

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tingginya urbanisasi secara tidak langsung dapat dikatakan sebagai akibat tidak meratanya pertumbuhan suatu wilayah antara daerah pedalaman dan perkotaan. Laju urbanisasi yang semakin pesat ini tentu menimbulkan sejumlah permasalahan, salah satu diantaranya masalah transportasi. Dapat dikatakan permasalahan transportasi masa mendatang sudah berada di depan mata. Selain urbanisasi, beberapa kecenderungan lain yang perlu dicermati, yang sangat mempengaruhi transportasi perkotaan (Tamin, 2000) adalah sebagai berikut ;

1. Semakin jauh rata-rata pergerakan manusia setiap hari

Semakin mahalnya harga tanah di pusat perkotaan menyebabkan lahan pemukiman semakin bergeser ke pinggiran kota, sedangkan tempat pekerjaan cenderung semakin terpusat di pusat perkotaan. Hal ini menyebabkan seseorang akan bergerak lebih jauh dan lebih lama untuk mencapai tempat kerja. Semakin jauh dan semakin lama seseorang membebani jaringan jalan, semakin tinggi pula kontribusinya terhadap kemacetan.

2. Semakin banyak wanita yang bekerja

Tidak dapat disangkal lagi, kebutuhan keluarga pada masa sekarang tidak hanya ditunjang oleh penghasilan suami saja, dan ini menyebabkan isteri

juga harus bekerja, sehingga menyebabkan semakin banyaknya pergerakan yang dilakukan oleh keluarga.

3. Semakin banyak pelajar dan mahasiswa

Kecenderungan persaingan yang semakin ketat di masa mendatang sehingga pendidikan berkelanjutan seperti kursus, pelatihan, pendidikan bergelar paruh waktu menjadi suatu keharusan bagi seseorang yang telah bekerja. Kecenderungan ini menyebabkan terjadi pergerakan tambahan ke pusat kota, tempat biasanya pusat pendidikan tersebut berlokasi.

4. Semakin banyak wisatawan

Tingginya tekanan yang dirasakan oleh setiap orang yang tinggal di daerah perkotaan menyebabkan rekreasi menjadi suatu kebutuhan utama. Sudah barang tentu hal ini pun menyebabkan semakin banyaknya pergerakan.

Berdasarkan hasil registrasi penduduk pada tahun 2006 yang tercatat pada kantor statistik provinsi D.I Yogyakarta jumlah penduduk pada tahun 2006 sebesar 3.281.800 jiwa dengan peresentase jumlah penduduk perempuan 50,78 persen dan penduduk laki-laki 49,22 persen. Menurut kewarganegaraan, persentase penduduk warga negara Indonesia (WNI) mencapai 99,96 persen dan selebihnya 0,04 persen warga negara asing (WNA). Pertumbuhan penduduk pada tahun 2006 adalah 1.88 persen, lebih tinggi dari tahun sebelumnya. Kota Yogyakarta terlihat memiliki angka pertumbuhan diatas angka provinsi yakni 5,5 persen, kondisi ini disebabkan oleh relatif tingginya migran yang masuk ke kota tersebut. Berdasarkan Sensus Nasional

(SENSUSNAS) 1. ... di daerah perkotaan penduduk di D.I Yogyakarta didominasi

oleh kelompok usia dewasa yakni umur 20-24 tahun sebesar 10,54 persen dan kelompok usia lanjut 13,65 persen. Dari jumlah penduduk yang ada sekarang ini tersebar di 4 kabupaten dan 1 kota, sebagai berikut :

1. Kota Yogyakarta : 420.508 jiwa.
2. Kab. Kulon Progo : 386.686 jiwa.
3. Kab. Bantul : 823.734 jiwa.
4. Kab. Gunung Kidul : 695.748 jiwa.
5. Kab. Sleman : 955.124 jiwa.

Provinsi D.I Yogyakarta Luas memiliki $\pm 3.185,80 \text{ Km}^2$ yang terbagi dalam 1 kota dan 4 kabupaten, yaitu Kota Yogyakarta luas daerah $\pm 32,50 \text{ Km}^2$, Kabupaten Kulon Progo luas daerah $\pm 586,28 \text{ Km}^2$, Kabupaten Bantul luas daerah $\pm 506,85 \text{ Km}^2$, Kabupaten Gunung Kidul luas daerah $\pm 1.485,35 \text{ Km}^2$, dan Kabupaten Sleman $\pm 574,82 \text{ Km}^2$. (Dinas Perhubungan Provinsi DIY, Transportasi Dalam Angka 2006).

Moda Angkutan Jalan di Provinsi D.I Yogyakarta dengan trayek terdiri dari angkutan pedesaan, angkutan perkotaan, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan antar kota antar provinsi. Guna menunjang kelancaran pelayanan angkutan jalan di DI Yogyakarta terdapat 2 terminal induk (Terminal Giwangan dan Terminal Wonosari) dan 7 (tujuh) sub terminal (Dinas Perhubungan Provinsi DIY, Transportasi Dalam Angka 2006), yaitu :

1. Terminal Jombor (Kabupaten Sleman).
2. Terminal Prambanan (Kabupaten Sleman)

3. Terminal Condong Catur (Kabupaten Sleman).
4. Terminal Pakem Terminal Wates (Kabupaten Kulon Progo).
5. Terminal Palbapang (Kabupaten Bantul).
6. Terminal Imogiri (Kabupaten Bantul).

Salah satu Moda Angkutan Jalan khususnya angkutan umum di provinsi D.I. Yogyakarta dalam perjalanan sejarah perkembangannya, mengalami perkembangan yang sangat signifikan. Penelitian yang pernah dilakukan oleh MSTT UGM, Angkutan Umum Perkotaan di Provinsi D.I Yogyakarta yang setiap tahunnya ada penurunan kurang lebih 16,4 % dan data tahun 2004 *Load Factor* hanya sebesar 27 % (MSTT UGM, 2005 dalam Cahyo, 2007). Hal inilah yang menyebabkan perkembangan transportasi Yogyakarta yang di mulai pada 25 Februari 2008 yakni dengan beroperasinya Trans Jogja yang berbasis *buy the service system* menggantikan *system bus* perkotaan yang berbasis setoran.

Nilai *Load Factor* Trans Jogja sendiri berdasarkan data analisis setelah beroperasi jalur 1A rata-rata pagi 40,03 %, siang 63, 14 %, sore 74,20 % (dalam Kurniawan, 2008), 1B rataaan *Load Factor* pagi 40,08 %, siang 50,83 %, sore 28,98 % (dalam Susetyo,2008), 2A rataaan *Load Factor* pagi 37,23%, siang 46,47 %, sore 33,72 % (dalam Pakayamo, 2008). Namun data nilai *Load Factor* tersebut tidak menyertakan informasi tentang tipe penumpang, tujuan penumpang, usia penumpang, arah pergerakan penumpang, profesi penumpang, hal inilah yang mendorong peneliti mengadakan penelitian terhadap evaluasi tipe penumpang dan persepsi masyarakat

terhadap pelayanan. Hal ini diharapkan dapat berguna untuk DISHUBKOMINFO Provinsi DIY, dalam mengoptimalkan kinerja bus Trans Jogja sesuai dengan permintaan masyarakat Provinsi DIY dalam perkembangan atau mobilitas antar zona.

B. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Profil penumpang
2. Tujuan Perjalanan.
3. Mengetahui golongan penumpang
4. Karakteristik Penumpang
5. Mengetahui persepsi pelayanan berdasarkan nilai kuantitatif responden
 - a. Non Fisik.
 - b. Fisik.
6. Analisa *headway* dan waktu kedatangan bus berdasarkan jadwal.
7. Analisis Potensial halte berdasarkan halte asal -tujuan penumpang.
8. Distribusi perjalanan antar zona

C. Manfaat Penelitian

Penelitian tentang Tipe Penumpang dan Persepsi Masyarakat terhadap Angkutan Umum Trans Jogja Jalur 3A diharapkan menambah khazanah ilmu pengetahuan, dapat dimanfaatkan oleh pemerintah atau pengelola bus Trans Jogja sebagai bahan perbandingan, dan juga dapat dimanfaatkan sebagai dasar pemikiran oleh peneliti lain yang berminat penelitian yang sejenis dengan penelitian ini

D. Batasan Masalah

Dalam penulisan laporan tugas akhir ini, karena keterbatasan waktu dan biaya, maka penulis hanya membahas dan membatasi permasalahan pada:

1. Penelitian ini dilakukan pada angkutan umum perkotaan bus Trans Jogja di D.I Yogyakarta pada trayek 3A (Terminal Giwangan–Kotagede-Bandara Adisucipto–Ringroad Utara–MM UGM–Pingit–Malioboro–Jokteng Kulon).
2. Angkutan umum perkotaan bus Trans Jogja menggunakan manajemen berbasis *buy service system*.
3. Penentuan data sekunder yang diperoleh dari DISHUBKOMINFO Provinsi DIY.
4. Profil Penumpang (profesi, usia, jenis kelamin, dan asal domisili).
5. Tujuan perjalanan penumpang adalah tujuan perjalanan yang dilakukan pada setiap hari oleh penumpang seperti: bekerja, belanja, sosial, pendidikan, rekreasi, dan pulang.
6. Golongan Penumpang saat ini belum diketahui termasuk atau di kategorikan dalam golongan *Captive Users* dan *Choice Users*.
7. Karakteristik Penumpang meliputi perjalanan ulang-alik, persepsi letak halte asal keberangkatan, frekuensi penggunaan jasa (durasi 1 minggu), dan ketergantungan terhadap pelayanan.
8. Persepsi pelayanan berdasarkan nilai kuantitatif responden
 - a. Fisik (kapasitas/desain halte, fasilitas halte)

9. Distribusi perjalanan penumpang antar zona (Internal dan Eksternal).

E. Keaslian Penelitian

Penelitian tentang Tipe Penumpang dan Persepsi Masyarakat terhadap Pelayanan Angkutan Umum Trans Jogja Jalur 3A, melanjutkan studi tugas akhir yang telah dilakukan sebelumnya oleh Cahyo Pratomo (2007) dengan judul Analisis Biaya Operasi Kendaraan Bus Trans Jogja (rute 1A dan 1B) sebelum beroperasinya bus Trans Jogja, Ahmad Fadli (2007) dengan judul Analisis Biaya Operasi Kendaraan Bus Trans-Jogja (rute 2A dan 2B), Agung Kurniawan (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 1A), Rinto Priyo Susetyo (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 1B), Sutarman Pakayamo (2008) judul Analisa *Load factor* (rute 2A), M. Habibie Kurniawan (2008) dengan judul Analisa *Load factor* (rute 2B). Tugas akhir yang mengenai Analisis Tipe Penumpang Dan Persepsi Masyarakat Terhadap Angkutan Umum Trans Jogja Jalur 3A setelah beroperasi belum pernah dibahas oleh