

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan transportasi di Indonesia pada saat ini sangatlah pesat, hal ini disebabkan oleh kemajuan teknologi dan taraf hidup masyarakat yang semakin meningkat. Sebagai akibat dari adanya kebutuhan pergerakan manusia dan barang, maka timbullah tuntutan untuk menyediakan sarana transportasi agar pergerakan tersebut bisa berlangsung dengan kondisi aman, nyaman, dan lancar, serta ekonomis dari segi waktu dan biaya. Salah satu sarana transportasi pada saat ini yang paling mudah didapatkan dan sering digunakan adalah angkutan umum. Angkutan umum merupakan angkutan yang disediakan untuk keperluan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dengan lintasan tetap dan dapat dipolakan secara tegas. Umumnya masyarakat menghendaki adanya pelayanan angkutan umum yang aman, nyaman, cepat, dan murah.

Terkait dalam hal ini, tarif angkutan umum yang beralasan dan murah menjadi suatu faktor penentu pilihan penumpang terhadap angkutan umum. Tarif menjadi faktor yang penting dalam mendapatkan pelayanan dan fasilitas yang diberikan, karena system pentarifan dan kebijakan pentarifan dari suatu agen angkutan umum merupakan elemen paling penting dalam operasi bus dan mempengaruhi sikap penumpang dalam melakukan perjalanan.

Kota Kupang sebagai Ibu Kota Propinsi Nusa Tenggara Timur akan mengalami perkembangan dan menjadi pusat berbagai aktifitas, seperti : perdagangan, perekonomian, pemerintahan, dan pendidikan juga harus memperhatikan jumlah pemakai jasa angkutan umum yang merupakan sarana transportasi yang sangat memadai. Sebagian masyarakat Kota Kupang sangat tergantung pada angkutan umum untuk memenuhi kebutuhannya, hal ini dikarenakan tingkat ekonominya masih tergolong rendah dan tidak memiliki kendaraan pribadi. Namun hal tersebut juga tidak diimbangi dengan penyediaan angkutan umum yang memadai, terutama ditinjau dari rute yang ada juga dari tarif yang diberikan.

Penduduk Kota Kupang yang padat dalam kehidupan sehari-hari mempunyai mobilitas yang sangat tinggi, sehingga transportasi menjadi sangat penting bagi masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya. Fungsi dari angkutan umum adalah sebagai sarana transportasi dalam rangka memenuhi kebutuhan dari tempat asal menuju ke tempat tujuan. Salah satu faktor yang terkait dengan angkutan umum adalah banyaknya angkutan yang tersedia dengan jumlah penumpang yang dilayani. dalam penyediaan angkutan umum harus memperhatikan faktor kapasitas maksimum dari kendaraan tersebut, dengan tujuan agar terjadi keseimbangan antara tarif yang dibayarkan penumpang dengan tingkat pelayanan yang diberikan oleh pengusaha angkutan umum atau operator. Diketahui bahwa jumlah angkutan umum trayek 10 yang masih beroperasi sampai saat ini yakni bulan Mei tahun 2019 sebanyak 52 armada. Jumlah armada tersebut setiap tahunnya diketahui tidak menetap. Hal tersebut dikarenakan umur armada itu sendiri serta jual beli yang tidak tetap.

Ruas jalan yang dilewati oleh kendaraan angkutan umum trayek 10 saat pergi yakni; Bundaran Pu dengan jarak (0,30 km), Jln. Frans Seda dengan jarak (2,50 km), Jln. W. Monginsidi III dengan jarak (0,90 km), Jln. Veteran dengan jarak (0,90 km), Jln. Timor raya dengan jarak (1,90 km), Jln. A. Yani dengan jarak (1,80 km), Jln. Tompelo dengan jarak (0,10 km), Jln. Soekarno dengan jarak (1,00 km), Jln Siliwangi dengan jarak (0,60 km), Jln. Garuda dengan jarak (0,10 km) dan Jln. Sumatra dengan jarak (1,00 km). Panjang total angkutan umum trayek 10 saat pergi yakni 11,00 km. Sedangkan Ruas jalan yang dilewati oleh kendaraan angkutan umum trayek 10 saat pulang yakni; Jln. Timor raya dengan jarak (1,90 km), Jln. Perintis Kemerdekaan dengan jarak (2,23 km), dan Jln. Frans Seda dengan jarak (0,90 km). Panjang total angkutan umum trayek 10 saat pulang yakni 6,03 km. Sedangkan jarak total angkutan umum trayek 10 saat pergi dan pulang adalah 17, 03 km.

Terminal bayangan yang ada pada ruas jalan yang dilewati oleh kendaraan angkutan umum trayek 10 berjumlah dua (2) yakni di area ruas jalan Bundaran PU dan ruas Jln. Veteran depan Subasuka yang mengakibatkan ruas jalan tersebut terkadang macet, serta terminal yang sudah disiapkan oleh pemerintah menjadi sepih. Hal tersebut tentunya melanggar aturan yang ada.

Hal tersebut yang dapat mendorong untuk melakukan penelitian mengenai "Evaluasi Jumlah Armada dan Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum (Studi Kasus pada Angkutan Kota Kupang Trayek 10 Rute

Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra)”.
Jln Siliwangi – Jln Sumatra)”).

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas,maka permasalahan pada tugas akhir ini adalah :

1. Bagaimana kinerja pelayanan angkutan umum Kota Kupang trayek 10 Rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini?.
2. Berapa besar biaya operasional kendaraan dan pendapatan operator angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini?.
3. Berapa jumlah kebutuhan armada optimal angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini?.

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui kinerja pelayanan angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini.
2. Untuk mengetahui biaya operasional kendaraan dan pendapatan operator angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini.
3. Untuk mengetahui jumlah kebutuhan armada optimal angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Memperoleh gambaran tentang kondisi sarana angkutan umum Kota Kupang trayek 10 rute Bundaran PU - Jln. Frans Seda - Jln. Veteran - Jln. Timor raya - Jln. A. Yani - Jln Siliwangi – Jln Sumatra saat ini.

- Memberikan suatu masukan atau informasi kepada pemerintah daerah setempat atau instansi yang terkait tentang pentingnya menganalisa jumlah armada dan biaya operasional kendaraan angkutan umum sehingga dapat mengambil keputusan yang tepat.

1.5 Batasan Masalah

Dalam penelitian ini masalah yang dibatasi yaitu :

- Masalah yang ditinjau hanya pada angkutan kota trayek 10 yang beroperasi di Kota Kupang.
- Waktu penelitian dipilih pada waktu sibuk (pagi pukul 07:00 – 09:00, siang pukul 11:00 – 13:00 dan sore 16:00 – 18:00).

1.6 Keterkaitan dengan Penulis terdahulu

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Sri Wahyuningsih (2014)	Analisa Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Umum Antar Kota Rute Makassar - Pare-Pare	Menghitung besarnya biaya operasional kendaraan untuk angkutan umum dan jumlah armada.	Lokasi/Tempat penelitian serta masalah.
2	Sumina (2002)	Analisis Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Bus Kota Di Surakarta	Menghitung besarnya biaya operasional kendaraan untuk angkutan umum.	Lokasi/Tempat penelitian serta masalah.
3	Tati Yuniarti (2009)	Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan, <i>Ability To Pay dan Willingness To Pay</i> Palu – Kartasura	Menghitung besarnya biaya operasional kendaraan untuk angkutan umum.	Lokasi/Tempat penelitian serta masalah.
4	Ferdynandus Ngara Dos Santos (2017)	Evaluasi Jumlah Armada Dan Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Umum (Studi Kasus :	Sama-sama mengevaluasi Jumlah Armada dan Biaya Operasional Kendaraan Angkutan	Obyek (angkutan) dan jalur trayek yang diamati

		Angkutan Kota Kupang Trayek 6 Rute Bundaran P.U – Halte B.I – Bundaran P.U)”	Umum	berbeda
--	--	---	------	---------