demand*) menyebabkan terjadinya akumulasi calon penumpang yang cukup masif di area tunggu terminal.



Gambar 1.2 Dokumentasi penumpang di terminal Tepian Batang nataru 2026
(Sumber: mediakaltim, 2025)

Koridor Grogot – Penajam sebenarnya memiliki variasi moda yang beragam, mulai dari bus, travel, hingga layanan transportasi *online*. Namun, di antara pemilihan tersebut, minibus L300 tetap menjaid angkutan umum utama yang paling konsisten melayani masyarakat untuk aktivitas seperti bekerja, dan perjalanan menuju penajam. Meskipun persaingan semakin tinggi, terutama dengan masuknya transportassi *online*, minibus L300 tetap menjadi tulang punggung mobilitas masyarakat kabupaten paser. Oleh karena itu, penelitian ini berfokus mengevaluasi keseimbangan permintaan dan penyediaan khusus pada angkutan umum minibus L300, guna memastikan layanan utama ini tetap prima dalam mendukung pergerakan masyarakat di wilayah penyangga IKN.

Berdasarkan keadaan diatas, maka perlu dilakukannya studi evaluasi mengenai angkutan umum ini. Yang nantinya dapat dijadikan masukan kepada Pemerintah Kabupaten Paser dalam mengantisipasi terjadinya ketidakseimbangan antara *supply* dan *demand*, yaitu dengan mengupayakan perencanaan maupun perbaikan alat pendukung proses pindah (sistem transportasi) untuk mencapai kondisi ideal (seimbang) antara *supply* dan *demand* transportasi.

Maka dari itu, penyusun mengangkat permasalahan tersebut menjadi judul tugas akhir **“EVALUASI PERMINTAAN DAN PENYEDIAAN (*DEMAND***

AND SUPPLY) ANGKUTAN UMUM DI JALUR GROGOT-PENAJAM PROVINSI KALIMANTAN TIMUR”

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang, penyusun menetapkan beberapa hasil identifikasi masalah, yaitu:

1. Peningkatan permintaan (*demand*) perjalanan pada rute Grogot–Penajam yang tidak diimbangi dengan Ketersediaan (*supply*) armada yang menyebabkan ketidakseimbangan.
2. Ketersediaan transportasi (*transportation supply*) armada yang didominasi oleh kendaraan tipe MPU minibus (L300) dengan kondisi teknis yang memperhatikan dan usia operasional yang telah melampaui masa ekonomis, yakni mencapai 33 tahun.
3. Terjadinya penumpukan penumpang yang signifikan di terminal Tepian Batang akibat ketidakaturan waktu tunggu (*waiting time*) dan waktu keberangkatan (*headway*) yang tidak teratur.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan hasil identifikasi masalah, maka dapat disusun rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kondisi ketersediaan transportasi (*transportation supply*) angkutan umum eksisting?
2. Bagaimana permintaan transportasi (*transportation demand*) untuk angkutan umum pada rute Tanah Grogot–Penajam?
3. Bagaimana strategi optimalisasi layanan angkutan umum agar tercipta keseimbangan antara ketersediaan (*supply*) dan permintaan (*demand*) pada jalur Grogot–Penajam?

1.4 Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah, adapun hal yang dijadikan tujuan dalam penulisan ini, yaitu:

1. Menganalisis besarnya volume permintaan (*demand*) masyarakat terhadap jasa angkutan umum di Tanah Grogot.
2. Mengevaluasi kapasitas ketersediaan (*supply*) armada angkutan umum yang beroperasi pada rute Grogot–Penajam.
3. Menentukan tingkat kesenjangan (*gap*) antara ketersediaan sarana dengan kebutuhan pergerakan penumpang guna merumuskan rekomendasi optimalisasi layanan.

1.5 Batasan Masalah

Dalam penyusunan ini, penyusun menentukan titik fokus sekaligus menjadi batasan masalah penelitian. Batasan masalah pada penyusunan ini adalah sebagai berikut:

1. Evaluasi permintaan transportasi (*transportation demand*) dan ketersediaan transportasi (*transportation supply*) dibatasi pada angkutan umum resmi (minibus/L300) yang terdaftar di trayek Tanah Grogot menuju Penajam Paser Utara.
2. Analisis permintaan transportasi (*transportation demand*) dan ketersediaan transportasi (*transportation supply*) berdasarkan pedoman Departemen Perhubungan RI Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002.
3. Analisis permintaan (*demand*) berdasarkan pada data volume penumpang pada jam normal operasional.
4. Evaluasi permintaan transportasi (*transportation demand*) dan ketersediaan transportasi (*transportation supply*) hanya pada lingkup kebutuhan armada dan kebutuhan perjalanan masyarakat, sehingga tidak berfokus untuk menganalisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK).
5. Analisis permintaan transportasi (*transportation demand*) dan ketersediaan transportasi (*transportation supply*) meliputi faktor muat penumpang (*load factor*), waktu tunggu (*headway*), jumlah armada, umur kendaraan, waktu tempuh, jarak perjalanan dan kecepatan.

6. Evaluasi permintaan dan penyediaan kali ini tidak membandingkan dua persepsi antara pemangku kepentingan dan pengguna angkutan umum di jalur Grogot-Penajam.

1.6 Manfaat Penulisan

Dalam penulisan ini, penulis mengharapkan beragam manfaat yang dapat digunakan di berbagai lingkungan, khususnya pada lingkungan akademisi dan lingkungan praktisi. Berikut adalah manfaat penulisan pada lingkungan akademisi dan lingkungan praktisi:

1. Manfaat Umum

Bagi lingkup umum, Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi nyata bagi berbagai pemangku kepentingan, di mana bagi Pemerintah Kabupaten Paser dan Pemerintah Kabupaten Penajam Paser Utara, studi ini menyediakan basis data teknis serta instrumen pertimbangan strategi untuk merumuskan kebijakan revitalisasi armada yang telah melampaui usia teknis dan optimalisasi penataan trayek yang lebih efisien. Bagi masyarakat luas, penelitian ini berfungsi sebagai bentuk advokasi untuk mewujudkan pemenuhan standar layanan transportasi publik yang menjamin aspek keamanan serta keandalan mobilitas harian, sekaligus menjadi referensi ilmiah yang krusial bagi pengembangan sistem transportasi berkelanjutan di kawasan yang kini diposisikan sebagai penyangga (*buffer zone*) strategis bagi Ibu Kota Nusantara (IKN).

2. Manfaat Penyusun

Bagi penyusun, perencanaan mempunyai manfaat untuk mengembangkan pengetahuan dalam memecahkan masalah disparitas layanan, terutama pada wilayah Tanah Grogot Provinsi Kalimantan Timur.