

## **BAB 1**

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

Ruang lingkup permasalahan transportasi telah bertambah luas dan permasalahannya itu sendiri bertambah parah, baik di Negara maju (industri) maupun di Negara sedang berkembang. Terbatasnya bahan bakar secara temporer bukanlah masalah yang parah; akan tetapi, 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 meningkat melebihi dari rata – rata.

Kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang sangat berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut, dan lain-lain. Pelayanan transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak akan berguna.

Daerah pemukiman, industri, pertokoan, perkantoran, fasilitas hiburan, dan fasilitas sosial, semuanya mempunyai beberapa persyaratan teknis dan non teknis yang harus dipenuhi dalam menentukan lokasinya. Lokasi kegiatan tersebar secara heterogen di dalam ruang yang ada akhirnya menyebabkan perlu adanya pergerakan yang digunakan untuk proses pemenuhan kebutuhan. Seseorang akan berangkat pada pagi hari dari lokasi perumahan ke lokasi tempat bekerja. Kemudian, sebelum pulang ke rumah pada sore hari, mungkin ia mampir dulu untuk berbelanja, dan berolahraga pada lokasi yang berbeda. Dengan demikian, fasilitas sosial, fasilitas hiburan, pusat perbelanjaan, dan perkantoran yang merupakan tempat pemenuhan kebutuhan harian harus disebar secara merata dalam suatu daerah perkotaan sehingga jarak dari perumahan ke berbagai lokasi tersebut menjadi lebih pendek. Kelompok sosial yang berbeda, atau orang yang sama pada saat yang berbeda, akan tertarik pada aksesibilitas yang berbeda-beda. Keluarga, pada waktu yang berbeda-beda, tertarik akan aksesibilitas ke tempat pekerjaan, pendidikan, belanja, pelayanan kesehatan dan rekreasi. Pedagang akan lebih tertarik pada aksesibilitas untuk pelanggan, sedangkan industri lebih tertarik kepada aksesibilitas untuk tenaga kerja dan bahan mentah.

### **B. Sejarah Perkembangan Sistem Transportasi di Yogyakarta**

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, *relative* lebih tinggi dibanding dengan tahun-tahun sebelumnya.

Kota Yogyakarta terlihat memiliki angka pertumbuhan diatas angka provinsi yakni 5,5 persen. Kondisi ini disebabkan oleh *relative* tingginya *migrant* yang masuk ke kota tersebut (Dinas Perhubungan Provinsi DIY, Transportasi Dalam Angka 2006). Penelitian yang pernah dilakukan oleh MSTT UGM, angkutan umum Perkotaan di Provinsi DIY 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 di Yogyakarta dalam manajemen opsersinya 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. Sedangkan untuk penelitian untuk angkutan umum Trans Jogja sebelumnya pernah dilakukan terhadap jalur 1B, yaitu tentang *load factor* oleh Susetyo (2008) dan Ario (2009). Evaluasi dan optimasi halte transit dan RTT Bus Trans Jogja dilakukan pada 25 Desember 2008. Jadi, perkembangan bus Trans Jogja dioperasikan dalam 2 tahap, yakni tahap 1 adalah perkembangan bus Trans Jogja sebelum optimasi dan sesudah optimasi jalur. Penelitian-penelitian tentang bus Trans Jogja khususnya jalur 1A yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya tidak mengetahui tentang arah pergerakan, profil dan persepsi masyarakat terhadap layanan bus Trans Jogja.

### **C. Identifikasi Masalah Penelitian**

Perkembangan umum bus Trans Jogja hingga saat ini sudah cukup memuaskan hal ini berdasarkan hasil penelitian terdahulu tentang nilai *load factor* jalur 1A mencapai 70 persen (*Standar world Bank*) oleh Kurniawan, Agung (2008), dengan nilai *load factor* yang diatas standar, menimbulkan suatu pertanyaan “Apakah masyarakat Yogyakarta sudah seluruhnya beralih menggunakan bus Trans Jogja?”. Pertanyaan itulah yang akan dikembangkan sebagai bahan evaluasi penelitian.

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

Dalam penulisan penelitian ini, karena banyaknya masalah dan keterbatasan waktu maka peneliti hanya membahas dan membatasi permasalahan pada:

1. Penelitian ini hanya dilakukan pada jalur 1A.
2. Pembahasan masalah penelitian ini bersifat kuantitatif berdasarkan hasil jawaban responden.
3. Jumlah penumpang sebagai populasi untuk mencari jumlah responden adalah 14000 sesuai dengan asumsi DisHubKomInfo.
4. Penumpang yang menjadi responden adalah penumpang bus Trans Jogja jalur 1A.
5. Jawaban persepsi masyarakat terhadap layanan fisik dan non fisik bus Trans Jogja adalah persepsi masyarakat secara umum, artinya tidak hanya pada jalur

1A namun pengalaman responden selama menggunakan jasa layanan bus Trans Jogja.

### **E. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui Profil penumpang, meliputi ; Jenis kelamin, usia, asal domisili dan profesi penumpang
2. Mengetahui karakteristik perjalanan (tujuan melakukan perjalanan)
3. Mengetahui ketergantungan penumpang terhadap Trans Jogja
4. Mengetahui frekuensi penumpang menggunakan bus Trans Jogja
5. Mengetahui tipe penumpang dalam golongan :
  - a) *Choice Users*.
  - b) *Captive Users*.
6. Mengetahui persepsi masyarakat Yogyakarta terhadap pelayanan fisik dan non fisik berdasarkan nilai kuantitatif responden, meliputi :
  - a) Persepsi terhadap keterlambatan jadwal keberangkatan
  - b) Persepsi terhadap pelayanan operator halte
  - c) Persepsi masyarakat terhadap pelayanan pramugara/i
  - d) Persepsi terhadap kapasitas ruang (halte)
  - e) Persepsi terhadap fasilitas halte

### **F. Keaslian Penelitian**

Penelitian tentang Evaluasi karakteristik penumpang jalur 1A dan persepsi penumpang terhadap pelayanan bus Trans Jogja 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 belum pernah dilakukan bus Trans Jogja (rute 1B) setelah beroperasi belum pernah dibahas oleh penulis terdahulu.

### **G. Manfaat Penelitian**

Penelitian tentang Evaluasi Karakteristik Penumpang Jalur 1A dan Persepsi Masyarakat Terhadap pelayanan Bus Trans Jogja 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 meneliti penelitian yang sejenis dengan penelitian ini.