

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Penelitian

1. Umum

Transportasi sebagai urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, mempunyai fungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang pembangunan. Transportasi merupakan suatu sistem yang terdiri dari sarana dan prasarana yang didukung oleh tata laksana dan sumber daya manusia membentuk jaringan prasarana dan jaringan pelayanan. Bentuk elemen yang terkait dalam sistem transportasi baik sarana, prasarana maupun pergerakan antara lain adalah kelaikan, sertifikasi, perambuan, kenavigasian, sumberdaya manusia, geografi, demografi dan lain-lain. Keberhasilan pembangunan sangat ditentukan oleh peran sektor transportasi, Karenanya sistem transportasi harus dibina agar mampu menghasilkan jasa transportasi yang handal, berkemampuan tinggi dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, mendukung mobilitas manusia, barang serta jasa.

Kota Yogyakarta terletak pada $07^{\circ} 33'$ - $08^{\circ} 12'$ LS $110^{\circ} 00'$ - $110^{\circ} 50'$ BT. Propinsi D.I Yogyakarta memiliki luas $\pm 3.185,80$ Km² atau 0,17 persen kali luas Indonesia (1.890.74 km²) merupakan provinsi terkecil di Indonesia setelah provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Yogyakarta

terdiri dari 1 kota dan 4 kabupaten. Provinsi D.I. Yogyakarta memiliki Luas daerah:

Tabel 1.1 Luas Administratif Kabupaten dan kota Yogyakarta

No	Kota	Luas (Km ²)
1	Kota Yogyakarta	32,50
2	Kab. Kulon Progo	586,28
3	Kabupaten Bantul	506,85
4	Kabupaten Gunung Kidul	1,485
5	Kabupaten Sleman	574,82

Sumber: Dinas Perhubungan Propinsi DIY, Transportasi Dalam Angka (2006)

Berdasarkan hasil registrasi penduduk DIY pada tahun 2006 yang tercatat pada kantor statistik Provinsi DIY, jumlah penduduk pada tahun 2006 sebesar 3.281.800 jiwa dengan presentase jumlah penduduk perempuan 50,78 persen dan penduduk laki-laki 49,22 persen menurut kewarganegaraan, persentase penduduk WNI (Warga Negara Indonesia) mencapai 99,96 persen dan selebihnya 0,04 persen WNA (Warga Negara Asing), (Dinas Perhubungan Propinsi DIY, Transportasi Dalam Angka 2006).

Pertumbuhan penduduk pada tahun 2007 sebesar 1,01 persen relatif lebih rendah dibandingkan dengan pertumbuhan tahun sebelumnya. Kabupaten Bantul, Kabupaten Sleman dan Kota Yogyakarta memiliki angka pertumbuhan di atas angka provinsi, masing-masing sebesar 1,46 persen, 1,34 persen dan 1,32 persen.

Berdasarkan sensusnas, komposisi umur penduduk di Yogyakarta di dominasi oleh kelompok usia dewasa (20-24 tahun) sebesar 10,54 persen dan kelompok usia lanjut 13,65 persen. Besarnya proporsi mereka yang berusia lanjut mengisyaratkan tingginya usia harapan hidup penduduk DIY.

Berdasarkan hasil Sakernas february 2007, persentase penduduk DIY umur 15 tahun ke atas menurut kegiatan adalah 71,69 persen merupakan angkatan kerja (67,33 persen bekerja dan 4,36 persen pengangguran), sedangkan sisanya sebesar 28,31 persen merupakan bukan angkatan kerja (sekolah, mengurus rumah tangga dan lainnya masing-masing adalah 11,16 persen, 13,23 persen, dan 3,93 persen). Sedangkan berdasarkan lapangan usaha utama, penduduk yang bekerja bergerak pada sektor pertanian 32,09 persen, perdagangan 21,91 persen, jasa 15,13 persen, industri 14,34 persen dan sisanya 16,53 persen di sektor-sektor lainnya.

Pelayanan jasa perhubungan di Daerah Istimewa Yogyakarta dilayani oleh berbagai moda angkutan antara lain: moda angkutan jalan, moda angkutan kereta api, moda angkutan udara dan moda angkutan penyeberangan sungai dan danau serta pelayanan jasa pos dan telekomunikasi. Moda angkutan jalan dengan trayek terdiri dari angkutan pedesaan, angkutan perkotaan, angkutan antar kota dalam Provinsi, angkutan antar kota antar Provinsi.

Permasalahan transportasi merupakan hal yang menakutkan bagi banyak kota dalam meningkatkan daya tarik dan citra kotanya. Kemacetan, kecelakaan dan polusi merupakan bagian dari aspek negatif transportasi yang berpotensi secara perlahan mengurangi perekonomian kota, termasuk dalam hal ini juga terjadi di Yogyakarta. Stagnasi sektor pariwisata dan pendidikan di Yogyakarta merupakan gejala lambatnya penanganan transportasi dari kecepatan gelombang masalahnya (Sutomo, 2009).

Berdasarkan Transportasi Dalam Angka DisHubKomInfo Provinsi DIY Tahun 2006, jumlah jenis kendaraan bermotor yang terlibat kecelakaan lalu lintas di provinsi Yogyakarta tahun 2006 yaitu 1,066 kejadian, dan jumlah terbanyak terjadi di Yogyakarta yaitu 206 kejadian, jika dilihat menurut kelompok umur jumlah kecelakaan lalu lintas di provinsi Yogyakarta berjumlah 1,907 kejadian, dan jumlah terbanyak terdapat pada kelompok umur 16-25 tahun yaitu 708 kejadian. Tingginya angka kecelakaan lalu lintas tidak hanya dikaitkan dengan rendahnya tingkat responsibilitas pemerintah, politisi, masyarakat maupun swasta, namun berkaitan dengan sistem budaya yang rapuh dalam membentuk perilaku seseorang untuk mengembangkan manajemen transportasi dan perilaku berlalu lintas.

Salah satu kelemahan penyelenggaraan sistem angkutan umum perkotaan di Yogyakarta terletak pada sisi finansial yang tidak transparan. Usaha untuk mengaburkan keuangan dimulai dengan penghapusan tiket. Hal ini menyebabkan besaran jumlah penumpang, pendapatan pengusaha tidak dapat diketahui secara pasti. Selain itu, permasalahan transportasi di Yogyakarta yaitu Karakteristik transportasi di kota Yogyakarta yang bersifat *mix traffic* dimana semua moda kendaraan berada pada satu ruas jalan. Kondisi ini menimbulkan kesemrawutan lalu lintas. Pada jaringan jalan yang ada hampir semua daerah dapat dilalui dengan kendaraan pribadi, terutama penggunaannya masih dalam regional Yogyakarta, Seiring penggunaan kendaraan pribadi yang terus meningkat, kebutuhan pelayanan angkutan umum juga turut meningkat (Ditjen Hubdat, 2006)

2. Perkembangan Trans Jogja

Sebuah sarana baru untuk transportasi hadir di Yogyakarta. Sarana ini bernama Trans Jogja. Setelah mengalami penundaan beberapa kali, tanggal 18 Februari 2008 melakukan uji coba. Mulai tanggal 25 februari 2008 Bus Trans Jogja resmi di operasikan dengan tarif yang normal. Trans Jogja beroperasi mulai pukul 05.30 pagi sampai dengan pukul 21.30 malam. Pada tanggal 26 Desember 2008 dilakukan optimasi di beberapa jalur Trans Jogja yaitu mengubah jalur yang dilalui dengan tujuan untuk mengoptimalkan halte transit agar nilai dan perputaran arah pergerakan *load factor* seimbang dengan jalur-jalur Bus Trans jogja lainnya. Sebelum adanya optimasi, jalan yang dilalui bus jalur 3B adalah jalan Jendral Sudirman — jalan C.Simanjuntak — halte Kopma UGM, setelah adanya optimasi jalan yang dilalui berubah menjadi jalan Jenderal Sudirman — jalan Cik Ditiro (halte DR.YAP) — halte Kopma UGM.

Metode operasi bus Trans Jogja berbasis *buy the service system* menggantikan sistem bus perkotaan yang berbasis setoran. Pergantian sistem ini berdasarkan nilai *load factor* 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 Pratomo, 2007).

Nilai *load faktor* Trans Jogja sendiri berdasarkan data analisis setelah beroperasi jalur 1A rata-rata pagi 40,03 %, siang 63, 14 %, sore 74,20 % (Dalam Kurniawan, 2008), 1B rataaan *Load factor* pagi 40,08 %, siang 50,83

%, sore 28,98 % (dalam Susetyo,2008), 2A rata-rata *load factor* pagi 37,23%, siang 46,47 %, sore 33,72 % (dalam pakayamo, 2008), Namun penelitian-penelitian terdahulu tidak menyertakan informasi tentang karakteristik dan persepsi penumpang terhadap pelayanan, hal inilah yang mendorong peneliti mengadakan penelitian terhadap evaluasi karakteristik penumpang jalur 3B dan persepsi penumpang terhadap pelayanan Trans Jogja.

B. Identifikasi Masalah Penelitian

1. Mengetahui Jenis pergerakan (Pergerakan non Spasial), segala karakteristik pergerakan yang berkaitan dengan aspek non – spasial, berdasarkan sebab terjadinya pergerakan seperti aspek ekonomi sosial, pendidikan, wisata budaya.
2. Golongan penumpang bus Trans Jogja saat ini belum diketahui termasuk atau di kategorikan dalam golongan *Captive Users* dan *Choice Users*.
3. Analisa Distribusi perjalanan antan zona (Internal dan Eksternal).
4. Profil Penumpang (Profesi penumpang,usia dan asal domisili)

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Mengetahui karakteristik penumpang Trans Jogja jalur 3B, meliputi:
 - a) Jenis kelamin
 - b) Asal domisili penumpang
 - c) Usia penumpang
 - d) Profesi penumpang

- e) Tujuan perjalanan
 - f) Asal tujuan (halte awal dan halte akhir)
 - g) Golongan penumpang (*captive* dan *choice*)
 - h) Ketergantungan penumpang terhadap Trans Jogja
 - i) Frekuensi penggunaan Trans Jogja dalam durasi satu minggu
2. Mengetahui persepsi penumpang mengenai pelayanan fisik dan non fisik berdasarkan nilai kuantitatif responden, meliputi:
- a) Persepsi penumpang terhadap jadwal kedatangan/keberangkatan
 - b) Persepsi penumpang terhadap layanan operator halte
 - c) Persepsi penumpang terhadap layanan pramugara pramugari
 - d) Persepsi penumpang terhadap desain ukuran halte
 - e) Persepsi penumpang terhadap fasilitas halte
 - f) Jarak halte asal keberangkatan terhadap rumah atau tempat tinggal
3. Proyeksi masa mendatang

D. Keaslian Penelitian

Penelitian tentang Evaluasi Karakteristik Penumpang Jalur 3B dan Persepsi Penumpang Terhadap Pelayanan 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), Alwis Alkarni (2009) dengan judul *Analisa load factor* (rute 3A). Anjar Hartanto (2009) dengan judul *Analisa load factor* (rute 3B). Tugas akhir yang menganalisis mengenai Evaluasi Karakteristik Penumpang dan Persepsi Penumpang Terhadap Pelayanan belum pernah dilakukan pada bus Trans Jogja (rute 3B) setelah beroperasi belum pernah dibahas oleh penulis terdahulu.

E. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat dimanfaatkan oleh pemerintah atau pengelola bus Trans Jogja dalam mengoptimalkan bus Trans Jogja sesuai dengan permintaan masyarakat provinsi DIY dalam perkembangan atau mobilitas antar zona tarikan pergerakan. Hasil penelitian ini, juga dapat dimanfaatkan sebagai dasar pemikiran oleh peneliti lain yang berminat melakukan penelitian yang sejenis dengan penelitian ini.

F. Ruang Lingkup atau Batasan Penelitian

Dalam laporan ini agar lebih terarah dan tidak keluar dari permasalahan yang ditetapkan, maka penulis membuat batasan masalah, hal ini disebabkan peneliti memiliki keterbatasan izin waktu, dalam pengambilan data primer. Adapun batasan masalah tersebut adalah:

1. Penelitian ini dilakukan pada angkutan umum perkotaan bus Trans Jogja di Daerah Istimewa Yogyakarta khususnya pada trayek 3B,

2. Pembahasan masalah penelitian ini bersifat kuantitatif berdasarkan hasil jawaban responden,
3. Penelitian ini tidak membahas tentang pertukaran moda, dan pemilihan rute Trans Jogja lainnya,
4. Penentuan data primer tidak meliputi data survei waktu tempuh dan naik – turun penumpang,
5. Analisis *headway* diperlukan untuk mendukung persepsi penumpang terhadap keterlambatan,
6. Penentuan zona letak halte tidak berdasarkan batas wilayah aglomerasi dan administratif provinsi Yogyakarta, namun penentuannya menggunakan asumsi DisHubKomInfo provinsi Yogyakarta,
7. Penetapan populasi tidak berdasarkan data penumpang harian, namun ditentukan oleh pihak DisHubKomInfo sebesar 14.000 per hari,
8. Jawaban persepsi penumpang terhadap layanan fisik dan non fisik bus Trans Jogja adalah persepsi Penumpang secara umum, artinya tidak hanya pada jalur 3B namun pengalaman responden selama menggunakan jasa layanan bus Trans Jogja.
9. Analisis persepsi penumpang tidak meliputi bus dan pramudi Trans Jogja