

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Malang merupakan kota yang berada di Provinsi Jawa Timur, merupakan kota terbesar kedua setelah Surabaya dengan luas 110,06 km² dan jumlah penduduk 1.311.948 jiwa (Badan Pusat Statistik Kota Malang, 2019). Kota Malang juga dikenal dengan keaneka ragam destinasi pariwisata alamnya. Hal itu membuat kota Malang menjadi objek wisata dan banyak dikunjungi pariwisata pendatang baik dari dalam provinsi, luar provinsi dan luar pulau. Selain juga dikenal sebagai kota wisata, kota Malang dikenal juga sebagai kota pelajar dengan banyaknya perguruan tinggi negeri dan swasta yang didirikan di kota Malang. Hal tersebut menyebabkan penambahan penduduk yang berasal dari kota – kota lain seluruh Indonesia. Kondisi kependudukan yang padat ditambah persebaran kawasan industri dan pendidikan yang tidak terpusat membuat kondisi lalu lintas di kota Malang banyak mengalami kemacetan.

Saat ini, Angkutan konvensional merupakan aspek pelayanan publik yang diberikan oleh swasta untuk memenuhi kewajiban pemerintah sebagai sarana publik dan transportasi menjadi salah satu aspek penting dalam kehidupan masyarakat untuk memperlancar aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya karena transportasi berkontribusi sangat besar dalam aktivitas masyarakat (Nareswari, 2016). Angkutan umum merupakan komponen penting dalam pelayanan publik yang mana di berikan kewenangan bagi masyarakat untuk bagaimana menunjang aktivitas kehidupan masyarakat (Karmila, 2019). Adanya transportasi membantu kegiatan aktivitas masyarakat dapat dengan mudah mengakses tempat tujuan dengan lebih mudah dan lebih cepat khususnya transportasi angkutan konvensional karena sudah ada rute -rute yang dilewati yang sudah di atur oleh pemerintah setempat.

Berikut adalah data jumlah kendaraan angkutan konvensional mikrolet aktif dan jumlah penumpang adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 1 Jumlah kendaraan angkutan konvensional mikrolet aktif dan jumlah penumpang dalam sehari di Kota Malang.

NO	JALUR	TRAYEK	JUMLAH MIKROLET (UNIT)	JUMLAH PENUMPANG (ORANG)
1.	A L	ARJOSARI – LANDUNGSARI	45	53
2.	A D L	ARJOSARI – DINOYO – LANDUNGSARI	42	41
3.	A G	ARJOSARI – GADANG	50	64
4.	A M G	ARJOSARI – MERGOSONO - GADANG	42	58
5.	A J G	ARJOSARI – JANTI - GADANG	43	57

Sumber : Pengamatan

Dari tabel 1.1, dapat dilihat jumlah unit angkutan konvensional mikrolet aktif dan jumlah penumpang dalam sehari di kota Malang. Dari 5 jalur tabel diatas terdapat masalah antara jumlah unit angkutan konvensional mikrolet dengan jumlah penumpang yang menggunakan jasa angkutan konvensional mikrolet. Jalur A D L Arjosari – Dinoyo – Landungsari paling sedikit jumlah penumpang dijalur tersebut.

Berikut adalah data jumlah penumpang per jam angkutan konvensional mikrolet jalur ADL :

Tabel 1. 2 Jumlah rata-rata penumpang per jam angkutan konvensional mikrolet jalur ADL.

Jam	Jumlah Penumpang(Orang)	Kapasitas Mikrolet(Orang)
07.00 – 08.00	3	11
08.00 – 09.00	4	11
09.00 – 10.00	5	11
10.00 – 11.00	6	11
11.00 – 12.00	4	11
12.00 – 13.00	-	11
13.00 – 14.00	9	11
14.00 – 15.00	5	11
15.00 – 16.00	5	11

Sumber : Pengamatan

Dari tabel 1.2, dapat dilihat perbandingan jumlah penumpang angkutan konvensional mikrolet yang diangkut per 1 jamnya dan jumlah kapasitas yang dapat diangkut oleh mikrolet jalur Arjosari – Dinoyo – Landungsari (A D L). Dari pengamatan didapat rata-rata penumpang yaitu hanya 41 orang. Dari pengamatan didapat rata-rata yaitu 41 orang sedangkan kapasitasnya 99 orang.

Begitu juga dianalisa waktu produktif dan *non* – produktif pada sopir angkutan konvensional mikrolet jalur A D L. Berikut adalah data jumlah produktif dan *non* – produktif sopir angkutan konvensional mikrolet selama 5 hari pengamatan pada jalur A D L adalah sebagai berikut :

Tabel 1. 3 Jumlah produktif dan non – produktif selama 5 hari.

	Aktivitas Jumlah (Kali)	Persentasi(%)
Produktif	3520	35
Non - Produktif	5790	65

Sumber : Pengamatan

Dari tabel 1.3, dapat dilihat data waktu produktif dan waktu *non* - produktif maka perlu dilakukan penelitian untuk menjadi pertimbangan oleh pihak pemerintah daerah dan sopir itu sendiri untuk kelayakan usaha atau kerja di transportasi umum (Mikrolet).

1.2 Identifikasi Masalah

Dari jumlah angkutan konvensional tersebut, masih ada kendala dalam hal jumlah mendapatkan penumpang. Jalur trayek A D L paling sedikit mendapatkan penumpang dari jalur trayek yang lainnya. Jadi Perlu diadakan pengukuran beban kerja pada supir angkutan konvensional mikrolet pada jalur A D L, agar diketahui berapa jumlah yang optimal pada angkutan konvensional mikrolet jalur A D L. Jumlah angkutan konvensional mikrolet dengan penumpang dilihat dari perbandingan antara kapasitas angkutan konvensional mikrolet dalam satu perjalanan yang jauh dari standar kapasitas angkutan konvensional mikrolet jalur Arjosari – Dinoyo – Landungsari (A D L) itu sendiri.

Work Load Analysis merupakan metode untuk mengukur beban kerja pada setiap supir angkutan konvensional, berdasarkan perhitungan produktivitas setiap individu, uji keseragaman data dan kecukupan data, penentuan *performance rating*, dan penentuan *allowance* yang berpengaruh, sehingga dapat diketahui berapa jumlah angkutan konvensional mikrolet jalur A D L yang optimal. Pengukuran beban kerja akan memberikan manfaat bagi pemerintah daerah yang mengatur angkutan konvensional mikrolet mengenai jumlah yang optimal untuk memberikan surat izin trayek. Diharapkan dengan jumlah angkutan konvensional mikrolet yang optimal dapat diperoleh jumlah penumpang yang lebih banyak.

1.3 Batasan Masalah

Maka penelitian ini memiliki batasan-batasan masalah sebagai berikut :

1. Penelitian hanya melakukan pengamatan pada jalur A D L (Arjosari – Dinoyo - Landungsari).
2. Penelitian ini tidak membahas biaya.

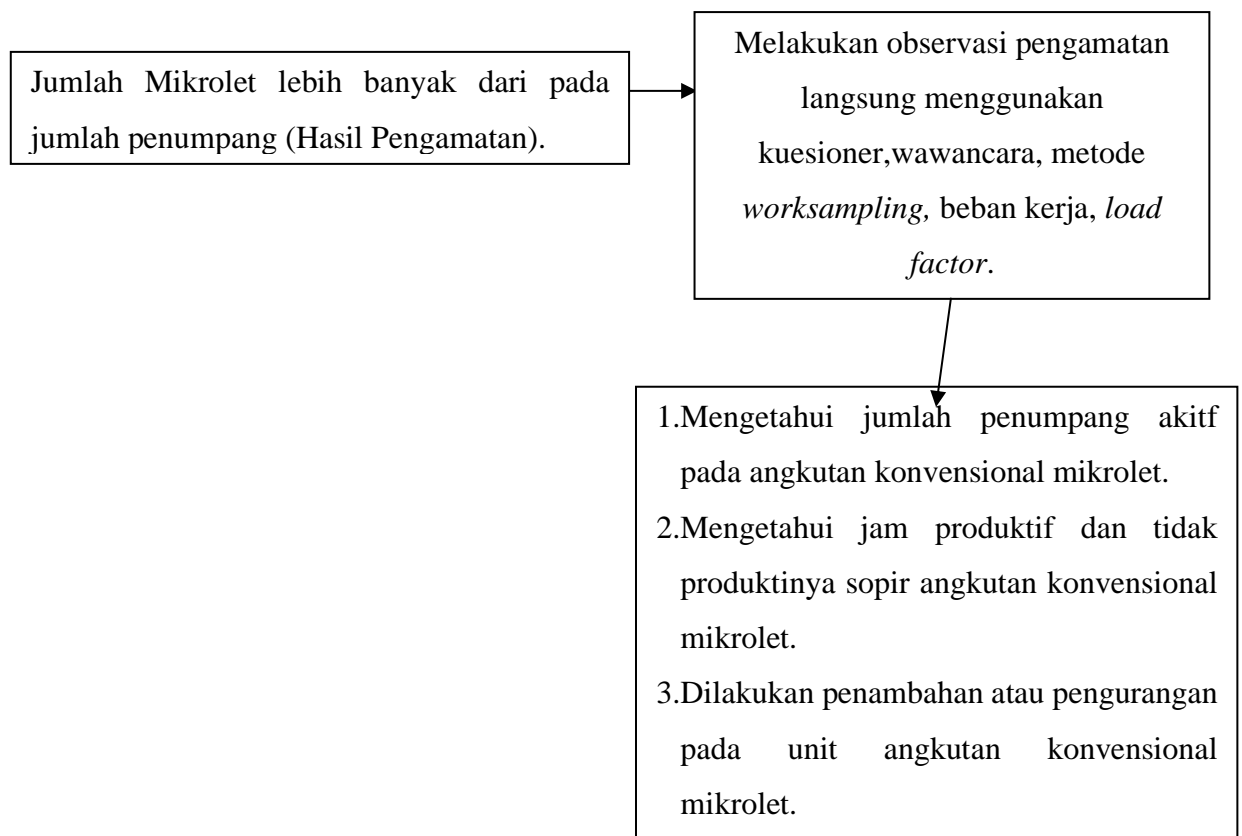
1.4 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Berapa jumlah angkutan konvensional jalur Arjosari – Dinoyo – Landungsari (A D L) yang optimal tersedia untuk Kota Malang”?.

1.5 Tujuan Penelitian

Berdasarkan pada latar belakang dan rumusan masalah, maka tujuan penelitian ini adalah mengetahui jumlah optimal angkutan konvensional mikrolet jalur A D L (Arjosari – Dinoyo - Landungsari) yang ada di kota Malang.

1.6 Kerangka Berpikir



Gambar 1. 1 Kerangka Pikir

1.7 Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Sebagai masukan kepada pemerintah agar menambah atau mengurangi jumlah angkutan konvensional mikrolet di Kota Malang.
2. Sebagai masukan kepada supir angkutan konvensional di Kota Malang hasil yang di dapat sebagai pertimbangan dalam pekerjaan.