

## **BABI**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Penelitian**

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai salah satu daerah tujuan wisata mendapat pemasukan devisa yang cukup besar dari sektor angkutan umum. Berbagai obyek wisata budaya, alam, maupun spiritual yang terbesar di wilayah ini mampu menarik minat orang-orang yang berkunjung. Selain obyek wisata, beberapa faktor yang ikut berperan dalam menunjang kegiatan pariwisata adalah keamanan, ketertiban, kenyamanan, maupun kemudahan transportasi.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan dominan dalam mempermudah dan memperlancar roda perekonomian serta berperan penting sebagai penunjang, pendorong, penggerak bagi pertumbuhan suatu daerah, baik daerah perkotaan maupun daerah pedesaan, Negara maju maupun Negara sedang berkembang. Peran transportasi tidak dapat diabaikan dalam kehidupan sehari-hari, pentingnya transportasi tercermin pada kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang.

Untuk memperlancar aktifitas tersebut diperlukan sarana dan prasarana yang menunjang kelancaran mobilitas perjalanan dari asal menuju tujuan perjalanan. Angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi yang sering dipergunakan masyarakat umum untuk memperlancar aktifitasnya. Sebagian masyarakat masih sangat tergantung dengan angkutan umum

terutama bagi kalangan ekonomi menengah ke bawah yang tidak memiliki alat transportasi sendiri. Adanya sarana angkutan umum yang memadai diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan, keamanan, ketepatan, keteraturan, dan kemudahan bagi penumpang angkutan umum.

Menurut penelitian yang sudah dilakukan oleh MSTT UGM (2005) dalam Cahyo (2007) menunjukkan bahwa perhitungan rata-rata *load factor* pada angkutan umum perkotaan di Daerah Istimewa Yogyakarta setiap tahunnya ada penurunan kurang lebih 16,4 % dan data pada tahun 2004 menunjukkan *load factor* hanya sebesar 27 %.

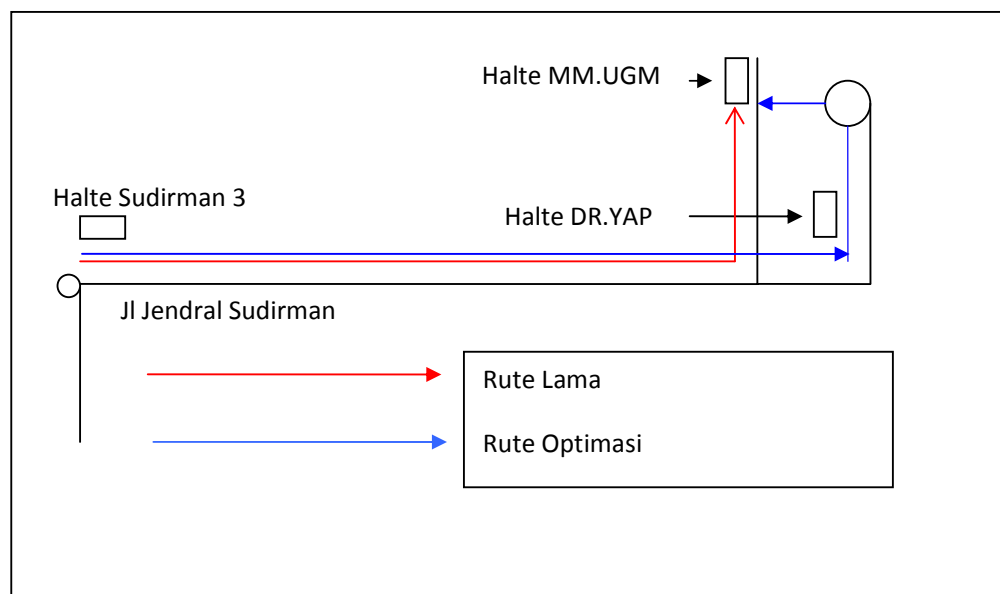
Oleh karena itu perlu adanya penanganan untuk memperbaiki kondisi dan pelayanan transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta, dengan merubah sistem transportasi publik kearah yang lebih baik. Yaitu dengan dioperasikannya Bus Trans Jogja dengan manajemen transportasi publik yang menggunakan prinsip *buy the service system* yang artinya mengganti sistem lama berbasis setoran menjadi sistem baru berbasis membeli pelayanan, sehingga operator akan dibayar sesuai dengan layanan yang diberikan sedangkan sopir dan karyawan akan digaji bulanan.

Perubahan sistem tersebut diharapkan mampu memberikan kemudahan, kenyamanan dan keamanan untuk masyarakat. Karena tidak semua orang memiliki kendaraan pribadi, banyak dari mereka yang masih menggunakan kendaraan umum sebagai sarana transportasi dan mereka pun menginginkan pelayanan yang maksimal sebagai pengguna jasa.

Hasil observasi langsung yang telah dilakukan rute dan trayek 3B melewati beberapa lokasi dan ruas jalan yang sangat strategis terhadap pergerakan aktifitas masyarakat (perkantoran, pusat perbelanjaan, sarana publik, obyek wisata). Hal inilah yang membuat peneliti meneliti data *Load Factor* tiap harinya.

## B. Perkembangan Jalur Bus Trans Jogja

Pada tanggal 25 february 2008 bus Trans Jogja resmi beroperasi, dengan memiliki total halte sebanyak 56 unit dengan 6 buah jalur yakni 1A, 1B, 2A, 2B, 3A dan 3B. namun pada tanggal 26 desember 2008 jalur bus Trans Jogja mengalami perubahan yang bertujuan untuk mengoptimalkan *load factor* pada tiap jalur, rute bus Trans Jogja jalur 3B yang dioptimalkan yakni halte Cik Dik Tiro (Dr.YAP).



Gambar 1.1  
Perkembangan Jalur Bus Trans Jogja Sebelum Dan Sesudah Perubahan Jalur

### C. Perumusan Masalah Penelitian

Dalam laporan ini agar lebih terarah pada tujuan yang dicapai, maka perlu dibuat rumusan-rumusan masalah, agar dalam operasional laporan tidak keluar dari permasalahan yang ditetapkan. Adapun permasalahan yang akan dibahas dalam laporan ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui perbandingan interaksi penumpang naik-turun pada tiap halte.
2. Menganalisa *Headway* dan waktu sirkulasi perjalanan di rute 3B.  
Berdasarkan hasil observasi sementara, untuk rute 3B dilayani 8 buah armada dan 1 armada cadangan.
3. Jumlah kapasitas penumpang yang dimiliki oleh bus Trans Jogja berkapasitas 41 orang, dimana ada 22 tempat untuk penumpang duduk dan 19 berdiri. Jumlah kapasitas ini sangat berpengaruh terhadap *Load Factor* yang terjadi.
4. Hasil observasi juga menunjukkan waktu siklus yang ditentukan oleh pihak Dishubkominfo DIY adalah 2 jam 1 menit setiap satu kali *Round Trip Time* (RTT). Waktu tempuh ini dipengaruhi oleh kepadatan arus jam sibuk lalu lintas pada tiap ruas jalan yang dilalui bus Trans Jogja, sehingga diperlukannya data waktu tempuh dan waktu tiba pada tiap halte.

### D. Tujuan Penelitian

Dengan dilatar belakangi kondisi di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk menentukan :

1. Menghitung *load factor* kendaraan umum angkutan umum perkotaan Trans Jogja di Daerah Istimewa Yogyakarta pada jalur 3B.
2. Menganalisa *headway* dan waktu siklus dalam satu trayek atau rute yang dilakukan oleh armada bus Trans Jogja.
3. Menganalisa waktu tempuh dan faktor keterlambatan berdasarkan waktu tempuh perjalanan yang telah ditetapkan.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Penelitian tentang perhitungan *Load Factor* dan *Headway* kendaraan umum perkotaan bus Trans Jogja trayek 3B diharapkan menambah khazanah ilmu pengetahuan. Kegunaan lain hasil penelitian ini adalah dapat dimanfaatkan oleh pemerintah atau pengelola Bus Trans Jogja sebagai bahan perbandingan. Hasil penelitian ini juga dapat dimanfaatkan sebagai dasar pemikiran oleh peneliti lain yang berminat melakukan penelitian yang sejenis dengan penelitian ini.

#### **F. Ruang Lingkup Penelitian**

Dalam penulisan laporan Tugas Akhir (TA) ini, karena banyaknya masalah dan keterbatasan waktu maka penulis hanya membahas dan membatasi permasalahan pada :

1. Penelitian ini dilakukan pada angkutan umum perkotaan Bus Trans Jogja di Daerah Istimewa Yogyakarta pada trayek 3B Terminal Giwangan – Bandara Adi Sucipto – JEC – KH. Ahmad Dahlan – Samsat – UGM.
2. Angkutan umum perkotaan Bus Trans Jogja menggunakan manajemen berbasis *buy service system*.

3. Analisis yang digunakan adalah observasi langsung pada angkutan umum perkotaan Bus Trans Jogja pada trayek 3B Terminal Giwangan – Bandara Adi Sucipto – JEC – KH. Ahmad Dahlan – Samsat – UGM.
4. Penentuan data primer meliputi antara lain :
5. Jumlah naik-turun penumpang, waktu sirkulasi jarak tempuh pada angkutan umum perkotaan bus Trans Jogja pada trayek 3B Terminal Giwangan – Bandara Adi Sucipto – JEC – KH. Ahmad Dahlan – Samsat – UGM.

#### **G. Keaslian Penelitian**

Penelitian tentang perhitungan *load factor* kendaraan angkutan umum bus Trans Jogja melanjutkan studi tugas akhir yang telah dilakukan sebelumnya oleh Kurniawan, Agung (2008) dengan judul evaluasi *load factor* angkutan umum bus Trans Jogja jalur 1A setelah beroperasinya bus Trans Jogja. Dan penelitian tentang perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) angkutan umum bus Trans Jogja melanjutkan studi tugas akhir yang telah dilakukan oleh Pratomo, Cahyo (2007) dengan judul analisis biaya operasi kendaraan bus Trans Jogja (rute 1A dan 1B) sebelum beroperasinya bus Trans Jogja, Fadli, Ahmad (2007) dengan judul analisis biaya operasi kendaraan bus Trans Jogja (rute 2A dan 2B) sebelum beroperasinya bus Trans Jogja, Rahman M. Reza (2007) dengan judul analisis biaya operasi kendaraan bus Trans Jogja (rute 3A dan 3B) sebelum beroperasinya bus Trans Jogja. Tugas Akhir yang mengenai evaluasi *load factor* bus Trans Jogja jalur 3B setelah beroperasi belum pernah dibahas oleh penulis terdahulu.