

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Menurut MSTT UGM (2005) saat ini kondisi angkutan umum perkotaan di Yogyakarta masih bisa dikatakan buruk baik kondisi maupun pelayanannya. Hal ini terjadi dikarenakan kondisi armada-armada bus yang beroperasi kebanyakan adalah bus-bus yang sudah tua. Di samping itu kualitas dan kenyamanan menggunakan angkutan umum juga jelek. Banyaknya pencopet, pemalak, dan segala macam tindak kriminal mengakibatkan orang juga enggan untuk menggunakan angkutan umum. Kondisi di atas juga diperparah lagi dengan banyaknya penumpang yang buang sampah sembarangan yang mengakibatkan bus menjadi kotor, sementara itu para awak bus juga kurang ada kesadaran untuk membersihkannya. Keadaan ini dapat menyebabkan kondisi kesehatan para penumpang angkutan umum menjadi terganggu. Kondisi ini masih diperparah lagi oleh ulah sopir bus yang ugal-ugalan dalam mengejar setoran. Kondisi-kondisi tersebut menyebabkan masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan menggunakan angkutan umum.

Bisa dibayangkan bagaimana bila seluruh masyarakat Yogyakarta menggunakan kendaraan pribadi. Maka pasti akan terjadi kemacetan, hal ini disebabkan karena penambahan jaringan jalan dalam aspek kuantitas maupun kualitas tidak akan dapat mengikuti pertumbuhan dari tingkat motorisasi, dikarenakan permasalahan-permasalahan yang dihadapi oleh angkutan umum

perkotaan di Yogyakarta sudah sangat kompleks, maka dirasakan perlunya membenahan sistem angkutan umum perkotaan di propinsi D.I. Yogyakarta dengan mengganti sistem lama yang berbasis setoran dengan sistem baru berbasis membeli pelayanan (*buy the service system*).

*Buy the service system* adalah sistem yang tidak berbasis setoran. Sopir, pemilik bus dan petugas lainnya dibayar sesuai dengan km layanan. Rencananya sistem yang baru ini juga dinamakan Trans Jogja dan melalui 6 rute, yaitu : 1A dan 1B, 2A dan 2B, 3A dan 3B. Pelayanan transportasi bus dengan sistem *Buy The Service* lebih mengutamakan pelayanan masyarakat. Jadi aspek PAD (pendapatan asli daerah) dikesampingkan. Karena PAD dikesampingkan maka pemerintah harus menyiapkan subsidi untuk mencapai tujuan utama yaitu pelayanan masyarakat, dan besarnya subsidi yang harus dikeluarkan pemerintah berkaitan erat dengan biaya operasi kendaraan (BOK). Oleh karena itu maka perlu di hitung nilai biaya operasi kendaraan (BOK) khususnya yang melalui rute 3A dan 3B.

## **B. Tujuan Penelitian**

Tujuan diadakannya penelitian ini adalah :

1. Menghitung biaya operasi kendaraan yang harus dikeluarkan oleh organisasi bus Trans Jogja untuk rute 3A dan 3B.
2. Menghitung nilai titik impas bus Trans Jogja untuk rute 3A dan 3B.

### **C. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang diharapkan dengan diadakannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dapat memberikan masukan kepada instansi terkait besarnya biaya operasi kendaraan (BOK) yang dikeluarkan bus Trans Jogja untuk rute 3A dan 3B.
2. Bagi peneliti lain, diharapkan dapat memberikan tambahan informasi dan wawasan serta dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian lebih lanjut.

### **D. Batasan Masalah**

Agar penelitian ini lebih terarah dan pembahasan lebih mendalam dilakukan batasan-batasan penelitian. Batasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Faktor fisik jalan seperti : geometri jalan, tipe jalan, kondisi jalan, kondisi lalu lintas dianggap tidak mempengaruhi penentuan biaya operasi kendaraan.

### **E. Keaslian Penelitian**

Sepengetahuan penulis, tugas akhir dengan judul “ Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan Angkutan Umum perkotaan di Propinsi DIY Dengan Buy The Service System Pada Rute 3A dan 3B “ belum pernah diteliti. Sedangkan penelitian sejenis sudah pernah, dengan judul Analisis Biaya Operasi Kendaraan Dalam Penentuan Tarif Perkotaan Purwokerto oleh Rizal Arifandi