

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Angkutan umum dijadikan salah satu sarana yang sangat dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat untuk mendukung aktivitas dan mobilitas masyarakat pada umumnya. Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman.

Angkutan umum penumpang biasanya bersifat massal karena biaya angkutan dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya setiap penumpang ditekan serendah mungkin. Pada angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat pemberhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masatransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap.

Provinsi Gorontalo yang berpenduduk 1,116 juta jiwa dengan luas wilayah 12,435 km/persegi. di bidang ekonomi ditandai dengan peningkatan PDRB pada tahun 2016 yaitu sebesar 31.82% di bandingkan dengan tahun 2010 sebesar 15.48 % (*BPS Gorontalo, 2016*). Bidang infrastruktur transportasi di sektor jaringan jalan dari tahun 2009 sampai dengan tahun 2011 ada peningkatan sekitar 3 % pertahunnya, dan untuk tahun 2012 hanya mengalami peningkatan sebesar 0.1 % (*Perhubungan Darat Gorontalo, 2013*). Bidang sarana transportasi khususnya angkutan umum ada kecenderungan-kecenderungan mengalami penurunan jika dibandingkan 5-10 tahun yang lalu yaitu sebesar 7 %.

Salah satu angkutan umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang berada di terminal 42 Andalas Kota Gorontalo yang melayani trayek Lakeya saat ini telah memilih tempat diterminal Transit Telaga sebagai tempat kedatangan, waktu tunggu

dan sebagai tempat keberangkatan. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Provinsi Gorontalo kendaraan angkutan umum atau disebut mikrolet yang mempunyai izin trayek beroperasi saat ini adalah 13 kendaraan. Adapun jarak tempuh terminal Transit Telaga menuju terminal Lakeya \pm 79 km.

Secara umum pemenuhan fasilitas transportasi di Provinsi Gorontalo telah di layani oleh beberapa jenis kendaraan di antaranya, Bus Kota kapasitas 26 tempat duduk, angkutan umum 12 tempat duduk. Bahkan Provinsi Gorontalo sejak menjadi provinsi baru sampai dengan saat ini telah di layani pula oleh kendaraan angkutan Non trayek seperti angkutan bandara dan angkutan *Online* berkapasitas 4-5 tempat duduk, ojek dan becak bermotor (Bentor). Namun dari segi pelayanan yang tersedia tersebut perlu di nilai efektifitas serta efisiensinya apakah telah terlaksana sesuai dengan harapan masyarakat Gorontalo dalam beraktifitas setiap harinya. Apakah selalu terjadi peningkatan pelayanan angkutan perkotaan dalam melayani sistim perkotaan?.

Guna menjawab permasalahan di maksud di atas maka peneliti tertarik melaksanakan Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) di Provinsi Gorontalo berdasarkan indikator dan standar yang telah di tetapkan. Dengan tanpa menimbulkan permasalahan bagi kehidupan kota di Gorontalo.

Berdasarkan uraian permasalahan tersebut di atas maka peneliti berkeinginan melakukan evaluasi terhadap kinerja angkutan umum dan kebutuhan angkutan umum pada trayek Terminal Telaga - Lakeya dan dituangkan dalam judul penelitian yaitu “Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) pada Trayek Terminal Telaga – Lakeya di Provinsi Gorontalo”.

1.2 Identifikasi Masalah

Angkutan umum penumpang dengan jenis kendaraan mikrolet merupakan salah satu pilihan di wilayah perkotaan di Provinsi Gorontalo. Hal ini di sebabkan oleh sifatnya relatif fleksibel dan tarifnya terjangkau oleh sebagian masyarakat

Gorontalo. Bagi sebuah kota, kinerja angkutan umum jenis ini (mikrolet) jika baik, akan membuat lalu lintas kota jadi lebih baik, serta dapat menunjang kegiatan perekonomian secara efisien.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kinerja angkutan umum di wilayah perkotaan dapat di golongkan menjadi dua bagian, yaitu “Faktor Internal dan Faktor Eksternal” dari jenis angkutan itu sendiri, faktor internal adalah faktor-faktor yang ada dan melekat pada operator (pemilik/supir kendaraan), misalnya besarnya “*Headway*” yang di tawarkan, lamanya jam pelayanan angkutan dalam satu hari, jarak atau luasan area yang terlayani serta kenyamanan selama di dalam kendaraan. Faktor eksternal yang mempengaruhi kondisi jalan (konfigurasi jaringan jalan, tingkat kepadatan lalu lintas, kecepatan, kemacetan), Tata Guna Lahan, kondisi masyarakat serta badan/instansi yang berwenang menetapkan peraturan operasional angkutan umum. Kedua faktor tersebut di atas akan saling mempengaruhi kinerja pelayanan angkutan penumpang umum di Provinsi Gorontalo.

Permasalahan-permasalahan yang terjadi pada pengoperasian pelayanan angkutan umum di Provinsi Gorontalo dapat diidentifikasi antara lain :

1. Ada penurunan permintaan angkutan umum ini (mikrolet) dari tahun ke tahun
2. Kedatangan Angkutan yang tidak teratur
3. Menurunkan dan menaikan penumpang di sembarang tempat sehingga mengganggu kelancaran lalu lintas.
4. Waktu tunggu dalam pelayanan yang relatif lama
5. Kondisi teknis kendaraan yang sudah cukup tua, sering mengalami kerusakan (mogok) di tengah perjalanan pada saat di operasikan.

Dengan memperhatikan permasalahan di atas maka pokok persoalan utama adalah terjadinya penurunan tingkat efektifitas dan efisiensi kinerja angkutan perkotaan sebagai fasilitas kota, sehingga berdampak terhadap masyarakat Gorontalo baik sebagai operator pemerintah, maupun penumpang (masyarakat).

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas maka disusun dalam bentuk pertanyaan penelitian sebagai berikut :

- 1.3.1. Bagaimanakah kondisi saat ini (*existing*) angkutan umum dan jaringan trayek Telaga – Lakeya?
- 1.3.2. Bagaimanakah kinerja pelayanan angkutan umum trayek Telaga – Lakeya?
- 1.3.3. Bagaimanakah meningkatkan kinerja pelayanan angkutan umum trayek Telaga – Lakeya ?

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka adanya juga tujuan dari penelitian. Tujuan dari penelitian ini adalah :

- 1.4.1. Mengetahui kondisi saat ini (*eksisting*) angkutan umum dan jaringan trayek Telaga - Lakeya
- 1.4.2. Mengevaluasi kinerja angkutan umum trayek Telaga – Lakeya
- 1.4.3. Menyusun strategi peningkatan kinerja trayek Telaga - Lakeya

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian diatas maka peneliti juga mempunyai batasan-batasan penelitian yang diteliti. Adapun batasan penelitian yang dimaksud adalah

- 1.5.1. Ruang lingkup wilayah penelitian
 1. Wilayah di provinsi Gorontalo
 2. Ruas jalan trayek yang di pilih yaitu angkutan umum trayek Telaga - Lakeya dengan jarak tempuh \pm 97 km.
- 1.5.2. Ruang lingkup materi penelitian
 1. Penelitian ini dikhususkan untuk angkutan umum mikrolet dengan jumlah *seat* 10 orang penumpang tidak termasuk sopir angkutan.
 2. Penelitian kinerja operasional angkutan umum dibahas ada delapan variabel penting, yakni (1) faktor muat (*load faktor*), (2) waktu antara

(*headway*), (3) rata-rata waktu tunggu, (4) frekwensi, (5) jarak Perjalanan, (6) waktu perjalanan, (7) kecepatan perjalanan, (8) Umur Kendaraan.

1.6 Manfaat Penelitian

Penelitian yang dilakukan ini diharapkan memberikan manfaat secara teoritis dan secara praktis. Manfaat dari penelitian ini yakni :

1.6.1. Manfaat Teoritis

Hasil penelitian ini diharapkan mampu memperkaya teori-teori yang berkaitan dengan kinerja dan kebutuhan angkutan umum serta pengembangan khususnya pada bidang angkutan umum

1.6.2. Manfaat Praktis

Hasil penelitian ini di harapkan sebagai bahan masukan bagi pemerintah tentang kinerja dan kebutuhan angkutan umum

1.7 Penelitian Terdahulu

Penelitian tentang kinerja operasional dan kebutuhan angkutan umum ini sudah pernah diteliti sebelumnya akan tetapi dengan menggunakan konteks yang berbeda. Perbedaan-perbedaan tersebut diuraikan dan diringkas pada Tabel 1.1 dibawah ini. Hal-hal penting yang harus dituangkan yaitu mengenai hasil penelitian terdahulu yang pernah dilakukan tentang topik atau penelitian yang akan dilaksanakan. Adapun penelitian-penelitian tersebut ditunjukkan pada Tabel 1.1

Tabel 1.1 Penelitian terdahulu

No	Nama / Tahun Pembuatan	Judul	Tujuan	Metode	Hasil
1.	Alberto (2015)	Analisa Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Antar Kota	1.Mengetahui pelayanan angkutan umum bus antar kota trayek Soe – Kupang 2.Memberikan	Penelitian ini dilakukan secara <i>sampling</i> , dilakukan dalam 3 hari yaitu senin,	Ditinjau dari kecepatan rata-rata setiap harinya adalah 43,06 km/jam kurang efektif dengan nilai <i>headway</i> 24,49 menit, jika dibandingkan

Lanjutan Tabel 1.1

			usulan alternatif	kamis & sabtu, pada pukul 08:00 – 16:00	dengan Direktorat Jendral Perhubungan Darat sebesar 10-20 menit, maka dapat dikatakan tidak efektif.
2.	Soares (2014)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Dili, Timor Leste	1 . Mengevaluasi kinerja angkutan umum di Dili 2. Memberikan usulan untuk menyelesaikan permasalahan mengenai angkutan umum di Dili	Metode yang dilakukan adalah survei langsung ke lokasi penelitian selama 3 hari dan pengumpulan data seperti rute perjalanan, jumlah penumpang, <i>load factor</i> , <i>headway</i> , frekuensi, kecepatan & jumlah armada	1. Jumlah penumpang jalur 1=42 penumpang, jalur 2=34 penumpang jalur 10=32 penumpang. <i>Load factor</i> =46,4%, kecepatan 18,71 km/jam, headway 2,18 menit jumlah armada mengalami kelebihan kendaraan. 2. Usulan yaitu jalur yang masih kelebihan armada dialihkan ke jalur yang kekurangan armada
3.	Yohanes (2015)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Trayek Terminal Oeboo – Terminal Kupang PP & Terminal Kupang – Noelbaki PP	Mengetahui kinerja operasional pelayanan angkutan umum, kebutuhan jumlah angkutan umum & rekomendasi evaluasi kinerja pelayanan pada kedua trayek ini.	Objek penelitian yang ditinjau adalah angkutan umum jenis mikrolet kapasitas 12 pnp/kend, dan survei langsung di lapangan	Total nilai bobot 19 dan 20. Kinerja operasional pelayanan kedua trayek ini termasuk kategori baik. Kebutuhan jumlah angkutan umum 22 unit kendaraan. Sedangkan trayek Terminal Kupang-Terminal Noelbaki PP sebanyak 40 unit kendaraan.
4	M. Fakhuriza Pradana (2017)	Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Jumlah Armada Angkutan Kota di Kota Tangerang (Studi Kasus : Trayek	Mengetahui kinerja pelayanan angkutan kota T.01 (Terminal Poris Plawad - Jatake). 2. Untuk mengetahui jumlah efektif armada angkutan kota yang telah beroperasi pada trayek tersebut,	Metode Survei Metode Survei merupakan Metode yang digunakan saat melakukan pencatatan langsung	hasil perhitungan penentuan jumlah armada angkutan kota di dapat jumlah kebutuhan armada yang efektif yang beroperasi pada trayek Terminal Poris Plawad – Jatake pada jam sibuk pagi

Lanjutan Tabel 1.1

		Angkutan Kota T.01, Terminal Poris Plawad-Jatake	guna mencapai angkutan umum yang efisien ditinjau dari waktu tempuh, waktu sirkulasi, <i>headway</i> , dan jumlah armada.	dilapangan. Survei yang diambil adalah kinerja pelayanan angkutan kota. Metode yang digunakan berdasarkan acuan tersebut di ambil berdasarkan indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum Departemen Perhubungan Darat tahun 1999.	sebanyak 141 kendaraan sedangkan jumlah kendaraan yang beroperasi dilapangan sebanyak 178 kendaraan, kemudian jumlah armada yang efektif pada jam sibuk siang sebanyak 116 kendaraan sedangkan jumlah kendaraan yang beroperasi dilapangan sebanyak 133 kendaraan dan jumlah armada yang efektif pada jam sibuk sore 117 kendaraan sedangkan jumlah kendaraan yang beroperasi dilapangan sebanyak 119 kendaraan. Untuk mencapai keseimbangan antara permintaan dan suplai angkutan umum perkotaan di sepanjang trayek Terminal Poris Plawad – Jatake maka jumlah armada angkutan kota yang beroperasi selama jam sibuk di sepanjang trayek ini perlu diatur sedemikian rupa seperti penjadwalan keberangkatan angkutan kota di setiap terminal sebagai awal dan akhir perjalanannya.
--	--	--	---	--	--

Lanjutan Tabel 1.1

5	Desti Mayyanti (2008)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Bogor	Tujuan penyusunan rencana umum Jaringan Transportasi Jalan Kota (RUJTJK) Kota Bogor salah satunya adalah melakukan analisis kinerja angkutan umum	1.Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari lapangan 2.Data sekunder adalah data yang yang diperoleh dari suatu instansi terkait	Hasil dari jumlah armada pada tahun 2008 lebih sedikit di bandingkan tahun 2006, untuk trayek 03 sebanyak 31,41% , trayek 08 sebanyak 42,92%, dan trayek 09 sebanyak 23,61% serta untuk kinerja angkutan umum untuk trayek 08 dan 09 telah memenuhi parameter yang telah ditetapkan, sementara untuk trayek 03 belum memenuhi standar untuk 1 yaitu parameter pergantian trayek untuk sampai ke tempat tujuan.
---	-----------------------	--	---	--	--

Berdasarkan Tabel 1.1 di atas, perbedaan mendasar yaitu terletak pada tujuan dan metode analisis penelitian. Perbedaan penelitian terdahulu dengan yang sekarang yaitu dari jenis angkutan umum bahwa penelitian sebelumnya meneliti bus dan angkutan umum jenis mikrolet dengan tujuan mengetahui kinerja pelayanan bus dan memberikan usulan serta metode yang digunakan yaitu metode *sampling* dan menggunakan angkutan umum kapasitas 12 orang penumpang, sedangkan penelitian sekarang hanya meneliti kinerja operasional angkutan umum dan kebutuhan angkutan umum yang menggunakan jenis angkutan umum mikrolet kapasitas penumpang 10 orang dengan menggunakan metode survai langsung ke lokasi penelitian dan pengumpulan data berupa *load factor*, *headway*, waktu sirkulasi, dan jumlah armada.