

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Angkutan umum khususnya di provinsi D.I. Yogyakarta dalam perjalanan sejarah perkembangannya, mengalami perkembangan yang sangat signifikan. Hasil dari data Badan Pusat Statistik (BPS) Yogyakarta, jumlah penduduk tahun 2006 adalah 1,88 persen relatif lebih tinggi dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya. Kota Yogyakarta terlihat memiliki angka pertumbuhan di atas angka provinsi yakni 5,5 persen. Kondisi ini disebabkan oleh relatif tingginya *migrant* yang masuk ke kota tersebut (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Provinsi DIY, 2006).

Peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah menghasilkan kemacetan, tundaan, kecelakaan, dan permasalahan lingkungan yang sudah berada di atas ambang batas.

Permasalahan itu tidak hanya terbatas pada jalan raya saja. Pertumbuhan ekonomi menyebabkan mobilitas seseorang meningkat, sehingga kebutuhan pergerakannya pun meningkat melebihi kapasitas sistem prasarana transportasi yang sudah ada. Kurangnya investasi pada suatu sistem jaringan dalam waktu yang cukup lama dapat mengakibatkan sistem prasarana transportasi tersebut sangat rentan terhadap kemacetan yang terjadi apabila volume lalu lintas lebih besar dari pada kapasitas yang ada.

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Hal inilah yang menyebabkan perkembangan transportasi di Yogyakarta dalam manajemen operasinya beralih menjadi Sarana Angkutan Umum Massa (SAUM) terpadu dengan menggunakan sistem manajemen *Buy the service system*, yang menggantikan sistem lama yang berbasis setoran. Sistem angkutan perkotaan yang berbasis setoran ada sejak tahun 1975 dan peralihan sistem tersebut menjadi sistem *buy the service system* pada tanggal 25 Februari 2008, yaitu dengan mulai beroperasinya Trans Jogja.

Interaksi antar wilayah tercermin pada keadaan fasilitas transportasi serta aliran orang (arus pergerakan penumpang), barang maupun jasa, oleh karena itu transportasi merupakan tolak ukur dalam interaksi keruangan antar wilayah. Aktifitas penduduk yang semakin meningkat perlu dijadikan perhatian dalam merumuskan kebijakan di bidang transportasi karena manusia senantiasa memerlukan transportasi. Trans Jogja yang dalam perkembangannya merupakan wujud dari suatu sistem transportasi berupaya untuk menjadi simpul interaksi antar wilayah. Hal ini tercermin pada fasilitas transportasinya, sehingga harus ada langkah - langkah strategis dalam rangka pengembangan sistem transportasi khususnya Trans Jogja Jalur 2B.

Perkembangan umum bus Trans Jogja hingga saat ini masih belum cukup memuaskan. Hal ini berdasarkan hasil penelitian tentang nilai *load factor* jalur 2 B yang belum mencapai 70 persen (*Standar World Bank*),

dengan nilai *load factor* yang masih di bawah standar, menimbulkan suatu pertanyaan “Apakah Penumpang Yogyakarta tergantung pada bus Trans Jogja?”. Pertanyaan itulah yang akan dikembangkan sebagai bahan evaluasi penelitian.

Oleh karena itu dalam penelitian ini akan dilakukan analisis tentang arah pergerakan penumpang, karakteristik penumpang, persepsi penumpang serta memproyeksikan penumpang dimasa mendatang, sehingga pola – pola pengembangan sistem transportasi, khususnya Trans Jogja Jalur 2B dapat lebih efektif dan efisien.

## **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Karakteristik Penumpang, meliputi;
  - a) Jenis Kelamin Penumpang,
  - b) Usia Penumpang,
  - c) Asal domisili Penumpang,
  - d) Profesi Penumpang,
  - e) *Tipe Penumpang (Choice Users dan Captive Users)*.
2. Mengetahui Karakteristik Perjalanan Penumpang, meliputi;
  - a) Tujuan Perjalanan,
  - b) Frekuensi Penumpang,
  - c) Perjalanan Ulang – Alik.

3. Mengetahui Persepsi Penumpang Terhadap Pelayanan Trans Jogja, meliputi;
  - a) Ketergantungan Penumpang terhadap Bus Trans Jogja,
  - b) Persepsi Penumpang terhadap Jadwal Keterlambatan Kedatangan,
  - c) Persepsi Penumpang terhadap Puas/Tidaknya Pelayanan Operator Halte,
  - d) Persepsi Penumpang terhadap Layanan Pramugara/Pramugari,
  - e) Persepsi Penumpang terhadap Kapasitas Ruang Halte,
  - f) Persepsi Penumpang terhadap Fasilitas Halte,
  - g) Persepsi Penumpang terhadap Jauh/Tidaknya Jarak Halte dengan Tempat tinggal.
4. Analisis Pergerakan Antar Zona,
5. Proyeksi Penumpang Masa Mendatang.

### **C. Manfaat Penelitian**

Penelitian tentang karakteristik dan persepsi penumpang tentang pelayanan Bus Trans Jogja rute 2B diharapkan dapat menjadi gambaran teknis dalam perencanaan tahapan pengembangan sistem transportasi khususnya di wilayah Yogyakarta, serta sebagai salah satu bahan dan pedoman dalam mengevaluasi pelaksanaan pembangunan dan pengembangan sistem transportasinya. Diharapkan nantinya pemerintah dan pengelola bus Trans Jogja dapat bersinergi dalam rangka pengembangan transportasi. Hasil

penelitian ini juga dapat dimanfaatkan sebagai dasar pemikiran oleh peneliti lain yang berminat melakukan penelitian yang sejenis dengan penelitian ini.

#### **D. Batasan Masalah**

Batasan masalah pada penelitian ini adalah:

1. Pembahasan masalah penelitian ini bersifat kuantitatif berdasarkan hasil jawaban responden,
2. Jumlah penumpang sebagai populasi untuk mencari jumlah responden adalah 14000 responden sesuai dengan asumsi Dishubkominfo,
3. Penumpang yang menjadi responden adalah penumpang yang akan dan menggunakan bus Trans Jogja,
4. Jawaban persepsi penumpang terhadap layanan fisik dan non fisik bus Trans Jogja adalah persepsi penumpang secara umum, artinya tidak hanya pada jalur 2B namun pengalaman responden selama menggunakan jasa layanan bus Trans Jogja,
5. Penelitian ini tidak menganalisis tentang pertukaran moda penumpang,
6. Penentuan zona letak halte tidak berdasarkan batas wilayah administratif DI.Yogyakarta seperti (batas kota, batas desa, batas kabupaten dllnya), namun penentuannya berdasarkan asumsi DisHubKomInfo Provinsi Yogyakarta yaitu batas fisik seperti (jalan, sungai, jembatan, rel kereta api dllnya), pada penelitian ini menggunakan batas jalan untuk menentukan zona letak halte adalah jalan lingkar Ring Road. Zona internal yaitu halte atau trayek yang arus pergerakannya di dalam jalan

lingkar Ring Road, sedangkan zona eksternal adalah halte atau trayek yang arus pergerakannya di luar jalan lingkar Ring Road

#### **E. Keaslian Penelitian**

Penelitian ini melanjutkan studi tugas akhir yang telah dilakukan sebelumnya oleh Pratomo (2007) dengan judul Analisis Biaya Operasi Kendaraan Bus Trans Jogja (rute 1A dan 1B) sebelum beroperasinya bus Trans-Jogja, Fadli (2007) dengan judul Analisis Biaya Operasi Kendaraan Bus Trans-Jogja (rute 2A dan 2B), Kurniawan (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 1A), Susetyo (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 1B), Pakayamo (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 2A), Kurniawan (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 2B), Alkarni (2009) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 3A) dan Hartanto (2009) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 3B).

Tugas Akhir tentang ‘Karakteristik Penumpang dan Persepsi Penumpang terhadap Pelayanan Angkutan Umum Trans Jogja Jalur 2B’ setelah beroperasi sepengetahuan penulis belum pernah dibahas oleh penulis terdahulu.