

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Tingginya pertumbuhan ekonomi dan penduduk pada suatu kota, akan memberi dampak yang sangat besar terhadap perkembangan suatu kota, terutama dampak terhadap sistem jaringan transportasi yang ada di kota, sehingga kebutuhan akan pergerakan lalu lintas pun akan menjadi semakin meningkat, yang pada gilirannya akan menimbulkan beberapa permasalahan perkotaan, khususnya transportasi (Tamin, 1997). Dengan meningkatnya kebutuhan pergerakan lalu lintas, maka upaya dalam mengatasi hal tersebut diperlukan beberapa pengendalian terutama mengenai sistem transportasi.

Angkutan umum merupakan sarana transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat perkotaan yang tidak memiliki pilihan lain dalam melaksanakan aktivitasnya. Angkutan umum bertujuan untuk memperlancar moda transportasi yang melewati suatu trayek. Dalam suatu trayek harus memiliki pola jaringan yang teratur agar dapat memperlancar aktivitas yang ada, karena suatu pola jaringan trayek (rute lurus dan rute gemuk). Rute lurus merupakan rute dimana dalam 1 (satu) jalur hanya di lintasi oleh 1 (satu) trayek lampu dan rute gemuk merupakan rute dimana dalam 1 (satu) jalur di lintasi lebih dari 1 (satu) trayek lampu. merupakan suatu parameter yang dapat mempengaruhi nilai *load factor* pada trayek tersebut.

Kota Kupang dilayani oleh jenis mikrolet (bemo) yang dapat memuat penumpang berkapasitas 12 (dua belas) orang tidak termasuk pengemudi, dan memiliki 18 (delapan belas) jaringan trayek. Masing-masing trayek memiliki jumlah angkutan umum jenis mikrolet (bemo) yang berbeda-beda dan rute yang berbeda-beda pula. Trayek Terminal Belo-Terminal Kupang PP (Pergi-Pulang) memiliki rute yang dimulai dari jalan H.R Koroh-Terminal Kupang dan kembali melalui jalan Soekarno -Terminal Belo, sedangkan pada trayek Terminal kupang-Oebufu PP memiliki rute yang dimulai dari jalan Siliwangi-Oebufu dan kembali melalui Lalamentik-Teminal Kupang.(Dinas Perhubungan Kota Kupang, 2018). Rute jalan secara detail akan dijelaskan pada sketsa lokasi.

Berdasarkan hasil observasi awal, situasi layanan angkutan umum pada trayek lampu 2 dan lampu 6 di beberapa ruas jalan pada jam-jam sibuk angkutan umum yang ada cenderung digunakan melebihi kapasitas maksimumnya, terutama pada saat jam sibuk seperti masuknya anak sekolah dan keluarnya anak sekolah sehingga harus melakukan kompetisi dengan angkutan umum lainnya untuk mendapatkan penumpang. Ada juga dari beberapa angkutan umum melakukan potong trayek dikarenakan untuk mendapatkan penumpang yang lebih banyak di tempat-tempat yang ramai. Secara visual jenis rute yang dimiliki oleh kedua trayek merupakan rute gemuk dimana dalam 1 (satu) jalur di lintasi lebih dari 1 (satu) trayek lampu. Sedangkan *load factor* pada trayek lampu 2 dan 6 pada saat jam sibuk *load factornya* di atas 60% dan pada saat jam tidak sibuk di bawah 60%. Dalam pengamatan dilapangan juga adanya pertemuan antara rute pada beberapa titik dilokasi tertentu yang mempengaruhi nilai *load faktor* pada suatu trayek.

Pada penelitian yang pernah dilakukan oleh Rizki Firmada dengan judul “ Analisa Faktor Muat Trans Metro Pekanbaru Koridor Perum Pando Permai – Pelita Pantai “ Dari hasil penelitian terdahulu yang dilakukan dengan menghitung nilai *load faktor* pada hari libur dan hari kerja dimana di bagi dalam tiga waktu yaitu pagi, siang dan sore. Dari hasil peneliti terdahulu di dapat faktor rata-rata yang memenuhi standar berdasarkan SK Dirjend Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 Tentang penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur yaitu terjadi pada periode sibuk sore dengan nilai LF 0,99 dan LF rata-rata 0,66 pada hari libur sedangkan pada hari kerja LF 1,27 dan LF rata-rata 0,87.

Berdasarkan latar belakang diatas maka perlu dilakukan penelitian dengan judul **“Kajian Hubungan Antara Pola Jaringan Angkutan Umum Dengan *Load Factor* Trayek Terminal Belo- Terminal Kupang PP Dan Terminal Kupang- Oebufu PP”** sehingga dicari solusi permasalahannya sebagai masukan untuk memperbaikinya.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun perumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu :

- 1) Bagaimana pola jaringan rute angkutan umum pada trayek lampu 02 dan 06 ?

- 2) Berapa *load factor* di tiap jalur trayek lampu 02 dan 06 ?
- 3) Apakah ada korelasi antara pola jaringan trayek dan *load factor* ?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dalam penelitian ini, yaitu :

- 1) Untuk mengetahui pola jaringan angkutan umum pada trayek lampu 02 dan 06
- 2) Untuk mengetahui besar *load factor* pada trayek lampu 02 dan 06
- 3) Untuk mengetahui korelasi antara pola jaringan trayek dan *load factor*

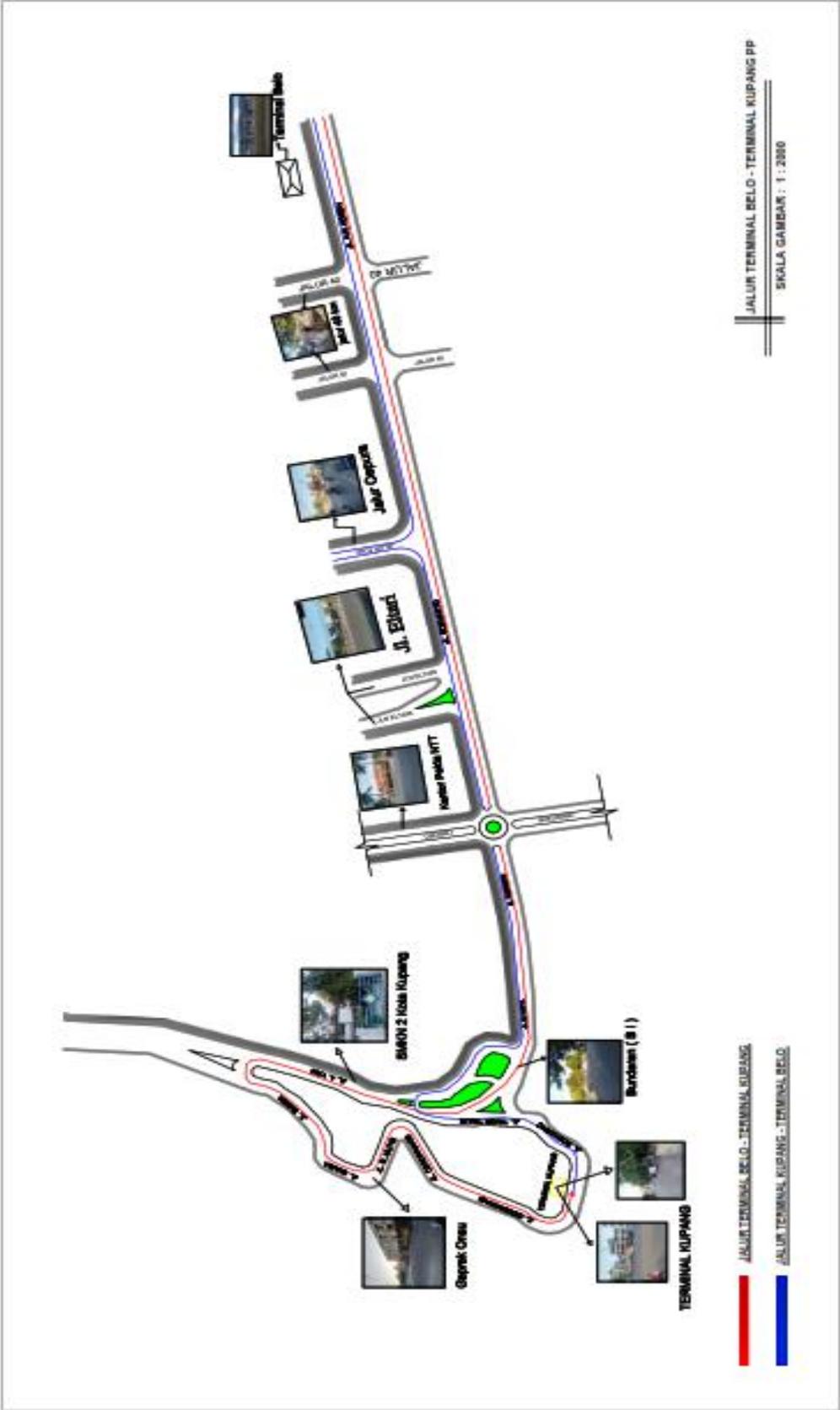
1.4 Manfaat Penelitian

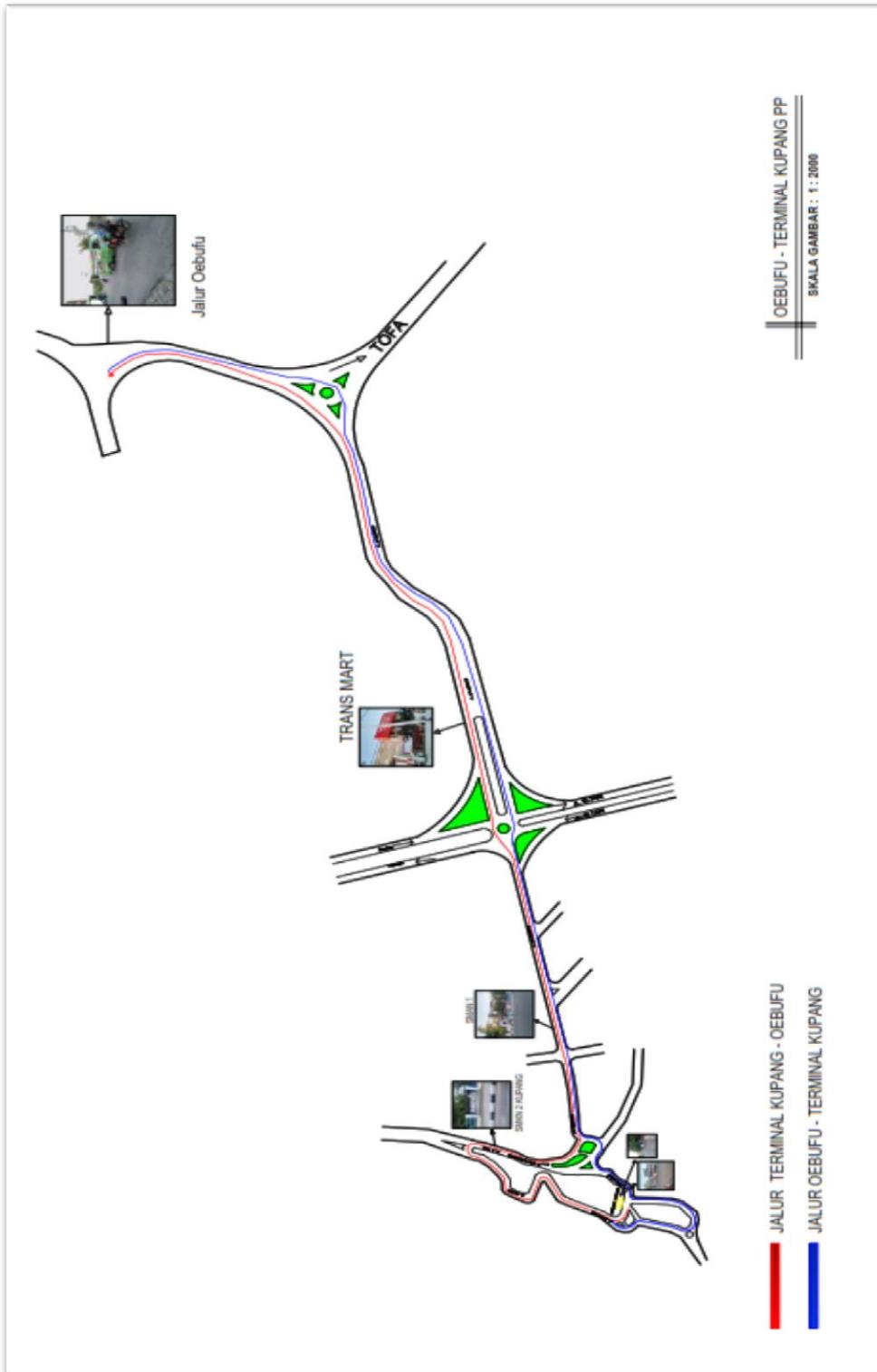
Adapun manfaat penelitian ini, yaitu :

- 1) Untuk memberikan manfaat terhadap pengaturan struktur dan hierarki angkutan umum di masa mendatang
- 2) Untuk mengetahui kinerja pelayanan trayek angkutan umum lampu 2 dan 6
- 3) Sebagai solusi untuk Dinas Perhubungan Kota Kupang dalam menentukan jumlah angkutan umum di trayek lampu 2 dan 6
- 4) Sebagai rekomendasi untuk materi dan penelitian selanjutnya

1.5 Batasan Masalah

- 1) Angkutan umum yang di teliti ialah 2 trayek angkutan umum pada trayek Terminal Belo-Terminal Kupang dan Terminal Kupang-Oebufu (lampu 02 dan 06)





- 2) Kajian ini menggunakan metode survey dinamis
- 3) Survei dilakukan selama 6 hari pada jam sibuk dan tidak sibuk yaitu jam pagi (06.00-09.00), jam siang (12.00-15.00) dan jam sore (16.00-19.00)

1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian terdahulu yang menjadi acuan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dewi Setiawati, Aviasti, Asep Nana Rukmana pada tahun 2015 melakukan penelitian dengan judul Penentuan Jumlah Armada dan Rute Angkutan Kota yang Optimal di Kota Bandung Berdasarkan *Load Factor* dengan studi kasus pada Trayek Riung Bandung- Dego. Adapun persamaan dan perbedaan penelitian ini dengan peneliti terdahulu yakni persamaannya adalah untuk mengetahui besar kecilnya *load factor* yang disebabkan oleh tidak meratanya jumlah penumpang akibat adanya potong trayek di sepanjang rute sedangkan perbedaannya adalah peneliti terdahulu meneliti tentang *load factor* dan jumlah armada yang dibutuhkan dan penelitian ini meneliti tentang *load factor* dan pola trayek
2. Riski Firmanda, melakukan penelitian dengan judul Analisa Faktor Muat Trans Metro Pekanbaru Koridor Perum Pando Permai-Pelita Pantai. Adapun persamaan dan perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian ini yakni persamaannya yaitu menghitung faktor muat dengan menggunakan standar Dirjen Perhubungan Darat Tahun 2020 sedangkan perbedaannya adalah Pada penelitian terdahulu, peneliti hanya melakukan analisa terhadap faktor muat dan pola trayek sedangkan peneliti terdahulu melakukan analisa jam sibuk, karakteristik rute, *load factor*, karakteristik *responden* dan penentuan model regresi