

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar belakang

Perkembangan suatu kota selalu diikuti dengan peningkatan kebutuhan transportasi. Meningkatnya pertumbuhan penduduk menjadikan mobilitas pergerakan masyarakat memerlukan penataan transportasi yang efektif. Angkutan umum sebagai sistem transportasi perkotaan memiliki peran menunjang mobilisasi masyarakat kota dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Angkutan umum juga memegang peranan yang sangat penting dalam pengembangan dan pembangunan kota baik pada sektor ekonomi, sektor sosial, budaya maupun sektor pendidikan. Oleh karena itu keberadaan angkutan umum harus ditangani dengan baik.

Kupang merupakan ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Timur . Secara geografis wilayah kota Kupang berada di garis pantai Teluk Kupang, di daratan pulau Timor yang terletak di wilayah ujung barat bagian utara. Kota Kupang terdiri dari 6 kecamatan yaitu: kecamatan Alak, kecamatan Kelapa Lima, kecamatan Kota Raja, kecamatan Kota Lama, kecamatan Maulafa dan kecamatan Oebobo. Jumlah penduduk kota Kupang sebesar jiwa 455.847 jiwa (2021) dan luas wilayah 180,27 km², dan memiliki banyak fasilitas pendidikan dari jenjang Paud hingga perguruan tinggi. Dengan keadaan seperti ini keberadaan angkutan kota merupakan salah satu moda transportasi yang dibutuhkan dalam mobilitas penduduk sehari-hari khususnya pada area pendidikan.

Pada penelitian ini peneliti memilih lokasi di kecamatan Kota raja, yang terdiri atas 8 kelurahan yaitu: kelurahan Airnona, kelurahan Bakunase, kelurahan Bakunase dua, kelurahan Fontein, kelurahan Kuanino, kelurahan Naikoten 1, kelurahan Naikoten 2 dan kelurahan Nunleu. Dari kelurahan-kelurahan pada kecamatan Kota Raja, terdapat fasilitas pendidikan yang berada di masing-masing kelurahan dengan banyaknya fasilitas pendidikan sebanyak 50 sekolah dari jenjang TK-Sekolah menengah Atas.

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 used* 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. Dari teori tersebut dampak yang akan terjadi di fasilitas pendidikan yang tidak terlayani yaitu akan terjadi jarak berjalan kaki yang jauh.

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 **“ANALISIS KINERJA LAYANAN ANGKUTAN UMUM DALAM KAWASAN PERKOTAAN BERDASARKAN INDEX POINT OF INTEREST PENDIDIKAN DI KECAMATAN KOTA RAJA”**

1.2 Rumusan Masalah :

1. Bagaimana sebaran *Point of Interest* pendidikan, berapa banyak yang berada diluar buffer dan di dalam buffer area layanan angkutan umum di kecamatan Kota Raja?
2. Bagaimana kinerja angkutan umum terhadap layanan pendidikan di kecamatan Kota Raja berdasarkan nilai indeks *Point of Interest* pendidikan ?

1.3 Tujuan Penelitian :

Tujuan dari penelitian ini, yaitu :

1. Mengetahui sebaran *Point of Interest* pendidikan yang berada diluar dan di dalam buffer area layanan angkutan umum di kecamatan Kota Raja.
2. Menentukan kinerja angkutan umum terhadap layanan pendidikan di Kecamatan Kota Raja berdasarkan nilai indeks *Point of Interest* pendidikan.

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 untuk mengetahui sebaran *Point of Interest* pendidikan yang berada diluar dan didalam *buffer* area layanan angkutan umum kecamatan Kota Raja, agar dapat digunakan sebagai salah satu rekomendasi

untuk dipertimbangan bagi pemerintah Kota Kupang dalam meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum.

1.5 Batasan Masalah

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

1. Variabel Penelitian: Indeks *Point of Interest*
2. Objek Penelitian: Fasilitas pendidikan di Kecamatan Kota Raja.
3. Metode Survey : Pemetaan menggunakan aplikasi *Geo Tracker* dan aplikasi *Time Stemp*
4. Metode analisis : Komparasi hasil survei pejalan kaki dari halte ke pendidikan terhadap standar jarak pejalan kaki daerah perkotaan *Point of Interest* pendidikan.

1.6 Keterkaitan dengan penelitian terdahulu

Berikut adalah tabel keterkaitan dengan penelitian terdahulu :

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

1	Judul	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Kupang Nusa Tenggara Timur
	Peneliti	Frederika Putri Manu (2016). (Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik)
	Persamaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Lokasi penelitian yang dilakukan di Kota Kupang 2. Penelitian yang dilakukan mengenai angkutan umum perkotaan.
	Perbedaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Penelitian yang dilakukan mengenai angkutan umum perkotaan berdasarkan 2 jalur angkutan yaitun jalur 1

		<p>dan 2, Sedangkan pada penelitian ini mengenai angkutan umum berdasarkan <i>index point of interest</i>.</p> <p>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 yang diteliti jarak berjalan kaki menuju halte angkutan umum.</p>
	<p>Hasil dari Peneliti terdahulu</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Beberapa angkutan jalur 1 dan 2 pada pagi hari di hari aktif sekolah melakukan penyimpangan rute. Tidak sesuai dengan rute yang diizinkan oleh Dinas Perhubungan Kota Kupang. 2. Jumlah penumpang pada jam-jam sibuk diperoleh rata-rata masing- masing sebesar 25 penumpang untuk jalur 1 dan jalur 2 sebesar 23 penumpang. 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. 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. 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 . menunjukan tingkat pelayanan yang baik namun terlalu cepat, ini karena banyaknya kendaraan yang tersedia sehingga waktu antara

		<p>kendaraan yang satu dengan yang satunya lebih sedikit.</p> <p>6. Jumlah armada yang tersedia berlebihan, untuk jalur 1 sebanyak 6 unit jalur 2 sebanyak 15 unit</p>
2	Judul	Evaluasi Kinerja Angkutan umum trayek Terminal Oebobo - Terminal Kupang pp dan Terminal Kupang -Terminal Noelbaki PP
	Peneliti	<p>Yohanes T. Safe</p> <p>I Made Udiana</p> <p>Rosmiyati A. Bella</p> <p>Jurnal Teknik Sipil Vol. IV, No. 1, April 2015</p>
	Persamaan	Yang menjadi persamaan pada penelitian ini adalah sama-sama melakukan penelitian pada angkutan umum sama sama berlokasi di kota Kupang
	Perbedaan	<p>1. Parameter yang diteliti mencakup penumpang, <i>load factor</i>, kecepatan, <i>headway</i> angkutan dan <i>time table</i>. Sedangkan penelitian ini parameter yang yang diteliti jarak berjalan kaki menuju halte angkutan umum</p>
	Hasil dari Peneliti terdahulu	Dari hasil analisa, pembahasan dan melihat kondisi operasional pelayanan angkutan umum pada trayek Terminal Oebobo-Terminal Kupang PP dan trayek Terminal Kupang-Terminal Noelbaki PP saat ini, penulis menemukan beberapa permasalahan sebagai berikut: faktor muat pada trayek Terminal Kupang-Terminal Noelbaki PP di bawah angka ideal 70 % yakni dengan rata-rata 62 %, kebutuhan angkutan umum pada kedua trayek ini terjadi kelebihan persediaan dibandingkan permintaan yang ada, dan perilaku

		<p>sopir angkutan umum yang sering tidak tertib berlalu lintas. Oleh karena itu dibuat beberapa rekomendasi antara lain:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Jumlah angkutan umum yang mendapat ijin perlu ditinjau ulang agar faktor muat angkutan umum mencapai angka ideal yakni 70 %. 2. Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan saja atau bila perlu dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari. Hal ini disebabkan karena rata-rata kendaraan yang beroperasi setiap hari pada kedua trayek ini mendekati hasil analisa kebutuhan jumlah angkutan umum. 3. Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari Pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.
3	Judul	Kajian Akseibilitas Pengguna Angkutan Umum Dalam Kota Dan Antar Kota Terminal Oebobo.
	Peneliti	Dionisius Fernandez (Universitas Katolik Widya Mandira Kupang, Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik,2021)
	Persamaan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Metode Survey yang digunakan yaitu menggunakan aplikasi. 2. Metode Analisis yang digunakan juga menggunakan metode komperasi.
	Perbedaan	Peneliti terdahulu meneliti tentang Aksesibilitas Angkutan Umum sedangkan peneliti ini meneliti mengenai Evaluasi Kinerja Layanan Angkutan Umum

	<p>Hasil dari Peneliti terdahulu</p>	<ol style="list-style-type: none"> 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 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 standar pelayanan angkuta umum di indonesia 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 4. Waktu tempuh dari setiap Kelurahan di Kecamatan Maulafa menuju Terminal oebobo meskipun makasimal memenuhi standar pelayanan angkutan umun 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. 5. Waktu menunggu penumpang setelah di bandingan dengan standar indonesia dan yang memenuhi standar pelayanan angkutan umum di indonesia adalah di kelurahan Fatukoa, Belo dan Oepura.
--	--------------------------------------	--