

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Di era globalisasi ini, untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia seperti halnya kebutuhan primer, sekunder, dan bahkan tersier sudah menjadi suatu kegiatan rutin yang dilakukan oleh manusia, yang tidak bisa dihindari bahkan seringkali cenderung mendesak. Untuk memudahkan hal tersebut, manusia membutuhkan transportasi untuk perpindahan barang maupun untuk perpindahan dirinya sendiri dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam kurun waktu tertentu. Karena begitu pentingnya peranan transportasi dalam kegiatan manusia, diperlukan pembaharuan yang berkesinambungan pada sarana dan prasarana transportasi yang memadai untuk mengimbangi pertumbuhan permintaan akan transportasi itu sendiri.

Sampai saat ini, angkutan umum masih menjadi pilihan utama masyarakat sebagai salah satu transportasi termudah untuk diakses. Hal ini didasari bahwa Indonesia mempunyai penduduk yang cukup padat, angkutan umum merupakan sarana transportasi disediakan pemerintah untuk mewadahi kebutuhan masyarakat dari berbagai golongan, tak terkecuali Daerah Istimewa Yogyakarta sebagai salah satu provinsi yang cukup padat. Oleh karena itu, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta menggunakan angkutan umum.

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan salah satu provinsi di Indonesia, yang terletak di pulau Jawa dengan luas wilayah sekitar 3.185,80 km².(Badan Pusat Statistik Provinsi D.I. Yogyakarta, 2015) Mempunyai kepadatan penduduk dengan jumlah 3.679.176 jiwa (Badan Pusat Statistik Provinsi D.I.Yogyakarta, 2015). Daerah Istimewa Yogyakarta masuk dalam kategori Provinsi dengan jumlah penduduk yang cukup padat. Sehingga Daerah Istimewa Yogyakarta yang dikenal akrab dengan nama DIY ini sangat membutuhkan keberadaan angkutan umum dikarenakan kebutuhan penduduk yang cukup tinggi, yang dapat mengurai kemacetan yang ada di wilayah DIY.

Salah satu angkutan umum di Provinsi DIY ialah Trans Jogja. Trans Jogja merupakan transportasi angkutan umum perkotaan yang dikelola oleh Dinas Perhubungan DIY. Rute Trans Jogja ada 11 trayek pada awal tahun 2017. Berkaitan dengan hal itu pemerintah DIY menambah 167 armada untuk perencanaan operasional Trans Jogja Tahun 2018. Tetapi perencanaan Operasional Trans Jogja tahun 2017 dibagi 2 (dua) pelaksanaan :

1. Pada bulan April 2017 dengan jumlah sebanyak 105 buah melayani 15 trayek.
 2. Pada bulan Agustus 2017 dengan jumlah 128 buah melayani 17 trayek.
- Ada 2 (dua) perusahaan yang dipercayakan oleh Dinas Perhubungan DIY untuk mengelola Trans Jogja tersebut yaitu PT. Jogja Tugu Trans dan PT.

Anindya Mitra Internasional. 2 (dua) perusahaan tersebut mempunyai tanggung jawab yang berbeda pada tiap-tiap jalur bus Trans Jogja yaitu

1. PT. Jogja Tugu Trans bertanggung jawab untuk mengelola Jalur bus 1A, 1B, 2A, 2B, dan 3A.
2. PT. Anindya Mitra Internasional bertanggung jawab untuk mengelola Jalur bus 3B, 4A, 4B, 5A, 5B, 6, 7, 8, 9, 10 dan 11.

Perencanaan analisis penelitian ini menggunakan survei dinamis dengan metode analisis *load factor* dan jumlah penumpang Trans Jogja. Hal ini bertujuan agar mengetahui pendapatan bersih terhadap adanya trayek baru, armada baru dan BOK (Biaya Operasional Kendaraan) Trans Jogja 2017.

1.2 Perumusan Masalah

Permasalahan utama yang dibahas adalah mengetahui pendapatan bersih setiap angkutan umum Trans Jogja yang dikelola oleh Perseroan Terbatas (PT). Jogja Tugu Trans secara akurat.

1.3 Batasan Masalah

Batasan dari penelitian Tugas Akhir ini yaitu :

1. Penelitian dilakukan pada bus Trans Jogja yang dikelola oleh Perseroan Terbatas (PT). Jogja Tugu Trans di Jalur bus 1A, 1B, 2A, 2B dan 3A pada waktu tertentu.
2. Menggunakan kendaraan umum yaitu Trans Jogja.
3. Penelitian terhadap jumlah penumpang Bus Trans Jogja menggunakan metode analisis *load factor* dengan survey dinamis.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian Tugas Akhir ini yaitu :

1. Untuk mengetahui pendapatan bersih setiap bus Trans Jogja yang dikelola oleh Perseroan Terbatas (PT). Jogja Tugu Trans secara akurat.
2. Untuk mengetahui jumlah penumpang pada bus Trans Jogja yang dikelola oleh Perseroan Terbatas (PT). Jogja Tugu Trans.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari hasil penelitian Tugas Akhir ini yaitu :

1. Bagi pembaca, diharapkan dapat menambah wawasan baru tentang trayek baru Trans Jogja.
2. Bagi Perseroan Terbatas (PT). Jogja Tugu Trans, diharapkan agar dapat menjadi masukan dan mengetahui pendapatan secara optimal dan efisien.

1.6 Keaslian Tugas Akhir

Dalam pelaksanaan penulisan, judul Tugas Akhir **Analisis Load Factor Pada Angkutan Umum Trans Jogja** belum pernah ditulis oleh penulis lain. Penelitian Tugas Akhir ini ada beberapa referensi yang digunakan sebagai pedoman yaitu :

1. Skripsi : Perencanaan *Timetable* pada Trans Jogja yang disusun oleh Theresia Friesca, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2017.
2. Skripsi : Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Kupang, NTT yang disusun oleh Frederika Putri Manu, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2016.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan Umum

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum penumpang meliputi : angkutan kota (bus, minibus, dsb.), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara (Warpani,1990)

Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang angkutan jalan tertulis pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan dan Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran. Angkutan umum ada dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat untuk melakukan aktivitas, selain itu faktor lain karena tidak semua warga mempunyai kendaraan pribadi. Tujuan utama pelayanan angkutan umum yang baik dan layak bagi masyarakat adalah pelayanan yang cepat, aman, murah dan nyaman. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani,1990)

Berdasarkan Undang-Undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari satu kota ke kota lain..
2. Angkutan pendesaan yang merupakan pemindahan orang dalam suatu antar wilayah pendesaan.
3. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui batas lintas negara lain.

Angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Memiliki izin usaha angkutan
2. Memiliki izin trayek
3. Mengasuransikan kendaraan serta penumpangnya
4. Laik pakai bagi kendaraan yang dioperasikan.

Pada dasarnya penyelenggara angkutan umum biasanya dilakukan menyangkut tiga sisi pandang yaitu pengguna jasa angkutan (penumpang), perusahaan swasta/koperasi (operator) dan pemerintah, umumnya melalui Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) sebagai regulator.

2.2 Pola Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan

Berdasarkan surat keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002, perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang sebagai bahan pertimbangan, yakni :

1. Pola pergerakan penumpang angkutan umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

2. Kepadatan penduduk

Salah satu faktor terjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

3. Daerah pelayan

Pelayanan angkutan umum selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

4. Karakteristik jaringan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

2.3 Kualitas Kinerja Operasi

Giannopoulus (1990) dalam Edna (2014) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas kinerja operasi antara lain :

1. Nilai okupansi bus (*load factor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia didalam bus. Nilai okupansi 125% artinya jumlah penumpang yang berdiri 25% dari tempat duduk yang tersedia, nilai okupansi 100% berarti tidak ada penumpang yang berdiri dan semua tempat duduk terisi. Nilai ini diperlukan untuk menentukan aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran reabilitas dari transportasi perkotaan. Pada jam-jam sibuk nilai okupansi dapat melebihi batas-batas yang diinginkan, maka frekuensi pelayanan dan kapasitas bus juga harus meningkat.

2. Reabilitas.

Reabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk satu ketataan bus-bus pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan presentase bus akan datang

tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebelum bis tepat waktu jika bis tersebut tiba dalam interval waktu yang telah dijadwalkan, standar waktu terlambat awal datang antara 0-5 menit.

3. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

Aspek yang harus betul-betul dipertimbangkan adalah kenyamanan yang diterima oleh pengguna, yang diasumsikan dengan pengaturan tempat duduk, kemudahan bergerak dalam bus, diturunkan ditempat henti bis, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bis serta kondisi kebersihan bus.

4. Panjang trayek

Panjang trayek sedapat mungkin melalui lintasan terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokkan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka membuang-buang waktu. Panjang trayek angkutan kota harus dibatasi agar tidak terlalu jauh, 2-2,5 jam perjalanan pulang pergi.

5. Lama perjalanan

Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1-1,5 jam, dan maksimum 2-3 jam. Waktu perjalanan penumpang rata-rata pada saat melakukan penyimpangan harus tidak melebihi 25% dari waktu perjalanan kalau tidak melakukan penyimpangan terhadap lintasan pendek.