

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu cara atau teknik tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Menurut (Simanjuntak, E.S. 2017).

Perkembangan suatu kota selalu diikuti dengan peningkatan kebutuhan transportasi. Meningkatnya perekonomian di Kota Kupang menjadikan mobilitas pergerakan masyarakat memerlukan penataan transportasi yang efektif. Salah satu transportasi yang paling sering dan paling mudah ditemukan di Kota Kupang saat ini adalah angkutan umum mikrolet. Pada umumnya masyarakat mengkehendaki adanya pelayanan yang optimal seperti kenyamanan, aman, cepat, dan mudah terjangkau.

Tingginya intensitas dan mobilitas pergerakan penduduk merupakan salah satu penyebab dari munculnya permasalahan transportasi di perkotaan saat ini, hal ini juga terjadi di Kota Kupang dimana Kota Kupang sebagai pusat pemerintahan, pusat perekonomian dan kegiatan lainnya. Rendahnya kinerja pelayanan angkutan umum maka pengguna jasa angkutan umum beralih untuk menggunakan angkutan pribadi. Sistem pengangkutan perkotaan sebaiknya harus disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat dimana pada umumnya bersifat pengangkutan orang atau barang. Untuk itu pelayanan yang diberikan sebaiknya mewujudkan rasa aman, nyaman, tepat, dan teratur. Begitu juga dengan banyaknya armada yang beroperasi dan jalur yang akan dilalui oleh angkutan tersebut.

Parameter atau indikator yang dapat menilai suatu kinerja pelayanan angkutan umum dapat dilihat dari nilai kinerja operasi yang dihasilkan berdasarkan parameter yang digunakan dalam penentuan kualitas angkutan umum adalah factor muat (*load factor*), waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, frekuensi pelayanan, waktu antara (*headway*), waktu tunggu, jumlah kendaraan yang beroperasi dan waktu pelayanan, (Asikin, 2001).

Mikrolet atau bemo adalah salah satu sarana transportasi umum yang paling sering digunakan oleh masyarakat Kota Kupang untuk menuju tempat aktivitasnya, seperti : tempat kerja, sekolah, kampus dan juga aktivitas lainnya. Salah satu bentuk pelayanan yang diberikan pemerintah untuk melancarkan segala aktivitas masyarakat dalam bidang transportasi adalah pengadaan angkutan umum yang memadai.

Dari hasil observasi visual awal yang dilakukan pada lokasi penelitian bahwa terlihat kendaraan angkutan umum yang melayani trayek 07 (Terminal Oebobo – Terminal Belo PP) dengan jarak pergi - pulang 39,4 km, dengan jumlah armada yang di beri ijin Dinas Perubungan Kota Kupang untuk beroperasi 40 mikrolet. Pada trayek ini terdapat angkutan mikrolet yang berimpitan yaitu angkutan trayek 27 dan 10 berimpitan pada jalan Mongonsidi III - Veteran - Perintis Kemerdekaan - S.K Lerik - Perintis Kemerdekaan - Samratulangi I - Frans Seda – Terminal Oebobo, trayek 1, 2 dan 5 berimpitan pada jalan Jendral Soeharto - H.R Koroh.

Berdasarkan dari hasil survey awal yang dilakukan bahwa pada trayek ini mempunyai beberapa masalah yaitu terminal pada trayek ini telah dialihfungsikan oleh pemerintah provinsi sebagai terminal bus, terjadi penyimpangan trayek atau potong trayek pada daerah oepura dan di daerah perempatan sikumana, hal ini diakibatkan karena factor muat (load Factor) yang rendah akhirnya pengemudi melakukan pelanggaran. Dari persoalan diatas maka dapat menimbulkan permasalahan pada kinerja, maupun layanan akseibilitas dan mobilitas pendapatan angkutan umum perkotaan.

Berdasarkan hal-hal tersebut dilakukan suatu kajian untuk mengetahui indikator apa saja yang mempengaruhi kinerja angkutan umum trayek 07 kota Kupang (Terminal Oebobo – Terminal Belo pergi-pulang).

Dari uraian singkat diatas maka penulis memilih untuk melakukan penelitian dengan judul **“EVALUASI KINERJA ANGKUTAN UMUM TRAYEK 07 KOTA KUPANG TERMINAL OEBOBO - TERMINAL BELO PERGI-PULANG (PP)”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian pada latar belakang maka yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Bagaimana Kinerja Angutan umum pada Trayek 07 Terminal Oebobo-Terminal Belo ?
2. Bagaimana memperbaiki kinerja Angkutan Umum pada Trayek 07 ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui kinerja angkutan umum pada trayek 07 Terminal Oebobo-Terminal Belo.
2. Merekomendasikan bagaimana strategi penanganan dalam memperbaiki kinerja angkutan umum pada trayek 07.

1.4 Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat secara teoritis dari penelitian ini adalah dapat menjadi bahan referensi bagi yang mempelajari ilmu pengetahuan, terutama pengetahuan teknik sipil di bidang transportasi dan juga dapat digunakan sebagai bahan acuan pustaka untuk melakukan penelitian yang lebih lanjut yang mengenai dengan kinerja sistem transportasi angkutan umum perkotaan.
2. Manfaat dari segi praktis yaitu penelitian ini dapat digunakan sebagai salah satu rekomendasi untuk dipertimbangkan bagi pemerintah Kota Kupang dalam meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum. Agar menemukan solusi untuk memperbaiki kinerja angkutan umum yang lebih memadai. Sehingga dapat mengurangi permasalahan kinerja lalu lintas pada daerah Kota Kupang.

1.5 Batasan Masalah

Agar studi kasus ini lebih terarah dan memberikan pembahasan yang lebih mendalam maka dibuat batasan - batasan tersebut sebagai berikut :

1. Lokasi Penelitian adalah trayek 07 (Terminal Oebobo - Terminal Belo pergi – pulang).
2. Dibagi dalam tiga segmen
 - a) Titik A Rute Terminal Oebobo – Jln. Eltari – Jln. Soeharto pada pertigaan Oepura
 - b) Titik B Rute Terminal Oebobo – Jln. Eltari – Jln. Soeharto – Jln. H.R Koroh pada perempatan Sikumana.
 - c) Titik C Rute H.R Koroh - Soeharto - Eltari - Frans Seda - Mongonsidi III - Veteran - Perintis Kemerdekaan - S.K Lerik - Perintis Kemerdekaan - Samratulangi I - Frans Seda - Terminal Oebobo).
3. Objek penelitian adalah angkutan umum Kota Kupang rute Terminal Oebobo-Terminal Belo PP.
4. Analisis kinerja angkutan umum ini mengkaji beberapa indikator sebagai berikut :
 - 1) Faktor muat (*load factor*)
 - 2) Waktu perjalanan
 - 3) Kecepatan perjalanan
 - 4) Frekuensi pelayanan
 - 5) Waktu antara (*Headway*)
 - 6) Waktu tunggu
 - 7) Jumlah kendaraan yang beroperasi
 - 8) Waktu Pelayanan

5. Waktu penelitian dilakukan pada jam puncak/sibuk dan jam sepi pada pukul 06.00 WIT – 20.00 WIT selama 6 (enam) hari .

1.6 Keterkaitan dengan penelitian terdahulu

Berikut adalah tabel keterkaitan dengan penelitian terdahulu :

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

NO.	Judul Penelitian	Penulis	Persamaan	Perbedaan
1.	Analisis Kinerja Angkutan Umum dengan Simulasi Pengoperasian Bus kecil di Kota Kupang, Provinsi Nusa Tenggara Timur	Margareth Evelyn Bolla Rani Nurul F. Sagala Sudiyo Utomo	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah menganalisis kinerja angkutan umum menggunakan parameter Dinas Perhungan	Pada penelitian terdahulu peneliti menganalisa data dengan melakukan simulasi Bus kecil kapasitas 19 (sembilan belas) orang Sedangkan penelitian ini obyek penelitiannya adalah angkutan umum mikrolet/Bemo kapasitas 11 (sebelas) orang
2.	Evaluasi Kinerja Angkutan umum trayek Terminal Oebobo - Terminal Kupang pp dan Terminal Kupang - Terminal Noelbaki PP	Yohanes T. Safe I Made Udiana Rosmiyati A. Bella	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama melakukan penelitian pada angkutan umum	Pada penelitian terdahulu melakukan penelitian pada dua trayek sedangkan penelitian ini hanya meneliti pada satu trayek dan lokasi penelitian yang berbeda
3.	Perpindahan Moda Angkutan Umum ke Angkutan Pribadi di Kota Kupang	John H. Frans Jusuf J. S. Pah Maria G. A. Ikun	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama meneliti angkutan umum	Pada penelitian terdahulu melakukan penelitian mengenai perpindahan moda transportasi
4.	Evaluasi kinerja Pelayanan Angkutan Kota di Kota Cilegon (Trayek Cilegon – Merak PP)	Arief Budiman Rindu Twidi B Dandi Siswanto	Yang menjadi persamaan penelitian ini adalah obyek penelitiannya adalah angkutan umum	Penelitian terdahulu meneliti biaya operasional Sedangkan pada penelitian ini meninjau kinerja angkutan umum