

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Seiring bertambahnya jumlah penduduk maupun penyebaran informasi dan barang, dibutuhkan suatu kemudahan dalam perpindahan manusia dan barang tersebut. Manusia membutuhkan moda transportasi yang cepat dan murah. Untuk melakukan hal tersebut dibutuhkan sarana transportasi yang memadai dan mendukung. Salah satu sarana transportasi yang digunakan dapat berupa angkutan umum (Perhubungan, 2018).

Angkutan umum di Kota Kupang dilayani oleh jenis mikrolet (bemo) yang dapat memuat penumpang berkapasitas 12 (dua belas) orang tidak termasuk pengemudi. Kota kupang memiliki 18 (delapan belas) jaringan trayek dan 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) lampu 1 dan 5 adalah jaringan trayek dari 18 (delapan belas) jaringan angkutan umum yang ada di Kupang. Jumlah angkutan umum yang memiliki ijin untuk melayani trayek Terminal Belo-Terminal Kupang PP (Pergi-Pulang) Lampu 1 dan 5 adalah sebanyak 38 unit kendaraan. Lampu 1 sebanyak 22 unit dan lampu 5 sebanyak 16 unit (Perhubungan, 2018). Angkutan umum di Kota Kupang biasanya mulai beroperasi dari jam 06.00 pagi sampai dengan jam 19.00 malam.

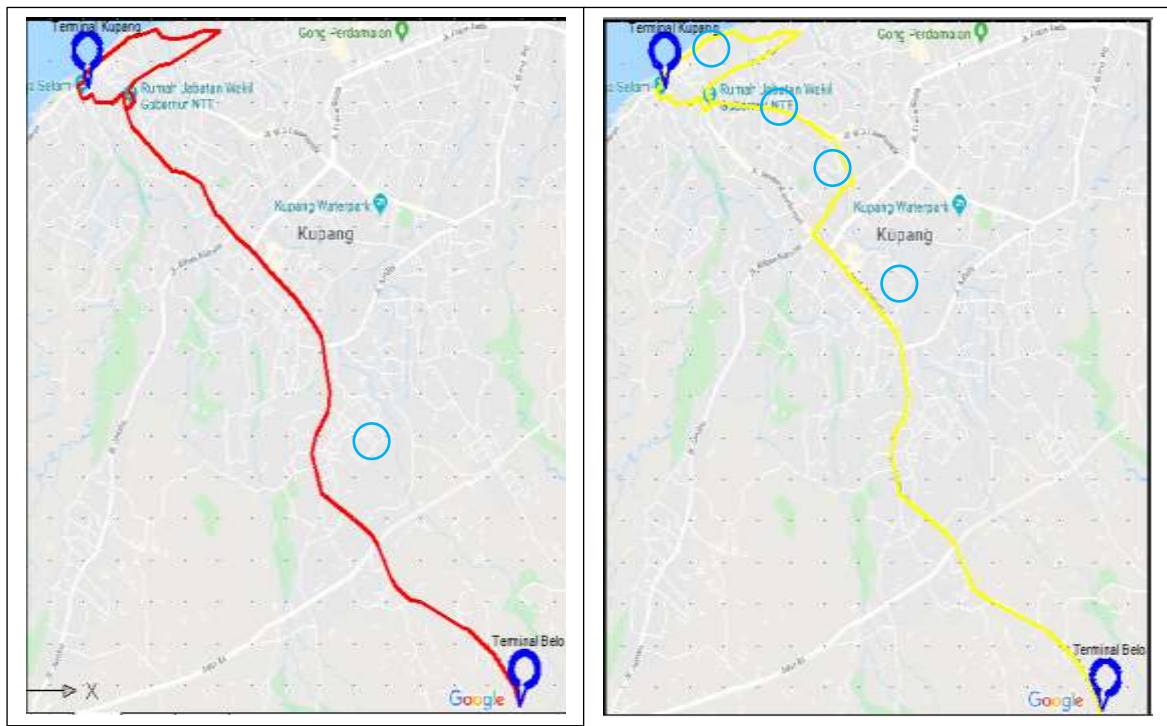
Angkutan umum merupakan sarana transportasi yang tidak dapat dipisahkan dari kehidupan masyarakat perkotaan yang tidak memiliki pilihan lain dalam melaksanakan aktivitasnya. Kinerja Trayek merupakan hasil atau tingkat keberhasilan sebuah trayek secara keseluruhan selama periode tertentu didalam proses melayani penumpang. Untuk mengetahui kinerja trayek dalam penelitian ini menggunakan parameter-parameter atau tolak ukur. Parameter yang dimaksudkan yaitu, faktor muat, waktu antara (Headway) atau waktu tunggu, waktu tempuh dan kecepatan perjalanan (Vuchic, 1981).

Berdasarkan hasil observasi awal, situasi layanan angkutan umum pada trayek lampu 1 dan lampu 5 di beberapa ruas jalan terdapat rute yang berimpitan dan tidak berimpitan. Rute yang berimpitan mulai dari Oepura sampai Kuanino, SMA Negeri 1 Kota Kupang, dan Terminal Kupang sampai Oeba. Hasil Load Factor pada rute yang berimpitan adalah diatas 60%, sedangkan rute tidak berimpitan dibawah 60%.

Pada jam-jam sibuk angkutan umum yang ada cenderung digunakan melebihi kapasitas maksimumnya terutama pada saat jam masuknya anak sekolah dan keluarnya anak sekolah. Keadaan sebaliknya terjadi pada jam-jam tidak sibuk, kendaraan umum

setengah kosong (jumlah dibawah kapasitas maksimal penumpang) dan harus melakukan kompetisi dengan angkutan umum lainnya untuk mendapatkan penumpang. Ada juga dari beberapa angkutan umum melakukan potong trayek.

Angkutan umum lampu 1 dan 5 biasa melakukan potong trayek. Tempat yang biasa digunakan potong trayek yaitu di Oepura, Gereja Santo Yosep, SMA Negeri 1 Kota Kupang dan Jln. Gunung Mutis, Kupang. Alasan di lakukan potong trayek karena pada saat jam tidak sibuk penumpangnya sedikit. Maka beberapa dari angkutan umum lampu 1 dan 5 melakukan potong trayek di tempat yang ramai dan penumpangnya banyak. Hal yang dilakukan ketika potong trayek yaitu angkutan umum menambah kecepatan dan berlomba dengan angkutan umum lainnya untuk bisa mendapatkan penumpang. Hal ini bisa mengakibatkan kecelakaan dan juga menjadi kemacetan lalu lintas pada rute yang di lakukan potong trayek tersebut. Dampak dari perilaku potong trayek yaitu, menyebabkan angkutan umum yang mengikuti rute sesuai dengan ijin trayek dari Dinas Perhubungan mengalami kerugian dalam pendapatan uang setoran. Secara visual Load Factor pada trayek lampu 1 dan 5 pada saat jam sibuk Load factornya di atas 60% dan pada saat jam tidak sibuk di bawah 60%.



Gambar 1.1 Lokasi Potong Trayek

Sumber: Google Earth



= Lampu 1

= Lampu 5



= Lokasi potong Trayek Lampu 1 dan 5

Berdasarkan latar belakang diatas maka perlu dilakukan penelitian dengan judul **“KAJIAN HUBUNGAN ANTARA POLA JARINGAN ANGKUTAN UMUM DENGAN LOAD FAKTOR TRAYEK TERMINAL BELO-TERMINAL KUPANG PP** (Lokasi Studi Trayek Lampu 1 Dan 5)”sehingga dicari solusi permasalahannya sebagai masukan untuk memperbaikinya.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka perumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Berapa besar nilai Load Factor pada Terminal Belo-Terminal Kupang PP(Pergi–Pulang) Lampu 1 dan 5
2. Apakah ada perilaku potong trayek pada Terminal Belo-Terminal Kupang PP(Pergi–Pulang) Lampu 1 dan 5?

1.3. Tujuan

Adapun tujuan dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui nilai Load Factor pada Terminal Belo-Terminal Kupang PP(Pergi–Pulang) Lampu 1 dan
2. Untuk mengetahui perilaku potong trayek pada Terminal Belo-Terminal Kupang PP(Pergi–Pulang) Lampu 1 dan 5

1.4. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini di harapkan memberikan manfaat sebagai berikut:

1. Agar hasil dari penelitian ini dapat menjadi referensi bagi pengelolaan transportasi kedepannya.
2. Untuk mengetahui kinerja pelayanan Trayek Terminal Belo-Terminal Kupang PP (pergi-pulang) lampu 1 dan 5
3. Sebagai solusi untuk Dinas Perhubungan Kota Kupang dalam menentukan jumlah angkutan umum di trayek lampu 1 dan 5
4. Sebagai rekomendasi untuk materi dan penelitian selanjutnya.

1.5. Batasan Masalah

1. Angkutan umum yang di teliti yaitu trayek lampu 1 dan 5, dengan mengambil masing-masing 2 (dua) sampel angkutan umum pada trayek lampu 1 dan 5
2. Analisa kinerja angkutan umum di Kota Kupang berdasarkan parameter-parameter, yaitu: Load factor, kecepatan perjalanan, waktu tempuh dan waktu antara (Headway) atau waktu tunggu
3. Survey dilakukan selama 6 hari pada jam sibukdan jam tidak sibuk

1.6. Keterkaitan Penelitian Terdahulu

Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

No	NAMA	JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1	Frederika Putri Manu (2016)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Kupang, Nusa Tenggara Timur (Studi Kasus Jalur 1 dan 2)	1. Menghitung Load Factor 2. Menghitung waktu tunggu 3. Kecepatan perjalanan 4. Rute yang di tinjau lampu 1	Perbedaan dengan penelitian terdahulu adalah pada penelitian terdahulu studi kasus jalur Lampu 2 dan tidak membahas tentang perilaku potong trayek, pada penelitian ini membahas tentang perilaku potong trayek
2	Yohanes T. Safe, I Made Udiana dan Rosmiyati A. Bella	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Terminal Oebobo-Terminal Kupang PP Dan Terminal Kupang-Terminal Noelbaki PP	1. Menghitung Load Factor 2. Menghitung waktu tunggu 3. Kecepatan perjalanan	Pada penelitian terdahulu, peneliti menghitung jumlah armada angkutan umum yang dibutuhkan dan lokasinya Terminal Oebobo-Terminal Kupang PP, sedangkan penelitian ini lokasinya Terminal Belo-Terminal Kupang PP dan membahas tentang potong trayek.