

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Sejalan dengan perkembangan teknologi yang semakin pesat dan bertambahnya mobilisasi masyarakat yang beraktivitas di lingkungannya. Distribusi dan mobilisasi mulai didukung oleh penambahan kepemilikan kendaraan pribadi yang semakin meningkat yang pada gilirannya akan berdampak pada penurunan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum khususnya bis perkotaan.

Bis perkotaan sebagai sarana angkutan umum yang paling mudah dijangkau masyarakat mempunyai peranan penting dalam permasalahan di atas. Hal ini terlihat dari perkembangan kota Yogyakarta. Berdasarkan data Organda bulan September 2005, Yogyakarta memiliki armada bis perkotaan sebanyak 591 unit yang dioperasikan oleh lima perusahaan yakni PUSKOPKAR, KOPATA, KOBUTRI, ASPADA, dan DAMRI.

Berdasarkan hasil "Penelitian Reformasi Angkutan Umum Perkotaan Di Propinsi D.I.Yogyakarta" kondisi dan pelayanan angkutan umum saat ini buruk, dikarenakan jumlah bis yang sulit dikontrol, jadwal dan trayek yang masih sulit diatur, dan *load factor* bis perkotaan berada pada kisaran yang cukup rendah, rata-rata untuk semua jalur yang telah disurvei mempunyai rata-rata sebesar 27,22 % (Dishub D.I.Y, 2005). Dari 19 jalur bis perkotaan yang beroperasi, diambil dua jalur bis perkotaan sebagai sampel untuk dievaluasi kinerjanya yaitu bis jalur 7 dan 11.

Kedua jalur ini merupakan jalur yang potensial dan strategis karena melewati tempat-tempat pariwisata, pendidikan, kebudayaan, perdagangan, dan perkantoran. Persamaan dan perbedaan antara jalur 7 dan 11 dapat dilihat pada Tabel 1.1.

Tabel 1.1 Persamaan dan Perbedaan Antara Jalur 7 dan 11

<b>Persamaan</b>	Rute keberangkatan berawal di terminal Giwangan dan diakhiri di terminal Giwangan.
	Merupakan jalur yang potensial dan strategis karena melewati tempat-tempat pariwisata, pendidikan, kebudayaan, perdagangan, dan perkantoran.
<b>Perbedaan</b>	Rute operasional jalur 7 ke arah utara dan jalur 11 ke arah barat.
	Jalur 7 dapat disebut rute "pendidikan" karena banyak melewati sekolah-sekolah dan perguruan tinggi seperti UGM, UNY, UIN Sunan Kalijaga, Sanata Darma, SMUN 8, dan lain-lain. Sedangkan jalur 11 dapat disebut rute "pariwisata" karena banyak melewati tempat-tempat pariwisata seperti Malioboro, Kraton, dan Kota Gede.
	Jalur 11 menjangkau moda transportasi yang lain yaitu stasiun kereta api Tugu. Sedangkan jalur 7 hanya menjangkau terminal Condong Catur.

Dilihat dari perkembangan bis perkotaan di Yogyakarta, khususnya bis jalur 7 dan 11 yang memiliki permasalahan masing-masing. Bis jalur 11 jarang sekali masuk Terminal Giwangan dan jarang terlihat di rute trayeknya, sehingga sering juga disebut dengan jalur kurus. Bis jalur 7 masih mudah untuk ditemukan dan masih banyak yang beroperasi, sehingga sering juga disebut dengan jalur gemuk. Oleh karena itu, perlu dilakukannya evaluasi terhadap kinerja bis perkotaan tersebut.

## 1.2. Rumusan Masalah

Dari penjelasan latar belakang di atas dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut ini.

1. Kinerja angkutan umum bis perkotaan jalur 7 dan 11 di Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta tahun 2006.
2. Cara memperbaiki pelayanan bis perkotaan jalur 7 dan 11 apabila kinerjanya buruk.

## 1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi kinerja angkutan umum bis perkotaan jalur 7 dan 11 kota Yogyakarta, yaitu untuk :

1. mengetahui kinerja waktu tempuh rata-rata, jarak tempuh rata-rata, waktu antara (*headway*), faktor muat (*load factor*), dan ketersediaan (*availability*) armada bis perkotaan jalur 7 dan 11,
2. mengusulkan beberapa upaya untuk peningkatan kinerja bis perkotaan jalur 7 dan 11.

## 1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian adalah untuk memberikan gambaran pelayanan angkutan umum bis perkotaan Yogyakarta khususnya jalur 7 dan 11.

Diharapkan dari hasil penelitian ini dapat memberikan informasi dan bahan masukan kepada instansi terkait guna menertibkan dan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat serta pihak operator angkutan umum tersebut.

### 1.5. Batasan Penelitian

Penelitian ini dibatasi dengan batasan-batasan sebagai berikut ini.

1. Kinerja angkutan umum yang dievaluasi hanya jarak tempuh, waktu tempuh, waktu antara, faktor muat, dan jumlah armadanya.
2. Angkutan umum bis perkotaan yang diteliti hanya jalur 7 dan 11.
3. Biaya transportasi penumpang diabaikan.

