

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Sistem transportasi perkotaan yang dapat berfungsi dengan baik merupakan salah satu faktor dalam mewujudkan wilayah perkotaan yang efisien. Perkembangan perkotaan yang sangat pesat yang diiringi dengan pertumbuhan penduduk yang sangat pesat pula tentu akan menyebabkan berbagai masalah dalam bidang transportasi yang harus segera diatasi dan juga dapat menimbulkan tuntutan untuk menambah kualitas dan kuantitas system transportasi. Angkutan umum sebagai system perkotaan memiliki peran menunjang mobilisasi masyarakat kota dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Angkutan umum juga memegang peranan yang sangat penting strategis dalam pengembangan dan pembangunan kota baik pada sector ekonomi, sector sosial, budaya maupun sector pendidikan. Oleh karena itu keberadaan angkutan umum harus ditangani dengan baik.

Angkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan dan Kendaraan Bermotor Umum adalah adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan dipungut bayaran. Menurut Karmawan (1997) konsep angkutan umum atau publik muncul karena semua warga masyarakat memiliki kendaraan pribadi sehingga negara berkewajiban menyediakan angkutan bagi masyarakat secara keseluruhan.

Pada kehidupan perkotaan, berjalan kaki merupakan alternatif moda yang sangat low-cost dalam mencapai pusat-pusat kegiatan, terutama dengan kondisi mix-used di kawasan pusat kota. Kawasan pusat kota dengan fungsi mixed use memiliki jarak antar fungsi yang berdekatan, dengan jarak yang berdekatan maka akan mendorong pengguna untuk mencapai fungsi yang berbeda dengan berjalan kaki (Surprenant, 2006). Berjalan kaki di perkotaan dapat dilakukan dengan jarak dekat (100-200 m), jarak sedang (200-400m), dan jarak jauh (>400 m), jarak tersebut dipertimbangkan berdasarkan kemampuan fisik seseorang dalam menempuh perjalanan dan kebutuhan lain terkait fasilitas

pendukung pejalan kaki (*The World Bank, 1986*). Dari teori tersebut dampak yang akan terjadi di fasilitas pendidikan yang tidak terlayani yaitu akan terjadi jarak berjalan kaki yang jauh.

Jumlah penduduk kota Kupang sebesar jiwa dan luas wilayah 180,27 km<sup>2</sup>, dengan jumlah penduduk seperti ini keberadaan angkutan kota merupakan salah satu moda transportasi yang dibutuhkan dalam mobilitas penduduk sehari-hari khususnya pada area pendidikan. Kecamatan Maulafa terdiri dari 9 kelurahan yaitu kelurahan bello, kelurahan Fatukoa, kelurahan Kolhua, kelurahan Maulafa, kelurahan Naikolan, kelurahan Naimata, kelurahan oepura, kelurahan Penfui, dan kelurahan Sikumana. Dari kelurahan-kelurahan pada kecamatan Maulafa, terdapat sebaran fasilitas pendidikan yang berada dimasing-masing kelurahan, akan tetapi ada beberapa kelurahan yang tidak dilayani oleh angkutan umum sehingga mengakibatkan jarak berjalan kaki dari tempat tunggu angkutan ke fasilitas pendidikan  $\geq 400$  m.

Menanggapi hal tersebut dan demi terbentuknya suatu sistem transportasi yang berkelanjutan, perlu persiapan yang baik dalam penataan dan sistem terpadu, maka penulis melakukan suatu kajian ilmiah dalam bentuk penelitian yang berjudul **“EVALUASI KINERJA LAYANAN ANGKUTAN UMUM DALAM KAWASAN PERKOTAAN BERDASARKAN INDEX POINT OF INTEREST PENDIDIKAN”**

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Sebaran *Point Of Interest* pendidikan, yang berada diluar buffer area layanan angkutan umum se Kecamatan Maulafa?
2. Bagaimana kinerja angkutan umum terhadap layanan pendidikan di kecamatan Maulafa, berdasarkan nilai *Index Point Of Interest* ?

### 1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, adapun tujuan dari penelitian ini yaitu:

1. Untuk mengetahui sebaran Point Of Interest pendidikan yang berada diluar buffer area layanan angkutan umum se kecamatan Maulafa.
2. Untuk menentukan kinerja angkutan umum terhadap layanan pendidikan di kecamatan Maulafa berdasarkan nilai Indeks Point of Interest.

### 1.4 Manfaat Penelitian

#### 1.4.1 Manfaat Teoritis

- a. Menambah pengetahuan wawasan dan pemahaman daam penulisan karya ilmiah, dimana merupakan sarana untuk memaparkan dan memantapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh dalam masa perkuliahan.
- b. Hasil penelitian ini diharapkan mampu memperkaya teori-teori yang berntuk kaitan dengan kinerja dan kebutuhan angkutan umum serta pengembangan khususnya pada bidang angkutan umum

#### 1.4.2 Manfaat Praktis

- a. Guna memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik Sipil pada Fakultas Teknik Universitas Katolik Widya Mandira Kupang.
- b. Hasil penelitian ini di harapkan sebagai bahan masukan bagi pemerintah tentang kinerja dan kebutuhan angkutan umum.

### 1.5 Batasan Masalah

Untuk mengurangi agar pembahasan masalah tidak melebar, perlu adanya batasan dari masalah, yaitu :

1. Variabel Penelitian: Indeks Point Of Interest
2. Objek Penelitian: Fasilitas pendidikan di Kecamatan Maulafa.
3. Metode Survey : Pemetaan menggunakan aplikasi *Google Eart Pro*, *Geo Tracker* untuk mengukur jarak berjalan kaki dan *Time Stemp* untuk dokumentasi dan menentukan titik koordinat.

4. Metode analisis : Komparasi hasil survei pejalan kaki dari halte ke pendidikan terhadap standar jarak pejalan kaki daerah perkotaan Point Of Interest.

## 1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Sejenis

**Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Sejenis**

1	Judul	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Kupang Nusa Tenggara Timur
	Penulis	Frederika Putri Manu. (Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Program Study Teknik Sipil, Fakultas Teknik)
	Persamaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Mengenai evaluasi angkutan umum perkotaan.</li> <li>2. Lokasi penelitian yang dilakukan di Kota Kupang</li> </ol>
	Perbedaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penelitian yang dilakukan mengenai angkutan umum perkotaan berdasarkan 2 jalur angkutan yaitu jalur 1 dan 2. Sedangkan pada penelitian ini mengenai angkutan umum berdasarkan <i>index point of interest</i>.</li> <li>2. Parameter yang diteliti mencakup penumpang, <i>load factor</i>, kecepatan, <i>headway</i> angkutan dan <i>time table</i>. Sedangkan penelitian ini parameter yang diteliti jarak berjalan kaki menuju halte angkutan umum.</li> </ol>
	Hasil dari Peneliti terdahulu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Beberapa angkutan jalur 1 dan 2 pada pagi hari di hari aktif sekolah melakukan penyimpangan rute. Tidak sesuai dengan rute yang diijinkan oleh Dinas Perhubungan</li> </ol>

		<p>Kota Kupang.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>2. Jumlah penumpang pada jam-jam sibuk diperoleh rata-rata masing- masing sebesar 25 penumpang untuk jalur 1 dan jalur 2 sebesar 23 penumpang.</li> <li>3. Nilai load factor jalur 1 adalah sebesar 47,222 % dan jalur 2 sebesar 48,553 % , nilai ini masih jauh di bawah standar yang ditetapkan pemerintah yaitu sebesar 70%. Hal ini menunjukkan kelebihan kendaraan pada dua jalur tersebut karena jumlah penumpang dan jumlah angkutan yang tersedia tidak sesuai.</li> <li>4. Kecepatan rata-rata jalur 1 adalah sebesar 20,781 km/jam dan jalur 2 sebesar 20,374 km/jam. Kecepatan ini masih di bawah standar pemerintah yaitu 30 km/jam.</li> <li>5. Headway jalur 1 sebesar 6,093 menit dan jalur 2 sebesar 3,298 menit . untuk jalur 1, headway sudah memenuhi standar Direktur Jenderal Perhubungan Darat namun untuk jalur 2 belum memenuhi yaitu 5-10 menit. Hal ini . menunjukkan tingkat pelayanan yang baik namun terlalu cepat, ini karena banyaknya kendaraan yang tersedia sehingga waktu antara kendaraan yang satu dengan yang satunya lebih sedikit.</li> <li>6. Jumlah armada yang tersedia berlebihan, untuk jalur 1 sebanyak 6 unit jalur 2 sebanyak 15 unit</li> </ol>
2	Judul	Evaluasi Kinerja Mobil Penumpang Trayek Cabang yang Menghubungkan Kawasan Pinggiran Dengan

		Pusat Kota Semarang
	Penulis	Agung Laksono Jati dan Imam Buchori
	Persamaan	Meneliti tentang Evaluasi Kinerja pelayanan Mobil penumpang
	Perbedaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Lokasi : penelitian terdahulu berlokasi di Pusat Kota Semarang sedangkan penelitian ini di kecamatan Maulafa kota kupang nusa tenggara timur.</li> <li>2. Metode : peneliti terdahulu menggunakan metode metode penelitian deskriptif kuantitatif, menurut Whitney dan Allen (2008) sedangkan penelitian ini menggunakan metode komperasi.</li> </ol>
	Hasil dari Peneliti terdahulu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rata-rata hasil analisis tingkat kepuasan penumpang yaitu pelayanan mobil penumpang trayek cabang kawasan pinggiran Kota Semarang kurang memuaskan, baik dari kenyamanan penumpang terhadap kondisi fisik dan interior angkutan, kehandalan angkutan setiap saat, kecepatan dalam mencapai tempat tujuan, keselamatan dari resiko kecelakaan dan keamanan dari tindak kriminalitas didalam angkutan. Pada mobil penumpang umum trayek C.1, yaitu pelayanan kurang memuaskan disebabkan oleh banyaknya armada angkutan dengan kondisi yang sudah tidak terawat dan rusak.</li> </ol>

		<p>Sedangkan pada mobil penumpang trayek C.3, walaupun kondisi armada yang masih bagus namun penumpang merasa tidak puas dengan pelayanan yang ada, karena tingkat kehandalan angkutan yang sangat rendah mengakibatkan penumpang enggan menggunakan mobil penumpang trayek C.3.</p> <ol style="list-style-type: none"><li data-bbox="695 632 1341 1262">2. Hasil analisis keefektifan rute trayek angkutan yaitu rute trayek sudah cukup efektif dalam melayani penumpang di daerah pinggiran Kota Semarang. Rute trayek mobil penumpang yang diteliti tidak tumpang tindih dengan rute trayek mobil penumpang lain. Rata-rata dari ke-empat rute trayek tersebut hanya bertemu dengan 2 trayek lain. Hanya pada rute trayek C.3 yang sangat tidak efektif, karena sepanjang perjalanan rute trayek mobil penumpang trayek C.3 selalu bertemu dengan rute trayek lain.</li><li data-bbox="695 1283 1341 1818">3. Hasil dari analisis kinerja angkutan umum yaitu kinerja mobil penumpang trayek cabang kawasan pinggiran Kota Semarang belum optimal dalam menyikapi permintaan transportasi masyarakat pinggiran. Dilihat dari indikator waktu tempuh hanya rute trayek C.9 yang memenuhi standart World Bank dan SK Dirjen 687 Tahun 2002, kemudian pada indikator Load Factor hanya rute trayek C.9 dan C.10 yang memenuhi standar, kemudian pada indikator</li></ol>
--	--	---

		kehandalan dan kemudahan penumpang mendapatkan angkutan yaitu pada mobil penumpang trayek C.10.
3	Judul	Kajian Akseibilitas Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota Dan Aantar Kota Terminal Oebobo.
	Penulis	Dionisius Fernandez ( Universitas Katolik Widya Mandira Kupang, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik)
	Persamaan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Metode Survey yang digunakan yaitu menggunakan aplikasi.</li> <li>2. Metode Analisis yang digunakan juga menggunakan metode komperasi.</li> </ol>
	Perbedaan	Peneliti terdahulu meneliti tentang Aksesibilitas Angkutan Umum sedangkan peneliti ini meneliti mengenai Evaluasi Kinerja Layanan Angkutan Umum
	Hasil dari Peneliti terdahulu	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Moda pergantian dari setiap Kelurahan di Kecamatan Maulafa, dari 9 kelurahan yang ada di Kecamatan Maulafa sebanyak 8 kelurahan untuk mencapai Terminal Oebobo masih belum memenuhi standar pelayanan angkutan umum Indonesia dan hanya 1 yang memenuhi yakni kelurahan sikumana</li> <li>2. Jarak tempuh dari setiap Kelurahan yang ada di Kecamatan Maulafa menuju terminal oebobo masih menjadi kendala akses karena di kelurahan Kolhua, Fatukoa, Belo, Oepura dan Penfui Perlu di lakukan review struktur karena tidak memenuhi</li> </ol>

		<p>standar pelayanan angkutan umum di Indonesia</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>3. Jarak berjalan kaki dari rumah menuju halte angkutan umum dari 9 kelurahan 2 yang memenuhi syarat standar pelayanan angkutan umum yaitu di kelurahan Sikumana dan juga Penfui</li> <li>4. Waktu tempuh dari setiap Kelurahan di Kecamatan Maulafa menuju Terminal Oebobo meskipun maksimal memenuhi standar pelayanan angkutan umum di Indonesia akan tetapi waktu tundaan seperti waktu menunggu angkutan umum, waktu menunggu penumpang masih tidak memenuhi di beberapa lokasi di saat jam sibuk dan juga jam sepi bahkan di beberapa lokasi ketika di siang hari akan sangat susah mendapatkan bemo itu kadang mengakibatkan penumpang harus ganti moda untuk mencapai terminal Oebobo.</li> <li>5. Waktu menunggu penumpang setelah di bandingkan dengan standar Indonesia dan yang memenuhi standar pelayanan angkutan umum di Indonesia adalah di kelurahan Fatukoa, Belo dan Oepura</li> </ol>
--	--	--