

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Yogyakarta sebagai Ibukota Provinsi yang dikenal sebagai Kota Budaya, Kota Pendidikan dan Kota Pariwisata. Budaya masyarakat yang ramah membuat Yogyakarta menjadi nilai tambah bagi para wisatawan. Kota Yogyakarta memiliki tingkat mobilitas penduduk yang tinggi, sehingga perlu adanya sarana transportasi yang aman, nyaman dan tepat waktu serta mampu mendukung perkembangan kota untuk dapat memuaskan pengguna jasa transportasi dan mampu mengurangi kemacetan yang terjadi di Kota Yogyakarta.

Pemerintah bersama Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta harus dapat mengatasi masalah transportasi yang ada di Kota Yogyakarta. Maka salah satu faktor yang mendorong Dinas Perhubungan Komunikasi, dan Informatika Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta untuk dapat menjawab persoalan tersebut adalah dengan adanya Bus Trans Jogja. Diresmikannya Bus Trans Jogja pada tanggal 18 Februari 2008 dengan tarif Rp 1.000,00. Partisipasi masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Jogja sangat besar karena keingintahuan mereka terhadap Trans Jogja dan tarif yang diberlakukan cukup terjangkau. Ini dapat dilihat dari halte-halte yang penuh oleh penumpang. Akan tetapi, hal ini tidak terjadi pada saat Trans Jogja mengenakan tarif Rp 3.600,00. Halte dan bus Trans Jogja menjadi sepi penumpang. Salah satu penyebabnya adalah tarif yang mahal namun tidak diimbangi dengan peningkatan

kinerja Bus Trans Jogja, yang dalam perkembangannya masih belum memuaskan. Secara visual dapat dilihat dari masih banyaknya daerah yang belum di lewati Bus Trans Jogja. Untuk dapat meningkatkan kinerja Bus Trans Jogja pada April 2017, Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi DIY meluncurkan trayek baru Trans Jogja, yaitu jalur 5A, 5B, 6A, 6B, 7, 8, 9, 10 dan 11. Rute ini melewati sejumlah tempat penting, yaitu Ring Road Barat, Jl. Magelang, J-Walk, Jogja City Mall, Basen. Sehingga rute baru ini diharapkan dapat berfungsi sebagai penghubung untuk daerah-daerah yang belum terlewati oleh rute-rute sebelumnya.

Namun dalam perkembangan suatu pergerakan antar kota, faktor pemilihan moda memegang peranan penting yang cukup akan menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum serta pilihan moda transportasi lain yang dapat digunakan. Dengan demikian maka hal tersebut akan dikembangkan sebagai bahan penelitian mengenai pemilihan moda Bus Trans Jogja dan kendaraan pribadi. Untuk dapat dijadikan pertimbangan dalam perbaikan kinerja angkutan umum Bus Trans Jogja dalam melayani penumpang secara efektif dan efisien.

Angkutan umum perkotaan yang baik diharapkan dapat memberikan kontribusi bagi berbagai permasalahan perkotaan. Permasalahan perkotaan ini antara lain adalah kemacetan, pemborosan bahan bakar minyak, polusi, dan beberapa akibat turunan dari permasalahan tersebut. Pengembangan angkutan umum saat ini terkendala beberapa hal seperti pertumbuhan kendaraan pribadi (mobil dan sepeda motor) yang pesat, prasarana pendukung yang kurang baik (*halte*, trotoar) dan regulasi yang kurang berpihak. Tingkat muat menjadi rendah hingga pelayanan buruk merupakan indikasi-indikasi yang menggambarkan

hipotesis melemahnya sendi-sendi angkutan umum, yang diperkirakan akan berdampak pada menurunnya aksesibilitas transportasi bagi masyarakat di kawasan perkotaan Yogyakarta. Prasarana pendukung seperti halte dan trotoar juga hal yang menyebabkan orang tidak suka menggunakan angkutan umum karena angkutan umum menjadi sulit dijangkau dengan berjalan kaki. Untuk mengetahui mengapa angkutan umum ini cenderung mengalami penurunan kinerja setiap tahunnya, perlu diketahui siapakah sebenarnya pengguna angkutan umum saat ini ada perlu dikaji tentang tingkat pelayanan angkutan umum perkotaan ini.

Dalam penelitian ini untuk model pemilihan moda yang digunakan adalah Model Logit Binomial Selisih dan data diolah menggunakan *software LIMDEP 7.0*. Tujuan penelitian ini mengenai pemilihan terhadap moda transportasi yang digunakan tentunya didasari kenyataan bahwa pelaku perjalanan mempunyai pertimbangan-pertimbangan atau dengan alasan tertentu untuk menentukan moda yang akan digunakan dalam perjalanannya dari segala atribut yang ada pada moda-moda tersebut.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dikemukakan di atas permasalahan yang mendasari penelitian ini, khususnya pada moda Angkutan Umum Bus Trans Jogja dan kendaraan pribadi. Ada beberapa hal yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Bagaimana respon masyarakat terhadap atribut-atribut perjalanan dan pengaruhnya terhadap permintaan moda bus trans jogja dan kendaraan pribadi.
2. Bagaimana model pemilihan moda angkutan bus trans jogja dan kendaraan pribadi dengan model logit binomial logit selisih menggunakan *software LIMDEP 7.0*.

1.3 Batasan Masalah

Batasan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Lokasi penelitian dilakukan di Kota Yogyakarta.
2. Subyek penelitian adalah semua masyarakat Yogyakarta yang melakukan perjalanan.
3. Survei penelitian dilakukan dengan *Stated Preference* dan data diolah menggunakan *software LIMDEP 7.0*.
4. Moda transportasi yang diteliti hanya Bus Trans Jogja dan Sepeda Motor.
5. Variabel/atribut dalam penelitian ini yaitu biaya/tarif perjalanan, waktu tunggu dan waktu tempuh.

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini, yaitu :

1. Mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam pemilihan moda terhadap atribut perjalanan yaitu biaya/tarif perjalanan, waktu tempuh dan waktu tunggu.
2. Untuk memperoleh suatu model yang dapat menjelaskan probabilitas pemilihan moda.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam pemilihan moda terhadap atribut perjalanan yaitu biaya/tarif perjalanan, waktu tempuh dan waktu tunggu.
2. Sebagai arahan bagi pemerintah serta operator dalam menciptakan suatu sistem transportasi terpadu yang dikemas dalam bentuk regulasi, dengan tetap memfokuskan kepada pelayanan angkutan yang memadai kepada masyarakat.

1.6 Keaslian Penelitian

Adapun penelitian sebelumnya mengenai pemilihan moda, antara lain:

1. Kamilus Vianny W. Hurint, 2017. Analisis Biaya Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus : Kecamatan Larantuka, Kabupaten Flores Timur, NTT). Hasil penelitian ini menemukan bahwa model utilitas dengan fungsi selisih sepeda motor dan angkot dengan persamaan linear adalah $U_{sm - angkot} = 1,479 - 0,125.X_1 -$

$0,117.X_2 - 0,053.X_3$ dimana X_1 adalah Δ biaya, X_2 adalah Δ waktu tempuh dan X_3 adalah Δ waktu tunggu. Dari persamaan tersebut dapat diperoleh model yang dapat menjelaskan probabilitas pelaku perjalanan dalam memilih sepeda motor dan angkot untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja.

2. Jurike Ireynne Toar, James A. Timboeleng dan Theo K. Sendow, 2015. Analisa Pemilihan Moda Angkutan Kota Manado – Kota Gorontalo menggunakan Model Binomial Logit Selisih. Dari hasil analisa didapat suatu pemodelan antara moda bus dan moda mobil sewa yang diperoleh dengan persamaan linear $y = 13,76 + 0,00165X_1 + 1,655X_2 + 6,998X_3$ dimana X_1 adalah Δ Cost, X_2 adalah Δ Waktu Tempuh dan X_3 adalah Δ Waktu Tunggu. Dari persamaan tersebut dapat diperoleh model pemilihan moda transportasi yang menjelaskan probabilitas pelaku perjalanan dalam memilih moda bus dan moda mobil sewa.
3. Rahmatang Rahman, 2009. Studi Pemilihan Moda Angkutan Umum Antar Kota menggunakan Metode *Stated Preference*. Analisis data model pemilihan moda menggunakan model logit biner dan estimasi parameter model dengan menggunakan analisa regresi. Dari hasil analisis didapatkan logit model untuk pemilihan moda dengan variabel – variable: selisih biaya perjalanan (X_1), selisih waktu tempuh perjalanan (X_2), selisih jadwal keberangkatan (X_3), selisih tingkat pelayanan (X_4) antara mobil Kijang dan mobil Sedan. Hasil dari uji statistik disimpulkan bahwa biaya perjalanan, waktu tempuh perjalanan, jadwal keberangkatan

serta tingkat pelayanan secara signifikan mempengaruhi responden dalam memilih moda.

