



INTISARI

Kota Yogyakarta yang merupakan ibukota Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta terdiri dari 14 (empat belas) kecamatan. Sebagian besar penduduknya menggunakan bis kota sebagai sarana angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitas mereka. Ada 19 rute bis kota yang telah ditetapkan Pemerintah Daerah sejak tahun 2002. Namun, hingga akhir tahun 2005, hanya ada 14 rute yang masih beroperasi. Hal ini dapat disebabkan oleh tidak meratanya potensi penumpang yang ada pada masing-masing rute. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui potensi penumpang, potensi rute berdasarkan potensi penumpang dan pendapat supir bis kota, kesesuaian antara potensi rute berdasarkan potensi penumpang dan potensi rute berdasarkan pendapat supir bis kota, serta implikasi terhadap kebijakan yang berlaku.

Metode penelitian ini adalah metode analisa data sekunder, menggunakan data berupa potensi penduduk yang meliputi jumlah penduduk menurut umur, tingkat pendidikan, jenis kelamin, kepemilikan kendaraan pribadi dan jumlah pelajar, serta potensi wilayah yang meliputi jumlah fasilitas pelayanan dan luas penggunaan lahan tiap kecamatan. Data-data tersebut diolah dengan menggunakan teknik *skoring*, *scalling* dan klasifikasi, sehingga menghasilkan klas potensi penumpang bis kota (klas potensi tinggi, klas potensi sedang dan klas potensi rendah). Selanjutnya, dengan teknik yang sama berdasarkan klas potensi penumpang, ditentukan klas potensi rute bis kota (jalur gemuk, jalur sedang dan jalur kurus). Hasil klas potensi rute berdasarkan data sekunder ini dicocokkan dengan klas potensi rute yang ada di lapangan, berupa informasi dari supir bis kota tentang pengoperasian bis kota di lapangan, dengan teknik wawancara..

Berdasarkan hasil yang diperoleh dari penelitian ini, sebagian besar kecamatan yang ada di Kota Yogyakarta memiliki potensi penumpang bis kota sedang dan rendah, masing-masing 42,86%. Sisanya sebanyak 14,29% adalah kecamatan yang memiliki potensi penumpang tinggi. Variasi potensi penumpang mengakibatkan variasi potensi rute bis kota yang beroperasi di Kota Yogyakarta. Ada 5 rute (jalur 4, 5, 12, 15, 17) yang termasuk jalur gemuk, 2 rute (jalur 9, 11) yang termasuk rute sedang dan 7 rute (jalur 2, 3, 6, 7, 10, 16, 19) yang termasuk jalur kurus. Berdasarkan pendapat supir, rute yang termasuk jalur gemuk adalah jalur 2, 4, 7, 12, 15; jalur sedang adalah jalur 6, 10, 17, 19; dan jalur kurus adalah jalur 3, 5, 9, 11, 16. Berdasarkan hasil tersebut dapat terlihat bahwa terdapat persamaan dan perbedaan antara potensi rute berdasarkan potensi penumpang (data sekunder) dengan berdasarkan pendapat supir (data primer). Perbedaan dapat terjadi karena kondisi wilayah dan fasilitas pendukung yang ada di dalamnya tidak dapat berfungsi secara optimal dalam menghasilkan penumpang dan terjadinya tumpang tindih jalur (*overlapping*) pada ruas-ruas jalan tertentu.

Dengan demikian, Pemerintah Daerah dan instansi terkait hendaknya melakukan peninjauan ulang rute bis kota yang ada sekarang, dengan mempertimbangkan potensi penumpang yang ada di setiap kecamatan, dengan harapan bahwa kesenjangan antar rute bis kota, operator pengelola dan kesenjangan wilayah secara umum dapat diminimalisir. Sebaiknya dibuat peraturan yang jelas tentang bis kota agar tercipta sistem transportasi perkotaan yang lebih baik di Kota Yogyakarta.



ABSTRACT

Yogyakarta City, the Capital City of Yogyakarta Special Province, consists of 14 (fourteen) districts. Many of the city people choose bus as their mode of public transportation to meet their needs of mobility. There are 19 bus routes which is established by Local Government in 2002. But, there are only 14 bus routes which is operated until the end of 2005. This condition can be caused by the inequality of passenger potency of each routes. The aims of this research are to know passenger potency, route potency based on inhabitants' potency and driver's opinion, and also to find the implication of existing bus routes policy.

The method of this research is secondary datas analysis method. The datas are number of people based on age, education, gender, number of private vehicle ownership, number of students, number of public facilities and type of land use. These datas are operated by scoring, scalling and classifying techniques and results in classification of passanger potency (high class, moderate class and low class) in every region in Yogyakarta City. Then, with the same techniques based on passenger potency, classification of route potency (big route, medium route and small route) is made. These classifications of route potency based on passenger potency are matched with route potency based on bus driver's opinions as the information from bus driver which is collected by interviewing.

Based on the results of this research, most of regions in Yogyakarta City are classify into moderate and low class passenger potency (each is 42.86%). The others 14,29% are classified into high class passanger potency. The variety of passenger potency causes the variety of bus routes potency operated in Yogyakarta City. There are 5 routes (route 4, 5, 12, 15, and 17) which is classified into big routes, 2 routes (route 9 and 11) are classified into medium routes, and 7 routes (route 2, 3, 6, 7, 10, 16, and 19) are classified into small routes. According to bus driver's opinion, bus routes thas is classified into big routes are route 2, 4, 7, 12, 15; medium routes are route 6, 10, 17, 19; ang small routes are route 3, 5, 9, 11, 16. These results shows the similarities and differences between bus route potency based on passenger potency (secondary datas) and bus routes potency according to bus driver's opinion (primary datas). The differences can be caused by many things, such as the overlapping routes on some roads or unefectiveness regional condition and supporting public facilities to gain bus passanger.

Therefore, Local Government and Related Department should reshuffle the existing bus route by considering passanger potency in each regions. The gap between bus routes, bus operators and regions can be minimized. There must be strict regulation about bus routes, in order to make a better bus urban transport system in Yogyakarta City.