

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Angkutan umum merupakan bagian dari transportasi perkotaan yang tidak dapat dipisahkan dari kegiatan masyarakat untuk mencapai pemenuhan kebutuhan sehari-hari. Angkutan umum dapat menjadi solusi sarana transportasi yang efektif baik dalam segi waktu maupun finansial terutama pada jam puncak (macet) dan akan lebih diminati para pengguna jalan apabila dikelola dengan baik, terutama dalam aspek ketepatan jadwal kedatangan maupun keberangkatan, kenyamanan, dan keamanan di dalam angkutan umum tersebut. Kondisi di lapangan menunjukkan bahwa angkutan umum terutama angkutan perkotaan di berbagai kota di Indonesia, salah satunya di Daerah Istimewa Yogyakarta masih “berkutut” dalam permasalahan yang sama, yaitu: (1) ketidaknyamanan dan keamanan di dalam angkutan umum (2) jadwal kedatangan yang tidak tepat waktu (3) perilaku pengemudi yang merugikan pengguna jalan lain; (4) waktu tunggu yang relatif lama dan berbagai sisi negatif lainnya. Beberapa hal tersebut melatarbelakangi masyarakat yang memiliki kemampuan membayar biaya transportasi, cenderung memilih menggunakan angkutan pribadi. Hal ini ditunjukkan dengan semakin meningkatnya pertumbuhan kendaraan pribadi di Yogyakarta dari tahun ke tahun. Bidang Penganggaran Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Kas Aset Daerah (DPKAD) DIY menyampaikan laju pertumbuhan kendaraan bermotor di DIY setiap tahunnya mengalami kenaikan pada kisaran 14 sampai 15 persen dari tahun

2010 hingga tahun 2013 (KRjogja.com, 2013). Sebagai upaya untuk memperbaiki kualitas angkutan umum perkotaan, maka pemerintah DIY melakukan reformasi transportasi angkutan umum, dengan memperkenalkan Bus Trans Jogja. Bus tersebut berbasis *Bus Rapid Transit* dengan *system buy the service* dan resmi mulai beroperasi pada bulan Maret 2008 (Wikipedia.org/wiki/trans_jogja,2014). *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah istilah yang digunakan untuk berbagai system transportasi umum yang menggunakan bus untuk menyediakan layanan yang lebih cepat dan lebih efisien dari pada jalur bus biasa. BRT merupakan sebuah sistem transportasi pada jalur khusus yang diperuntukkan bagi bus, sehingga dapat diperoleh efisiensi yang tinggi. Bus ini memiliki pelayanan yang kualitasnya lebih baik dibandingkan pelayanan bus yang lain (Aff, 2012).

Bus Trans Jogja memiliki enam jalur, yaitu jalur 1A, 1B, 2A, 2B dan 3A, 3B. Pemerintah DIY terus berupaya memperbaiki aksesibilitas atau kemudahan menjangkau angkutan umum tersebut agar lebih efektif dan efisien dengan menambah dua jalur yaitu 4A dan 4B pada bulan Oktober tahun 2010 (Wikipedia.org/wiki/trans_jogja,2014). Jalur ini berupaya melayani wilayah – wilayah potensial yang belum dijangkau keenam jalur sebelumnya, namun demikian jalur tersebut masih kurang diminati. Hal tersebut dibuktikan dengan hasil studi yang dilakukan oleh Novianto (2010) yang menunjukkan bahwa nilai *load factor* dinamis bus Trans Jogja jalur 4A hanya sebesar 8,8%. Nilai tersebut masih jauh di bawah standart *World Bank*, yaitu diatas 70%. Pada bulan Oktober 2011, operasional Trans Jogja jalur 4A dan 4B dihentikan, dikarenakan armada yang digunakan pada jalur tersebut merupakan subsidi pemerintah sehingga

berplat merah. Armada dengan plat merah tidak diperkenankan melakukan pemungutan tarif, oleh karena itu diperlukan peresmian dan perijinan kepolisian untuk pemungutan tarif. Proses peresmian tersebut memerlukan waktu yang cukup lama. Pemberhentian operasional bus Trans Jogja jalur 4A berimbas kepada penutupan beberapa halte strategis yang dilalui jalur tersebut. Operasional bus Trans Jogja jalur 4A diaktifkan kembali pada bulan April 2014 (www.tribunnews.com, 2014). Pengaktifan operasional bus Trans Jogja jalur 4 khususnya jalur 4A tersebut yang menjadi dasar pemikiran pada penelitian saat ini.

B. Rumusan Masalah

Setelah diberhentikan sementara dikarenakan proses peresmian dan perizinan kepolisian terkait pemungutan tarif yang cukup lama, akhirnya pada bulan April 2014 bus Trans Jogja resmi dioperasikan kembali. Hal tersebut yang menjadi dasar pemikiran peneliti untuk mengevaluasi nilai *load factor* bus Trans Jogja jalur 4A pada tahun 2014.

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengkaji nilai *load factor dinamis* dan *statis* Bus Trans Jogja Jalur 4A setelah dioperasikan kembali pada bulan April tahun 2014.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan:

1. Mampu menjadi bahan pemikiran bagi pembuat kebijakan dalam mengevaluasi kinerja bus Trans Jogja khususnya jalur 4A sebagai bus dengan fungsi penghubung (*connection*) halte – halte pos untuk menuju Terminal Giwangan agar lebih efektif dan efisien
2. Sebagai referensi bagi penelitian serupa selanjutnya.

E. Batasan Masalah

Beberapa batasan masalah untuk mempermudah dalam menganalisis permasalahan dan agar tidak menyimpang dari pokok permasalahan sesuai dengan judul penelitian adalah sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian dilakukan di semua jalur yang dilewati Bus Trans Jogja jalur 4A.
2. Penelitian tidak mengukur indikator kinerja bus Trans Jogja lainnya, seperti: waktu tempuh armada, kecepatan tempuh, lama waktu menunggu penumpang, *headway* dan jumlah kebutuhan armada.
3. Penelitian tidak membahas karakteristik penumpang Bus Trans Jogja jalur 4A.
4. Penelitian tidak menghitung biaya operasional angkutan umum.