

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

Kebutuhan transportasi sebagai sarana untuk memperlancar mobilitas arus orang dan barang semakin lama semakin dibutuhkan. Hal ini disebabkan oleh faktor ekonomi dan penduduk yang semakin meningkat. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian serta berperan sebagai penunjang, pendorong, penggerak bagi pertumbuhan di suatu daerah.

Angkutan umum merupakan suatu bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi pada suatu wilayah. Pada saat ini kondisi transportasi di Daerah Istimewa Yogyakarta sangat memprihatinkan. Beberapa ruas jalan mengalami arus lalu lintas padat yang disebabkan karena tingkat penggunaan kendaraan pribadi atau tingkat motorisasi sangat tinggi sedangkan angkutan umum masih dipertahankan dengan kondisi dan pelayanan kurang baik. Kondisi dan pelayanan angkutan umum yang kurang baik seperti berhenti sembarangan, *ngetem* (waktu henti tunggu penumpang) yang tidak memiliki *headway* yang tetap, tidak nyaman, polutif, dan tidak aman menyebabkan para pengguna angkutan umum beralih menggunakan kendaraan pribadi. Rata-rata *Load Factor* angkutan umum perkotaan di Provinsi DIY setiap tahunnya ada penurunan kurang lebih 16,4 % dan data tahun 2004 *Load Factor* hanya sebesar 27 % (MSTT UGM, 2005 dalam Cahyo, 2007).

Oleh sebab itu diperlukan penanganan untuk memperbaiki kondisi dan pelayanan angkutan umum perkotaan di Daerah Istimewa Yogyakarta dengan merubah sistem transportasi publik. Dari penyediaan sarana angkutan umum maupun manajemen pengelolaan yaitu mengoperasikan angkutan umum perkotaan Trans Jogja dengan manajemen transportasi publik dengan prinsip *buy the service system* yang artinya mengganti sistem lama berbasis setoran menjadi sistem baru berbasis membeli pelayanan, sehingga operator akan dibayar sesuai layanan sedangkan sopir dan krew akan digaji bulanan.

Dengan peralihan sistem tersebut diharapkan sarana angkutan perkotaan di Daerah Istimewa Yogyakarta menjadi lebih baik dan teratur. Namun untuk mencapai tujuan tersebut secara umum terdapat beberapa kendala yang menghambat kelangsungan angkutan umum perkotaan Trans Jogja berjalan sesuai dengan semestinya. Faktor – faktor seperti ruas jalan yang sempit dan pembangunan pertokoan atau pemukiman yang terlalu dekat dengan ruas jalan menyebabkan kelancaran perjalanan Trans Jogja terganggu dikarenakan Trans Jogja tidak memiliki ruas jalan sendiri dan banyaknya peletakan shelter di pusat keramaian seperti di Jalan Malioboro juga dapat menimbulkan kemacetan jalan.

Hasil observasi langsung yang telah dilakukan rute dan trayek 1A melewati beberapa lokasi dan ruas jalan yang sangat strategis terhadap pergerakan aktifitas masyarakat (perkantoran, pusat perbelanjaan, sarana publik, obyek wisata). Hal inilah penelitian *Load Factor* dilakukan

B. Perumusan Masalah Penelitian

Dalam laporan ini agar lebih terarah pada tujuan yang tercapai, 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 *shelter*.
2. Mengetahui *headway* dan waktu sirkulasi perjalanan di rute 1A. Berdasarkan hasil observasi langsung di lapangan, Tugu Trans Jogja memiliki 8 buah armada dan 6 armada cadangan.
3. Jumlah kapasitas penumpang yang dimiliki oleh bus Trans Jogja berkapasitas 41 orang. Jumlah kapasitas ini sangat berpengaruh kepada *Load Factor* yang terjadi.
4. Hasil observasi juga menunjukkan waktu siklus yang ditentukan oleh pihak Dinas Perhubungan DIY adalah 1 jam 44 menit setiap satu kali *Round Trip Train* (RTT). Waktu tempuh ini di pengaruhi oleh kepadatan arus jam sibuk lalu lintas pada tiap ruas jalan yang dilalui oleh bus Trans Jogja, sehingga diperlukannya data waktu tempuh dan waktu tiba pada setiap *shelter*.
5. Hasil observasi juga menunjukkan bahwa rute tempuh setiap *shelter* yang ada di lapangan berbeda dengan yang ada pada brosur yang tersedia untuk masyarakat. Hasil observasi sementara juga menunjukkan bahwa rute jalan Malioboro memiliki 2 *shelter* dengan rata – rata jarak antar *shelter* adalah 0,5 km. Sedangkan jarak terjauh adalah *shelter* antara Prambanan-KR dengan jarak lebih 5,5 km. Hal ini juga sangat mempengaruhi *Load Factor*

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Menghitung *Load Factor* kendaraan umum angkutan umum perkotaan Trans Jogja di Daerah Istimewa Yogyakarta pada jalur 1A.
2. Menganalisa *Headway* dan waktu siklus berdasarkan waktu tempuh dalam satu trayek atau rute yang dilakukan oleh armada bus Trans Jogja.
3. Mengetahui faktor keterlambatan berdasarkan waktu tempuh maksimum yang telah ditetapkan.
4. Mengetahui nilai P (basis penumpang pada jam sibuk tiap *shelter*).

D. Keaslian Penelitian

Penelitian tentang perhitungan *Load Factor* kendaraan angkutan umum 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). Tugas Akhir yang mengenai analisis *Load Factor* bus Trans Jogja (rute 1A) setelah beroperasi belum pernah dibahas oleh penulis terdahulu.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian tentang perhitungan *Load Factor* dan *Headway* kendaraan umum perkotaan bus Trans Jogja pada trayek 1A diharapkan menambah khazanah ilmu pengetahuan. Kegunaan lain hasil penelitian ini adalah dapat dimanfaatkan oleh pemerintah atau pengelola bus Trans Jogja sebagai bahan pertimbangan

Hasil penelitian ini, juga dapat dimanfaatkan sebagai dasar pemikiran oleh peneliti lain yang berminat 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 1A Terminal Prambanan – Bandara AdiSucipto – Amplas – PLN Mangkubumi - Kantor Pos Besar – Gedung keuangan - JEC.
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 1A Terminal Prambanan – Bandara Adi Sucipto – Amplas – PLN Mangkubumi - Kantor Pos Besar – Gedung keuangan - JEC.
4. Penentuan data primer meliputi jumlah naik-turun penumpang, waktu sirkulasi jarak tempuh pada angkutan umum perkotaan bus Trans Jogja pada trayek 1A Terminal Prambanan – Bandara Adi Sucipto – Amplas – PLN Mangkubumi - Kantor Pos Besar – Gedung keuangan - JEC.