

**KONSEP STRUKTUR KOTA DAN PERSEBARAN FASILITAS
PENDIDIKAN DALAM PENENTUAN RUTE ANGKUTAN
SEKOLAH DI KOTA BANDA ACEH**

TESIS

**Disusun Dalam Rangka Memenuhi Persyaratan
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota**

Oleh:

**AMIN BUDIMAN
L4D 007093**



**PROGRAM PASCA SARJANA
MAGISTER TEKNIK PEMBANGUNAN WILAYAH DAN KOTA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG
2009**

**KONSEP STRUKTUR KOTA DAN PERSEBARAN FASILITAS
PENDIDIKAN DALAM PENENTUAN RUTE ANGKUTAN SEKOLAH DI
KOTA BANDA ACEH**

Tesis diajukan kepada
Program Studi Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana Universitas Diponegoro

Oleh:

AMIN BUDIMAN
L4D 007093

Diajukan pada Sidang Ujian Tesis
Tanggal 13 Maret 2009

Dinyatakan Lulus
Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Magister Teknik

Semarang, 13 Maret 2009

Pembimbing Pendamping

Pembimbing Utama

Yudi Basuki, ST., MT

Ir. Mardwi Rahdriawan, MT

Mengetahui
Ketua Program Studi
Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Universitas Diponegoro

Dr. Ir. Joesron Alie Syahbana, M Sc

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini
Tidak terdapat karya yang pernah diajukan
Untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu perguruan tinggi.
Sepanjang pengetahuan saya, juga tidak terdapat karya atau pendapat
yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, Kecuali secara tertulis diakui
dalam naskah ini dan disebutkan dalam Daftar Pustaka.

Semarang, 13 Maret 2009

AMIN BUDIMAN
NIM L4D 007093

Jihad itu adalah Ibadah

Menuntut ilmu juga adalah Ibadah

Maka Tuntunlah keduanya dengan seimbang (K.H. Djamaluddin)

Tesis ini kupersempahkan kepada :

- ❖ Istriku tercinta Della Tiartasari
- ❖ Buah hatiku Adeela Faizah
- ❖ Ibu dan Bapak Asy' Ari, Mama Dar, Mama Anum dan Bapak Bachtiar
yang selalu mendo'akan dan mengiringi setiap langkahku
- ❖ Keluarga Besar Bani Abdul Djalil dan Bani Ahmad Soesmono
- ❖ Keluarga Besar Bani Ahmad bin Ibrahim dan Bani Abdul Mutholib bin Yakub
 - ❖ Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darusalam
 - ❖ Almamaterku, Universitas Diponegoro Semarang
- ❖ Keluarga Besar IKMAS (Ikatan Alumni Ma'had Assalaam Surakarta)

KATA PENGANTAR

Puji syukur Alhamdulillah kepada Allah SWT yang telah memberikan kekuatan dan kemampuan kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan penyusunan Tesis. Penyusunan Tesis dengan mengangkat judul “Konsep Struktur Kota dan Persebaran Fasilitas Pendidikan Dalam Penentuan Rute Angkutan Sekolah di Banda Aceh” adalah tugas akhir yang harus diselesaikan guna memenuhi persyaratan untuk memperoleh gelar Magister Teknik (MT) pada Program Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro Semarang.

Pemilihan tema transportasi bagi anak sekolah berangkat dari permasalahan belum terlayani dan tertatanya layanan transportasi khususnya bagi anak sekolah di Kota Banda Aceh, mengurangi angka kecelakaan lalu-lintas dikalangan anak sekolah. Tesis ini diharapkan dapat memberikan sumbangsih penulis kepada Pemerintah Kota Banda Aceh di dalam mengatur layanan transportasi angkutan khusus bagi anak sekolah.

Didalam pencapaian keberhasilan studi di MTPWK-UNDIP ini, terdapat banyak bantuan yang datang dari berbagai pihak yang telah membantunya, sehingga dengan kerendahan hati penulis menyampaikan rasa terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. **Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia**, yang telah memberikan dukungan pembiayaan melalui Program Beasiswa Unggulan hingga penyelesaian tugas akhir (Tesis) berdasarkan DIPA Sekretariat Jenderal DEPDIKNAS Tahun Anggaran 2007/2008 sampai dengan Tahun Anggaran 2009/2010.
2. **Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam**, yang telah memberikan kesempatan, kepercayaan tugas belajar dan bantuan dana kepada penulis.
3. **Ir. Mardwi Rahdiawan, MT dan Yudi Basuki, ST.,MT** sebagai pembimbing utama dan pembimbing pendamping yang telah memberikan asistensinya dengan penuh kesabaran dan kejeliannya sehingga tersusunnya tesis ini.
4. **Ir. Joko Suwandono, MSP dan Okto R. Manullang, ST.,MT** sebagai pembahas dan penguji yang telah memberikan masukan dalam penyempurnaan tesis ini
5. **Dr. Ir. Joesron Alie Syahbana, MSc** sebagai Ketua Program MTPWK UNDIP dan dosen pengajar .
6. **Seluruh Dosen MTPWK UNDIP** yang telah memberikan ilmunya kepada penulis dan rekan-rekan mahasiswa lainnya, semoga dapat bermanfaat bagi pembangunan di daerahnya masing-masing.
7. **Rekan-rekan Mahasiswa DIKNAS kelas 2B dan 2A** yang telah banyak bergaul dan sharing pengalaman di daerah dan membantu proses penyelesaian tugas akhir ini.

8. **Segenap rekan –rekan di bagian administrasi** Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota UNDIP atas segala bantuannya mulai dari awal sampai selasainya masa perkuliahan.
9. **Rekan-rekan Keluarga Besar IKMAS Tegal Angkatan 95** yang telah banyak membantu dan memotivasi penulis, sehingga tercapainya penyelesaian tesis ini.
10. **Semua pihak** yang tidak dapat disebutkan satu persatu oleh penulis.

Penulis menyadari bahwa penyusunan Tesis ini masih jauh dari kesempurnaan, maka dari itu saran dan kritik membangun dari berbagai pihak sangat diharapkan demi kesempurnaannya, sehingga hasil dari penelitian ini akan lebih bermanfaat bagi seluruh kalangan.

Semarang, Maret 2009

Penulis

Amin Budiman

ABSTRAK

Perkembangan Kota Banda Aceh menjelang berakhirnya kegiatan program rehabilitasi dan rekonstruksi menjadikan lebih baik. Aktifitas yang dilakukan oleh warga Kota Banda Aceh dan sekitarnya dalam kesehariannya memerlukan adanya kebutuhan layanan transportasi. Kondisi ini didukung dengan status yang diemban oleh Kota Banda Aceh yakni sebagai Ibukota Provinsi dan Pusat studi dan keilmuwan di Bumi Nanggroe Aceh Darussalam. Persebaran fasilitas pendidikan yang ada di seluruh pelosok kota menjadikan daya tarik bagi kalangan pelajar melakukan perjalanan ke tempat pusat lembaga pendidikan yang ada di Kota Banda Aceh. Namun hal ini belum didukung oleh layanan rute angkutan kota. Berdasarkan fenomena tersebut maka dalam penelitian ini dilakukan analisis rute pelayanan angkutan kota yang dapat menjangkau fasilitas pendidikan khususnya sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif, kemudian teknik analisis yang digunakan adalah perpaduan antara teknik kuantitatif dan teknik kualitatif, sedangkan alat yang digunakan yaitu analisis non statistik dan statistik serta penggunaan metode GIS (*Geography Information System*). Analisis yang dilakukan yaitu jaringan jalan (berdasarkan bentuk kota), persebaran fasilitas pendidikan (berdasarkan pada perkembangan struktur kota), pola pergerakan perjalanan (berdasarkan pada hasil perjalanan responden). Dari hasil analisis yang dilakukan secara menyeluruh maka dapat ditemukan konsep pelayanan rute angkutan kota yang dapat menjangkau seluruh sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh.

Temuan yang diperoleh dari hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tidak semua siswa dalam melakukan perjalan ke sekolahnya terlayani oleh jalur angkutan kota, sehingga menggunakan kendaraan pribadi dan jalan kaki. Penggunaan kendaraan bermotor di kalangan pelajar SLTP dan SLTA berdampak pada kondisi lalu-lintas dan jumlah korban kecelakaan di jalan raya. Dari aspek persebaran fasilitas sekolah, hal ini berdampak pada adanya permintaan layanan kebutuhan transportasi, namun pelayanan angkutan Kota hanya menjangkau pusat kota.

Berdasarkan pada hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa berdasarkan pada bentuk kota (Grid) dan perkembangan kota (Multiple-Nuclei) maka konsep pelayanan angkutan kota bagi dunia pendidikan di Kota Banda Aceh adalah dengan di bagi dalam 4 zona (A, B, C, D), masing-masing dilakukan pelayanan rute secara pulang dan pergi (PP), kecuali untuk zona A dibagi dalam 2 sub trayek dengan perangkutannya yang layak dan manusiawi. Dengan demikian keterkaitan antara rute angkutan kota dengan sarana dan prasarana pendidikan di Kota Banda Aceh adalah sebuah layanan sistem yang berkesinambungan.

Pembentukan rute atau trayek baru ini tidak berbenturan dengan rute eksisting angkutan kota yang ada, sehingga tidak menjadikan konflik baru, tetapi menciptakan layanan transportasi dan memajukan layanan kebutuhan transportasi di Kota Banda Aceh.

Kata kunci : Pergerakan, tarikan dan bangkitan perjalanan, jaringan jalan, stuktur kota

ABSTRACT

The end of rehabilitation and reconstruction program of Banda Aceh city changed to be better. The daily activities which have been done by the Banda Aceh's people and others need transportation services. This condition was supported by the status of Banda Aceh as the capital province, the centre of study and science in Nanggroe Aceh Darussalam. The spread of education facilities in the city made the students prefer to a trip to the center of educated institution in Banda Aceh. Meanwhile this condition had been not supported by the city transportation route services. Based on the phenomenon, this study used to analyze the city transportation route services that reached out the education facilities especially for junior and senior high school in Banda Aceh.

The research methodology which used in this research was descriptive method, thus the analysis technique that used in this research was the combination between quantitative and qualitative technique, mean while the tools that used in this research were statistic analysis, non statistic analysis and GIS (Geographical Information System). The subjects which analyze in the research were the road network (based on the plan of the city), the spread of education facilities (based on the development of city's structure) and the form of traveling (based on the result of respondents traveling). From the whole analysis, it was founded the concept of transportation route services in the city which reached the whole of junior and senior high school areas in Banda Aceh city.

The result of the research showed that not all students were reached by the routes of public transportations, therefore they used private means of transportation or go by foot. Riding motorcycles or driving cars for junior and senior high school students made the traffic crowded and increased the number of traffic accidents. From the spread of education facilities aspect, this caused the demand of transportation needs, meanwhile city transportation only reached in the center of the city.

Based on the result of the research it could be resumed that based on the form of the city (Grid) and the development of the city (Multiple-Nuclei) so the concept of the public transportation for education in Banda Aceh city could be device into 4 zones (A, B, C, D), every route service used to go and back, except for zone A divided in 2 sub route with properly and humanity transportations. Thereby dependability between city transportation route with tools and education infrastructure at Banda Aceh city was a continual system services.

The new routes did not confronted with the old routes of city transportation, but make transportation services and increase the need of services transportation in Banda Aceh.

Keyword: movement and pulling trip, road network, city structure.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
HALAMAN PERNYATAAN	iii
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	4
1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian	5
1.3.1 Tujuan	5
1.3.2 Sasaran	5
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	5
1.4.1 Ruang Lingkup Subtansional	6
1.4.2 Ruang Lingkup Spasial	6
1.5 Kerangka Pikir	6
BAB II SISTEM PERGERAKAN DAN RUTE ANGKUTAN TERHADAP SARANA DAN PRASARANA PENDIDIKAN	9
2.1 Sistem Pergerakan	9
2.2 Kajian Tentang Pendidikan	12
2.3 Kajian tentang Transportasi	15
2.3.1 Pengertian Kebangkitan dan Tarikan Lalu Lintas	15
2.3.2 Transportasi Dalam Konteks Kota	19
2.4 Kondisi Sistem Pelayanan Angkutan Kota	20
2.4.1 Trayek Angkutan Kota	21
2.4.2 Definisi Angkutan Kota	22
2.4.3 Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum	22
2.4.4 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum	24
2.4.5 Pola Aktivitas Angkutan Kota	25
2.4.6 Konfigurasi Jaringan Rute Angkutan Kota	26
2.4.7 Karakteristik Jalan	30
2.4.8 Klasifikasi Jalan	33
2.5 Struktur Kota	34
2.6 Teori Persebaran Pusat Pelayanan dan Penentuan Lokasi	37

2.7 Rangkuman Teori.....	44
2.7.1 Kawasan Pendidikan dan Kebutuhan Terhadap Angkutan Kota	44
2.7.2 Pergerakan dan Kebutuhan Terhadap Angkutan Kota	44
2.7.3 Rute Pelayanan Angkutan Kota	45
2.7.4 Pola jaringan Jalan	45
2.7.5 Struktur Kota	46
2.7.6 Persebaran Pusat Pelayanan dan Penentuan Lokasi Pusat Pelayanan.....	46
BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH STUDI	49
3.1 Gambaran Umum Lokasi	49
3.1.1 Wilayah Administrasi	49
3.1.2 Tata Guna Lahan	51
3.2 Kondisi Non Fisik	53
3.2.1 Kondisis Ekonomi	53
3.2.2 Kepemilikan Kendaraan.....	53
3.3 Kondisi Pendidikan	54
3.3.1 Visi dan Misi Pendidikan	54
3.3.2 Kondisi Fasilitas Pendidikan Sekolah Tingkat SLTP dan SLTA	56
3.3.3 Persebaran Jumlah Siswa SekolahTingkat SLTP dan SLTA	57
3.3.4 Persebaran Fasilitas Pendidikan Sekolah Tingkat SLTP dan SLTA.....	58
3.4 Jaringan Pelayanan Angkutan Kota.	59
3.4.1 Sistem Pelayanan Angkutan kota.....	59
3.4.2 Kondisi Jaringan Jalan	63
3.4.3 Kondisi Lintasan Rute Angkutan Kota.....	65
3.5 Responden	69
3.5.1 Asal Sekolah dan Usia Responden	69
3.5.2 Penggunaan Moda Angkutan Transportasi Ke Sekolah	70
3.5.3 Biaya Transportasi	71
BAB IV ANALISIS PERSEBARAN FASILITAS PENDIDIKAN DAN JARINGAN JALAN, JARINGAN PELAYANAN ANGKUTAN KOTA, STRUKTUR KOTA	73
4.1 Analisis Persebaran Fasilitas Pendidikan dan Jaringan Jalan	77
4.1.1 Asal dan Tujuan Siswa	69
4.1.2 Pola Pergerakan dan Maksud Tujuan	82
4.1.3 Kondisi Pendidikan	84
4.1.4 Pengaruh Persebaran Fasilitas Pendidikan Terhadap Pelayanan Angkutan Kota	87
4.1.5 Rangkuman.....	90
4.2 Analisis Jaringan Pelayanan Angkutan Kota	91
4.2.1 Kebijakan Pelayanan Rute Angkutan Kota.....	94

4.2.2 Pola Aktivitas.....	96
4.2.3 Arah Pergerakan.....	98
4.2.4 Pola Rute Angkutan Kota	98
4.2.5 Rangkuman	101
4.3 Analisis Srtuktur Kota.....	93
4.4 Usulan Pengembangan Rute Angkutan Kota Terhadap Sarana dan Prasarana Pendidikan	95
4.5 Relevansi Teori dan Konsep Dengan Hasil Penelitian	109
BAB V PENUTUP	112
5.1 Kesimpulan.....	112
5.2 Rekomendasi	114
DAFTAR PUSTAKA	117
LAMPIRAN	

DAFTAR TABEL

Tabel II.1	: Sistem Interaksi Guna Lahan dan Transportasi	10
Tabel II.2	: Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum dibandingkan Dengan Kendaraan Pribadi	24
Tabel II.3	: Moda Angkutan Umum berdasarkan kategori ROW dan Jenis Tehnologi	25
Tabel II.4	: Klasifikasi Angkutan Umum Berdasarkan Moda	25
Tabel II.5	: Tabulasi Rangkuman Teori.	47
Tabel III.1	: Luas Wilayah Kota Banda Aceh	49
Tabel III.2	: Penggunaan Lahan di Kota Banda Aceh	51
Tabel III.3	: Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Banda Aceh.....	54
Tabel III.4	: Data Sekolah Tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh.	56
Tabel III.5	: Jumlah Rombongan Belajar dan Siswa Tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh.....	57
Tabel III.6	: Data Jumlah Persebaran Siswa Tingkat SLTP dan SLTA Di Kota Banda Aceh.....	58
Tabel III.7	: Data Operator Angkutan Kota di Kota Banda Aceh	60
Tabel III.8	: Tarif Angkutan Kota di Kota Banda Aceh	61
Tabel III.9	: Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan Di Kota Banda Aceh.....	63
Tabel III.10	: Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Banda Aceh.....	63
Tabel III.11	: Panjang Jalan Menurut Kelas Jalan Di Kota Banda Aceh.....	64
Tabel III.12	: Kondisi Prasarana Jalan Menurut Fungsinya	64
Tabel III.13	: Kondisi Prasarana Jalan Menurut Statusnya Di Kota Banda Aceh ...	64
Tabel III.14	: Tabel Lintasan Rute Angkutan Kota Jenis Mobil Penumpang Umum Di Kota Banda Aceh.....	65
Tabel III.15	: Tabel Lintasan Rute Angkutan Kota Jenis Bus Umum di Kota Banda Aceh.....	68
Tabel III.16	: Asal Sekolah Responden	70
Tabel III.17	: Usia Responden	70
Tabel III.18	: Penggunaan Moda Angkutan ke Sekolah.....	71
Tabel III.19	: Penggunaan Jenis Angkutan Kota ke Sekolah.....	71
Tabel III.20	: Penggunaan Jenis Kendaraan Pribadi ke Sekolah	71
Tabel III.21	: Biaya Transportasi ke Sekolah	72
Tabel IV.1	: Luas Wilayah, Penduduk Seluruhnya Dan Usia Sekolah Di Kota Banda Aceh.....	73
Tabel IV.2	: Matrik Asal Tujuan Perjalanan Responden	78
Tabel IV.3	: Jumlah Perjalanan Responden Berdasarkan Pasangan Zona Asal Tujuan	82
Tabel IV.4	: Data Pencapaian Nilai APK dan APM di Kota Banda Aceh	85
Tabel IV.5	: Hubungan Antara Angka Melanjutkan (AM) Dengan keadaan Daerah Di Kota Banda Aceh	85
Tabel IV.6	: Data Angka Mengulang, Putus Sekolah dan Lulusan Tingkat SLTP di Kota Banda Aceh.....	86

Tabel IV.7 : Data Angka Mengulang, Putus Sekolah dan Lulusan Tingkat SLTPA di Kota Banda Aceh	86
Tabel IV.8 : Data Jumlah Korban Kecelakaan Lalu-lintas Tahun 2005-2006.....	88
Tabel IV.9 : Data Jumlah Korban Kecelakaan Lalu-lintas Tahun 2007-2008.....	89
Tabel IV.10 : Pengurusan Izin Trayek Angkutan di Kota Banda Aceh.....	95
Tabel IV.11 : Pengurusan Izin Usaha Angkutan di Kota Banda Aceh	96
Tabel IV.12 : Usulan Lintasan Rute Angkutan Anak Sekolah di Kota Banda Aceh.....	105
Tabel IV.13 : Perbandingan Jumlah Siswa Yang Terlayani Oleh Rute Angkutan Kota	109

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 : Skema Peranan Moda Transportasi Dalam Kehidupan Masyarakat	2
Gambar 1.2 : Diagram Kerangka Alur Pemikiran	8
Gambar 2.1 : Jenis-Jenis Perjalanan	11
Gambar 2.2 : Proses peramalan Perjalanan di Perkotaan	12
Gambar 2.3 : Sistem Transportasi Makro	15
Gambar 2.4 : <i>Trip Production And Trip Attraction</i>	16
Gambar 2.5 : Arus Pergerakan orang Untuk Bekerja.....	18
Gambar 2.6 : Lingkaran Setan Masalah Transportasi di Perkotaan di Negara Berkembang	20
Gambar 2.7 : Karakteristik Dan Pola Aktivitas Angkutan Umum	26
Gambar 2.8 : Konfigurasi Jaringan Rute Berbentuk <i>Grid</i>	27
Gambar 2.9 : Struktur Jaringan Berbentuk Radial	28
Gambar 2.10 : Konfigurasi Jaringan Berbentuk Teritorial	29
Gambar 2.11 : Konfigurasi Jaringan Berbentuk Modifikasi Radial	30
Gambar 2.12 : Model Konsentris.	35
Gambar 2.13 : Model Sektoral.	36
Gambar 2.14 : Model <i>Multiple- Nuclei</i>	37
Gambar 2.15 : Perkembangan Pusat Pelayanan Tahap I.....	38
Gambar 2.16 : Perkembangan Pasar Bebas dan Adanya Area Yang Tidak Terlayani.....	39
Gambar 2.17 : Perkembangan Pusat Pelayanan Yang Tertekan Karena Adanya Tarikan.	40
Gambar 2.18 : Konsep Segitiga Lokasi Weber.....	42
Gambar 2.19 : Proses Terjadinya Wilayah Pasar.....	43
Gambar 3.1 : Peta Administrasi Kota Banda Aceh	50
Gambar 3.2 : Peta Tata Guna Lahan Kota Banda Aceh.....	52
Gambar 3.3 : Bentuk Fisik Angkutan Kota Mobil Penumpang Umum (Labi-labi).....	62
Gambar 3.4 : Bentuk Fisik Angkutan Umum Kota Mobil Bus Umum	62
Gambar 4.1 : Persebaran Penduduk Usia Sekolah Tingkat SLTP dan SLTA Di Kota Banda Aceh	75
Gambar 4.2 : Persebaran Sekolah Tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh.	76
Gambar 4.3 : Pembagian Zona di Kota Banda Aceh.	79
Gambar 4.4 : Persebaran Asal Siswa Tingkat SLTP di Kota Banda Aceh.....	80
Gambar 4.5 : Persebaran Asal Siswa Tingkat SLTA di Kota Banda Aceh	81
Gambar 4.6 : Pergerakan Pasangan Antar Zona.	83
Gambar 4.7 : Kondisi Pengaruh Persebaran Fasilitas Pendidikan Terhadap Pelayanan Angkutan Kota	87
Gambar 4.8 : Grafik Korban Kecelakaan Lalu-lintas Tahun 2005 – 2008.	89
Gambar 4.9 : Peta Jaringan Jalan Di Kota Banda Aceh.....	92

Gambar 4.10 : Rute Eksisting Angkutan Kota di Kota Banda Aceh	93
Gambar 4.11 : Bentuk dan Jaringan Jalan Yang berbentuk <i>Grid</i> di Kota Banda Aceh.....	97
Gambar 4.12 : Peta Simulasi Rute Angkutan Sekolah di Kota Banda Aceh.....	100
Gambar 4.13 : Model Perkembangan Kota Banda Aceh.....	102
Gambar 4.14 : Bentuk Fisik dan Struktur Kota Banda Aceh.....	103
Gambar 4.15 : Usulan Rute Angkutan Khusus Anak Sekolah di Kota Banda Aceh.....	108

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran A : Luas dan persebaran siswa disetiap zona
- Lampiran B : Panduan wawancara untuk instansi dan lembaga
- Lampiran C : Wawancara dengan siswa sekolah tingkat SLTP dan SLTA

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

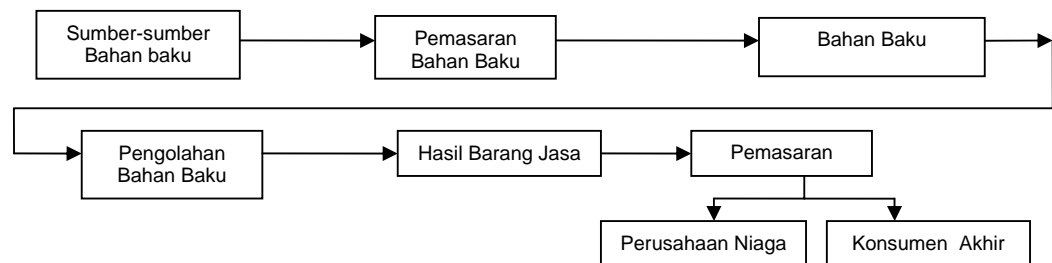
Perkembangan Kota Banda Aceh seiring dengan berjalannya masa rehabilitasi dan rekonstruksi yang berlangsung menjadikan suasana kota menjadi semakin pesat kemajuannya. Hal ini menuntut adanya sarana dan prasarana transportasi yang memadai, karena peranan transportasi tidak hanya dapat melancarkan perpindahan barang dan mobilitas manusia, tetapi juga dapat membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber ekonomi secara optimal.

Pertumbuhan moda transportasi yang semakin tinggi baik secara nasional maupun daerah khususnya jenis sepeda motor semakin pesat, yakni sebesar 35 ribu per hari. Akan tetapi kondisi yang demikian tidak dibarengi dengan perbaikan sarana dan prasarana jalan yang memadai, sehingga jumlah kecelakaan lalu-lintas di Indonesia mencapai 30 ribu orang meninggal dunia dan kerugian materiil 41 triliun per tahun serta 62 persennya kebanyakan adalah usia tenaga produktif. Demikian diungkapkan oleh Menteri Perhubungan Jusman Syafi Jamal dan menurut Wakil Presiden Yusuf Kalla angka tersebut berdasarkan data Asia Development Bank (ADB) ini jauh lebih besar dari korban tewas akibat flu burung, dimana korban flu burung hanya 100 orang per tahun (Tempo Interaktif Jakarta, 20 April 2008).

Memperhatikan perkembangan dan kemajuan kota berdasarkan penambahan jumlah kendaraan di Kota Banda Aceh, pertumbuhan penduduk dan

berkembangnya sarana dan prasarana pendidikan yang kurang berimbang dengan ketersediaan layanan angkutan kota. Berangkat dari permasalahan tersebut maka pertanyaan yang dilahirkan untuk diteliti adalah bagaimana konsep pelayanan transportasi bagi dunia pendidikan di Kota Banda Aceh dan bagaimana keterkaitan antara rute angkutan kota dengan sarana dan prasarana pendidikan di Kota Banda Aceh.

Menurut Nasution (1996:13) menyatakan bahwa transportasi bukanlah merupakan suatu tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan dan manfaat dari transportasi bagi kehidupan masyarakat dapat dikelompokkan menjadi 3 hal; yaitu segi ekonomi, sosial, politik dan kewilayahan. Sedangkan menurut Abbas Salim (1993:12) menyatakan bahwa skematis dari peranan moda transportasi dalam kehidupan masyarakat dapat digambarkan sebagai berikut :



Sumber: Abbas Salim (1993 :12)

GAMBAR 1.1
SKEMA PERANAN MODA TRANSPORTASI
DALAM KEHIDUPAN MASYARAKAT

Dari fenomena yang ada, pada setiap kota yang sedang berkembang dalam melaksanakan pembangunan, maka akan terjadinya kondisi sebagai berikut;

1. Tingkat pertumbuhan pertumbuhan penduduk yang tinggi.
2. Tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi.

3. Perubahan aktivitas (pola tata guna lahan) yang sangat cepat dan dinamis
4. Kecenderungan sub urbanisasi dan makin berkembangnya kota secara geografis.
5. Tingkat pertumbuhan motorisasi atau kepemilikan kendaraan yang tinggi.
6. Terbatasnya dana pemerintah dalam menyediakan sistem angkutan umum.
7. Terbatasnya kapasitas angkutan umum yang tersedia.
8. Tidak adanya perencanaan angkutan umum yang komprehensif, sehingga tidak adanya koordinasi antara satu moda dengan moda lainnya dan juga tidak adanya koordinasi antara rute satu dengan rute lainnya.
9. Orientasi pengoperasian angkutan umum terlalu menjurus pada aspek finansial dibandingkan dengan aspek pelayanan masyarakat, akibatnya pengelola hanya melayani koridor gemuk, sedangkan koridor kurus dibiarkan tanpa adanya angkutan umum.

Meskipun Pemerintah telah melakukan pengaturan tentang angkutan kota melalui Keputusan Menteri Perhubungan No. 68 Tahun 1993.

Keterlibatan pemerintah dalam penentuan rute angkutan kota yang harus dilalui masing-masing trayek dengan membedakan rute keluar dan masuk terminal yang berada dipusat kota, hanya menghubungkan pusat kota dengan wilayah pinggiran kota melalui jalan arteri dan kolektor saja, belum mengakomodir dari keseluruhan wilayah. Dimana pada kawasan tersebut terdapat banyak satuan-satuan dan prasarana pendidikan.

1.2. Rumusan Masalah

Perubahan dan peruntukan guna tanah yang terus bergulir seiring dengan adanya perubahan dalam pola pengembangan kota setelah adanya revisi dan gempa bumi serta tsunami, hal ini menyebabkan hanya beberapa wilayah saja yang terlayani secara langsung oleh fasilitas rute angkutan kota.

Weber dalam konteks pemilihan teori lokasi menyatakan bahwa untuk menghemat dan memangkas biaya transportasi maka pemilihan lokasi menjadi prioritas utama, yakni memilih pada mendekati diri pada sumber-sumber produksi. Kaitannya dalam dunia pendidikan khususnya pada sarana dan prasarana di Kota Banda Aceh dengan konsep pelayanan rute angkutan kota maka hal ini sangat relevan dalam penggunaan teori tersebut.

Memperhatikan perkembangan dan kemajuan Kota Banda Aceh dengan dasar penambahan jumlah kendaraan yang masuk ke Kota Banda Aceh, Pertumbuhan penduduk dan berkembangnya sarana dan prasarana pendidikan sebagaimana tabel 4, maka dengan hal ini menyebabkan ketimpangan dalam ketersediaan layanan angkutan kota. Berdasarkan pada permasalahan tersebut maka pertanyaan yang dilahirkan untuk diteliti adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana konsep pelayanan transportasi bagi dunia pendidikan di Kota Banda Aceh.
2. Bagaimana keterkaitan antara rute angkutan kota dengan sarana dan prasarana pendidikan di Kota Banda Aceh (khususnya sekolah SLTP dan SLTA)

1.3. Tujuan dan Sasaran Penelitian

1.3.1. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah membuat konsep pelayanan angkutan kota yang terdekat dan dapat menjangkau seluruh sarana dan prasarana pendidikan di Kota Banda Aceh, sehingga dapat menjadi masukan bagi pengaturan angkutan kota sesuai dengan perkembangan kota khususnya terhadap sarana dan prasarana yang ada di kota Banda Aceh.

1.3.2. Sasaran Penelitian

Sasaran yang akan dicapai dalam mewujudkan tujuan studi ini adalah ;

- a. Mengidentifikasi pola tata guna lahan
- b. Mengidentifikasi persebaran penduduk usia sekolah SMP dan SMA
- c. Mengidentifikasi persebaran sekolah SMP dan SMA
- d. Mengidentifikasi sarana dan prasarana jalan
- e. Mengidentifikasi jaringan rute pelayanan angkutan kota
- f. Menganalisis kebijakan dan pelayanan angkutan kota dan bus sekolah
- g. Memberikan rekomendasi bagi konsep pengembangan layanan transportasi yang dapat menjangkau seluruh sekolah SMP dan SMA

1.4. Ruang lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini terdiri atas ruang lingkup substansial dan ruang lingkup spasial. Ruang Lingkup substansial bertujuan membatasi materi pembahasan yang berkaitan dengan identifikasi wilayah, sedangkan ruang lingkup

spasial berusaha membatasi lingkup wilayah kajian agar dihasilkan *out put* yang sesuai dengan tujuan penelitian

1.4.1. Ruang Lingkup Subtansional

Pada kajian ini disesuaikan dengan sasaran penelitian, maka materi yang difokuskan adalah berbagai analisis yang memiliki tujuan guna mendeskripsikan tentang fakta dan gejala yang berkaitan dengan pertumbuhan sarana dan prasarana pendidikan, jaringan jalan yang ada dan rute angkutan kota. Dimana yang dimaksudkan dengan sarana dan prasarana pendidikan adalah SMP dan SMA, hal ini berdasarkan pada:

1. Hirarki Sekolah
2. Jangkauan Pelayanan Sekolah

1.4.2. Ruang Lingkup Spasial

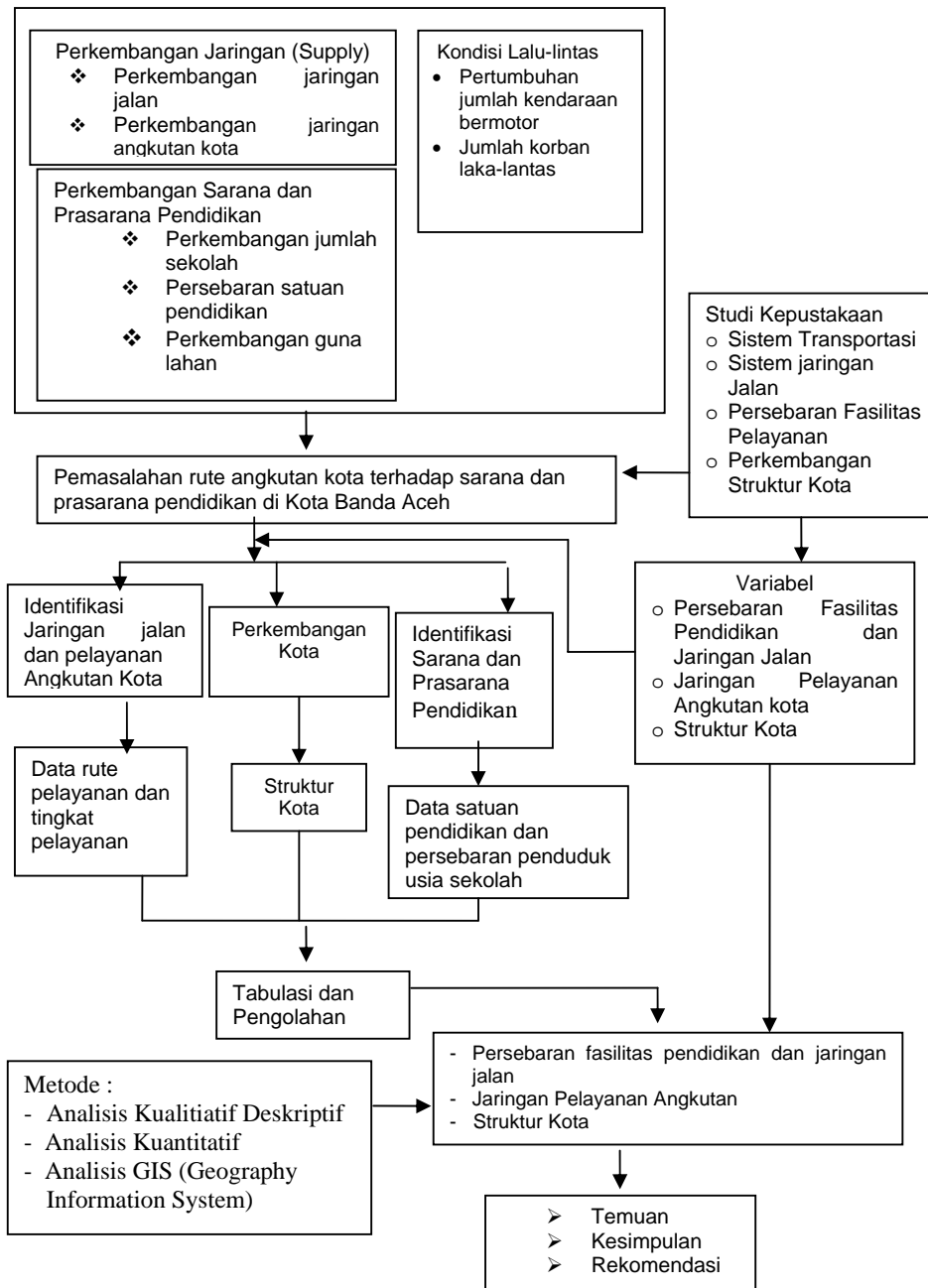
Berdasarkan pada latar belakang dan perumusan tujuan penelitian, maka dapat ditetapkan bahwa wilayah Kota Banda Aceh dijadikan sebagai lokasi penelitian.

1.5. Kerangka Pemikiran

Analisis tentang rute angkutan kota terhadap sarana dan prasarana pendidikan di Kota Banda Aceh dilatarbelakangi oleh adanya kegiatan pembangunan rehabilitasi dan rekontruksi yang sedang berjalan di kota Banda Aceh. Dimana dengan kegiatan ini maka kota tumbuh menjadi pusat pendidikan, perdagangan, pemerintahan dan sebagainya bagi masyarakat Banda Aceh

khususnya dan Aceh secara luas mengingat Banda Aceh sebagai Ibukota Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam. Sehingga untuk memadukan permasalahan diatas, maka perlunya jaringan pelayanan angkutan kota bagi aktivitas masyarakat khususnya dalam dunia pendidikan

Berdasarkan pada tujuan dan sasaran penelitian serta kajian teori yang ada, maka variabel penelitian dalam penelitian ini adalah meliputi tiga variabel yaitu; identifikasi jaringan jalan dan pelayanan angkutan kota, perkembangan kota, identifikasi Sarana dan Prasarana Pendidikan. Setiap variabel memiliki keterkaitan dan memiliki dampak terhadap satu dengan lainnya. Hasil pengolahan data yang diperoleh dari identifikasi tersebut kemudian dilakukan analisis statistik dan non statistik, sehingga akan diperoleh suatu keterkaitan antara rute angkutan kota dengan sarana dan prasarana pendidikan yang ada di Kota Banda Aceh.



Sumber : Hasil Analisa, 2009

GAMBAR 1.2
DIAGRAM KERANGKA ALUR PEMIKIRAN

BAB II

SISTEM PERGERAKAN DAN RUTE ANGKUTAN KOTA TERHADAP SARANA DAN PRASARANA PENDIDIKAN

2.1 Sistem Pergerakan

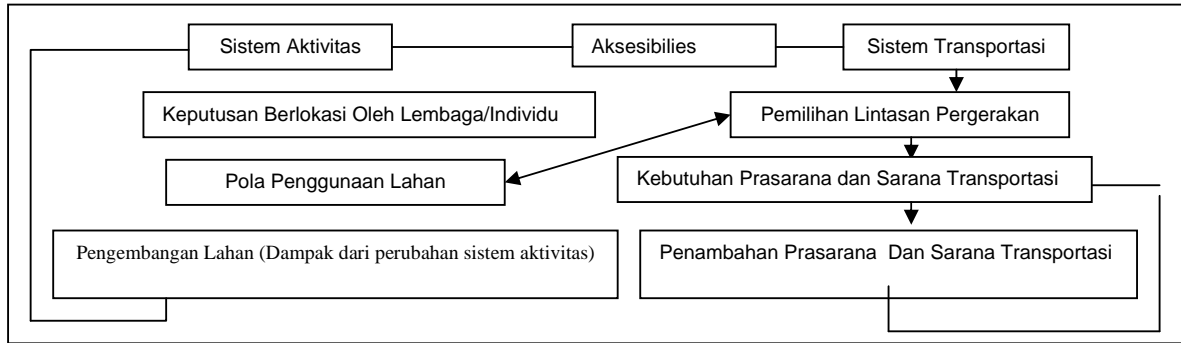
Pelaksanaan kegiatan transportasi adalah suatu perpindahan barang atau manusia dari satu ke tempat lain, yang mana dalam hal ini mengisyaratkan adanya suatu pergerakan dari satu tempat ke tempat lainnya dalam rangka memperoleh kebutuhan yang hendak dicapainya pada tempat tujuan.

Kondisi diatas berdasarkan pada pendapat Tamin, maka memiliki suatu solusi yang dapat di pecahkan permasalahannya. Dimana sistem transportasi secara menyeluruh (makro) yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan (Tamin, 2000; 28 – 29).

Setiap kegiatan transportasi atau pergerakan memiliki kaitannya atau interaksi dengan penggunaan tata guna lahan, interaksi kedua sektor ini saling berkaitan dan dipengaruhi oleh beberapa aspek kepentingan yang terkandung didalamnya. Dimana setiap perubahan tata guna lahan akan berdampak pada kegiatan transportasi yang ada, begitu pula sebaliknya.

TABEL II.1

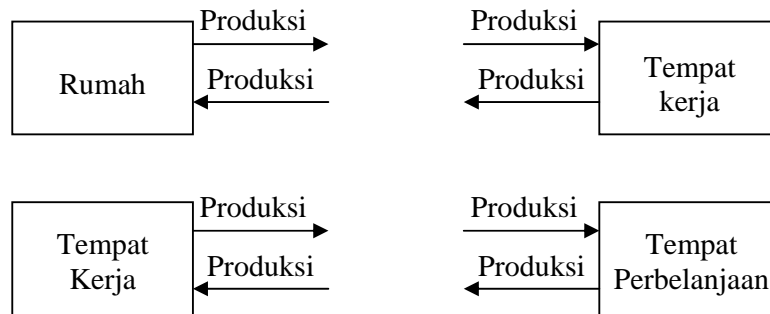
SISTEM INTERAKSI GUNA LAHAN DAN TRANSPORTASI



Sumber: Michael D. Mayer & Eric J. Miller. (1984 : 63)

Ada beberapa pengertian yang dapat membantu pergerakan, menurut pendapat Willumsen dalam tugas akhir Novi Eastiyanto 2001, menyatakan sebagai berikut:

1. Perjalanan *Home-base (HB)* adalah suatu perjalanan yang menunjukkan bahwa rumah sebagai pembuat perjalanan merupakan asal dan tujuan dari perjalanan.
2. Perjalanan *Non Home Base (NHB)* adalah suatu perjalanan yang menunjukkan bahwa salah satu asal atau tujuan dari perjalanan adalah bukan rumah pelaku perjalanan.
3. Produksi Perjalanan (*Trip Production*) merupakan suatu perjalanan yang didefinisikan sebagai awal dan akhir dari sebuah perjalanan *home based* atau sebagai awal dari sebuah perjalanan *non home based*.
4. Tarikan Perjalanan (*Trip Attraction*) sebagai perjalanan yang tidak berakhir di rumah bagi perjalanan yang bersifat *home based* atau sebagai tujuan dari suatu perjalanan *non home based*



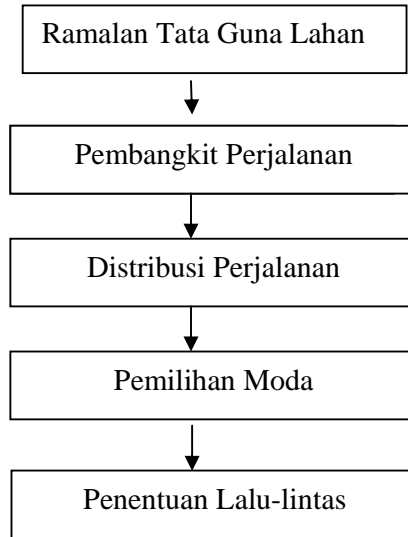
Sumber: Willumsen dalam Novi Eastyanto, 2001

GAMBAR 2.1
JENIS-JENIS PERJALANAN

Menurut Morlok (1978:463) ada 5 (lima) proses tahapan yang digunakan dalam meramalkan perjalanan di perkotaan, urutannya adalah sebagai berikut:

- Pertama yakni meramalkan pola penggunaan lahan dimasa yang akan datang, melalui ini maka akan tercermin aktivitas manusia pada zona tersebut, sehingga akan merumuskan asal dan tujuan perjalanan.
- Kedua yakni analisis pembangkit perjalanan (*Trip Generation*), hal ini berdasarkan pada hasil telah diketahuinya asal dan tujuan perjalanan
- Ketiga yaitu Distribusi Perjalanan (*Trip Distribution*), tahapan ini dapat diketahui setelah diketahuinya pembangkit perjalanan dikaitkan dengan tujuan yang memungkinkan
- Keempat, yaitu Pemilihan Moda, tahapan ini dapat diketahui setelah diketahuinya distribusi perjalanan, sehingga memungkinkan untuk melakukan pemilihan moda mana yang akan digunakan.
- Pada tahapan yang kelima atau terakhir yakni pemilihan rute yang akan digunakan (*traffic assignment*).

Pada proses peramalan perjalanan diperkotaan dapat tercermin pada gambar dibawah ini:



Sumber: Morlok (1978:463)

GAMBAR 2.2
PROSES PERAMALAN PERJALANAN DI PERKOTAAN

2.2 Kajian Tentang Pendidikan

Berdasarkan Undang-Undang Nomer 20 Tahun 2003, Tentang Sistem Pendidikan Nasional dalam bab 1 ayat 1 dijelaskan bahwa pendidikan adalah merupakan sebuah usaha sadar dan terencana untuk mewujudkan suasana belajar dan proses pembelajaran agar peserta didik secara aktif mengembangkan potensi dirinya untuk memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kecerdasan, akhlak mulia serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara.

Bertolak dari definisi pendidikan diatas, maka dapat di jelaskan bahwa pendidikan jika dilihat dari pesertanya maka pendidikan memiliki berbagai jenjang atau tingkatan pendidikan, hal ini disesuaikan dengan kondisi dan

perkembangan jiwa peserta didiknya. Dimana pendidikan yang ada di Indonesia diselenggarakan terdiri atas sebagai berikut:

1. Pendidikan Formal adalah jalur pendidikan yang terstruktur dan berjenjang yang terdiri atas pendidikan dasar, pendidikan menengah dan pendidikan tinggi.
2. Pendidikan Non Formal adalah jalur pendidikan diluar jalur formal yang dapat dilaksanakan secara terstruktur dan berjenjang.
3. Pendidikan Informal adalah jalur pendidikan keluarga dan lingkungan.

Dari ketiga jalur pendidikan diatas dapat saling melengkapi dan memperkaya dunia pendidikan, dimana dalam jenjang pendidikan formal meliputi;

- a. Pendidikan dasar adalah jenjang pendidikan yang melandasi jenjang pendidikan menengah, pendidikan ini berbentuk Sekolah Dasar (SD) dan Madrasah Ibtidayah atau bentuk lain yang sederajat serta Sekolah Menengah Pertama (SMP) dan Madrasah Tsanawiyah (MTs) atau bentuk lainnya yang sederajat.
- b. Pendidikan Menengah adalah merupakan jenjang lanjutan pendidikan dasar, pendidikan menengah ini berbentuk pendidikan menengah umum (Sekolah Menengah Atas/SMA, Madrasah Aliyah/MA, Sekolah Menengah Kejuruan /SMK dan Madrasah Aliyah Menengah Kejuruan/MAK atau bentuk lain yang sederajat.

- c. Pendidikan Tinggi adalah merupakan jenjang pendidikan setelah pendidikan menengah yang mencakup program pendidikan diploma, sarjana, magister, spesialis dan doktor yang diselenggarakan oleh perguruan tinggi.

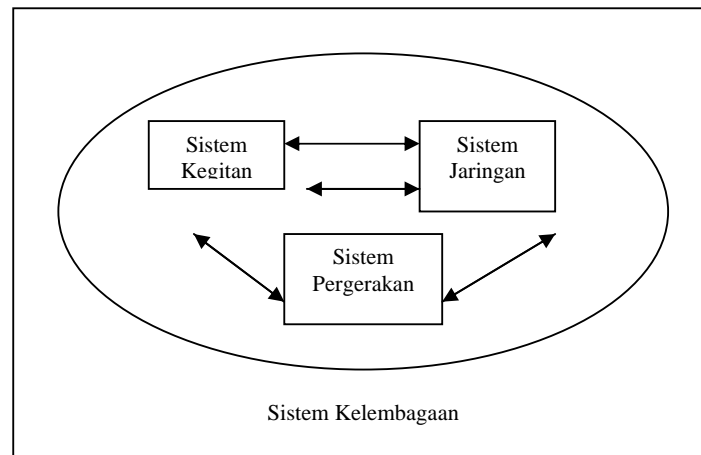
Sedangkan dalam pendidikan non formal dan informal diselenggarakan oleh pemerintah melalui;

- a. BP-LSP (Balai Pendidikan Luar Sekolah dan Pemuda), daerah kerjanya meliputi pada tingkatan regional
- b. BPKB (Balai Pengembangan Kegiatan Belajar), daerah kerjanya meliputi pada cakupan daerah kerja tingkat provinsi.
- c. SKB (Sanggar Kegiatan Belajar), daerah kerjanya meliputi cakupan pada tingkatan daerah kerja kotamadya atau kabupaten

Kemudian yang diselenggarakan oleh pihak masyarakat dan swasta ataupun pihak ketiga adalah berbentuk yayasan pendidikan dan Pusat Kegiatan Masyarakat (PKBM), yang memiliki cakupan pada wilayah kerja tingkat kecamatan.

Adapun jenjang bentuk pendidikan sebagaimana dimaksudkan diatas adalah merupakan suatu aktivitas masyarakat yang memiliki karakteristik dan nilai ekonomis tersendiri yang dapat mempengaruhi akan kebutuhan sarana transportasi. Hal ini didasarkan pada pada teori Black (1981), yang menyatakan bahwa perubahan pola dan besaran pergerakan serta pemilihan roda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan lahan dan kegiatan diatasnya. Kemudian disetiap adanya perubahan fungsi tata guna lahan akan berdampak pada

peningkatan sistem transportasi pada kawasan yang bersangkutan. Kondisi seperti ini dapat dilihat secara jelas dalam tabel gambar di bawah ini:



Sumber: Tamin (2002 :28)

GAMBAR 2.3
SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

2.3 Kajian Tentang Transportasi

Pada pokok bahasan ini membicarakan tentang bangkitan lalu lintas dan kaitannya atau pengaruhnya terhadap kinerja jalan serta faktor-faktor yang dapat mempengaruhi kinerja jalan.

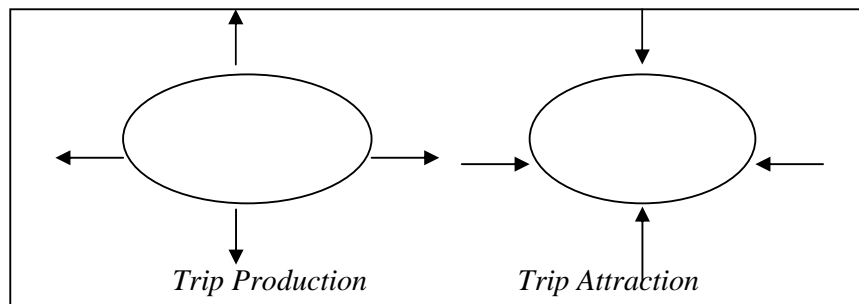
2.3.1 Pengertian Bangkitan dan Tarikan Lalu-lintas

Bangkitan Pergerakan adalah suatu tahapan dalam pemodelan yang memperkirakan akan jumlah pergerakan yang terjadi dari satu zona ke zona yang lain atau dengan kata lain satu tata guna ke tata guna lahan yang lain. Dimana menurut Warpani bangkitan lalu lintas adalah banyaknya lalu lintas yang ditimbulkan oleh suatu zona atau daerah persatuan waktu (Warpani 1990:107),

sedangkan menurut Tamin tarikan lalu lintas adalah banyaknya pergerakan yang menuju lokasi atau zona (Tamin 1997: 60).

Disetiap pergerakan memiliki daerah/ zona asal dan zona tujuan, yang mana zona asal sebagai daerah penghasil pergerakan dan zona tujuan adalah sesuatu yang menarik pergerakan, sehingga dapat dikatakan bahwa adanya 2 (dua) pembangkit perjalanan yakni;

1. *Trip Production* ; jumlah perjalanan yang dihasilkan oleh suatu zona atau lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi
2. *Trip Attraction* ; jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona atau lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi



Sumber: Tamin , 2000

GAMBAR 2.4
TRIP PRODUCTION DAN TRIP ATTRACTION

Kemudian pergerakan yang terjadi dimasyarakat menurut Willusen dalam tugas akhir Novi Eastyanto 2001, membedakannya berdasarkan sebagai berikut;

1. Berdasarkan tujuan pergerakan

Pada kasus pergerakan berbasis rumah terdapat 5 kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan yaitu:

1. Pergerakan ke tempat kerja

2. Pergerakan ke sekolah (dengan tujuan pendidikan)
 3. Pergerakan ke tempat belanja
 4. Pergerakan untuk kepentingan sosial dan rekreasi
2. Berdasarkan Waktu

Pergerakan ini biasanya dikelompokkan pada menjadi dua yakni:

- a. Pergerakan jam sibuk, di kota Banda Aceh terjadi biasanya jam 06.00 WIB–09.00 WIB dan jam 13.00 WIB-14.30 WIB serta jam 16.00 WIB–19.00 WIB.
 - b. Pergerakan jam tidak sibuk, di kota Banda Aceh Biasanya terjadi pada jam 09.00 – 13.00 dan 20.00 – 05.00.
3. Berdasarkan Jenis orang

Dalam hal ini dikelompokkan berdasarkan atribut sosial ekonominya, dimana dari status atribut yang disandangnya adalah:

- a. Tingkat Pendapatan
- b. Tingkat Kepemilikan kendaraan
- c. Ukuran dan struktur rumah tangga

Adapun kompleksitas dari perjalanan untuk melakukan suatu pekerjaan dalam sebuah kota besar dapat digambarkan dalam 4 (empat) tipe perjalanan untuk bekerja bagi *communiting* (Hartshorn, 1980:413)

1. Kota Menuju Kota

Pergerakan ini meliputi aliran dalam pusat kota ke pusat kota kerja utama (CBD), sebagian besar dari pergerakan ini meliputi pekerja "transit" dan pekerja non transit yang kesemuanya menggantungkan pada kendaraan atau berbagai moda transportasi.

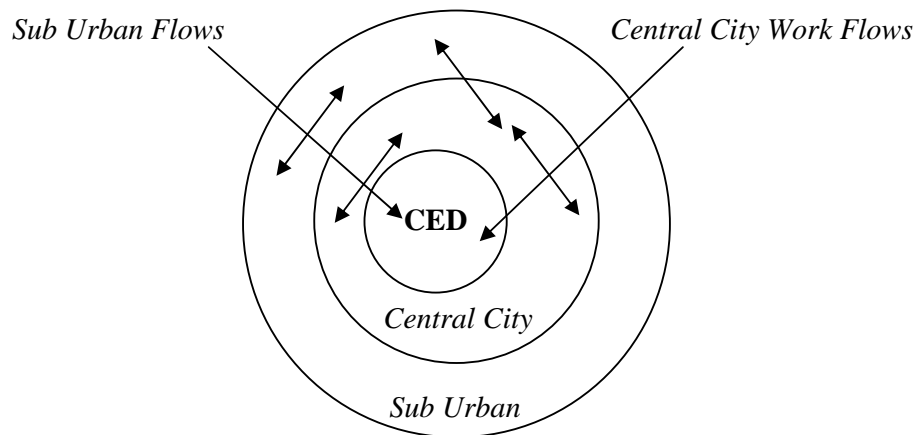
2. Daerah Pinggiran Menuju kota

Pergerakan ini dimulai dari daerah pinggiran dan berakhir di pusat kota terutama di daerah CBD dan sekitar area kerja kota. Pergerakan ini meliputi pergerakan dengan kendaraan bermotor pada jalur cepat atau arteri.

3. Daerah Pinggiran Menuju Daerah Pinggiran.

Pergerakan ini merupakan perjalanan dari daerah permukiman ke lokasi pusat kerja daerah pinggiran, namun pergerakan lintasan kota juga termasuk.

4. *Commuting*



Sumber : Hartshorn (1980:413)

GAMBAR 2.5
ARUS PERGERAKAN ORANG UNTUK BEKERJA

Pergerakan ini merupakan pergerakan dekat pusat kota dan berakhir menyebar di lokasi pekerja dimana industri terkonsentrasi di daerah tersebut. Pergerakan ini memiliki karakteristik agak lambat dan teratur, meliputi jalan arteri dan kolektor. Pergerakan ini biasanya tidak menggunakan kendaraan pribadi,

namun kendaraan umum, pergerakan ini biasanya digunakan oleh para pekerja terutama bagi kaum buruh pabrik .

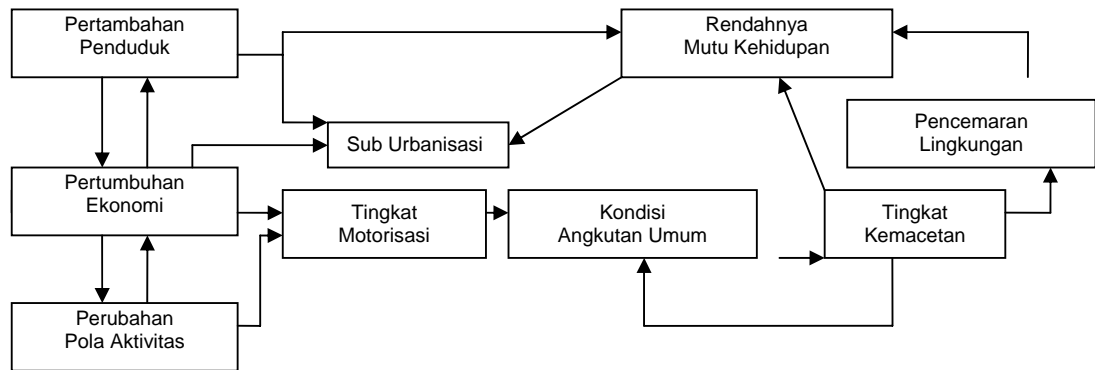
Dari kajian literatur diatas, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Jenis-jenis pergerakan itu ada 4 yakni perjalanan home base, perjalanan *non home base*, produksi perjalanan dan bangkitan perjalanan.
2. Terdapat 4 tipe perjalanan untuk bekerja yaitu ; kota menuju kota, daerah pinggiran menuju kota, daerah pinggiran menuju daerah pinggiran dan *commuting*.

2.3.2 Transportasi dalam Konteks Kota

Dalam pembahasan masalah perkotaan satu hal yang tak dapat dipisahkan adalah masalah transportasi, karena pada dasarnya sistem transportasi adalah salah satu komponen atau aspek yang tidak dapat dipisahkan dari aspek atau komponen lain yang membentuk kota sebagai suatu sistem. Pada dasarnya bahwa masalah transportasi lahir pada sebuah kota yaitu sebagai buah refleksi dari adanya keterkaitan antar berbagai komponen yang membentuk sebuah kota.

Adapun komponen-komponen yang membentuk adanya sebuah kota meliputi budaya, sosial, ekonomi, kependudukan, pola aktivitas atau tata guna lahan, sarana dan prasarana transportasi, lingkungan, kepemilikan kendaraan dan angkutan umum. Keterkaitan antar komponen tersebut sangat kompleks dan intens, sebagaimana tercermin pada gambar dibawah ini.



Sumber :Modul Pelatihan (ITB. 1997:1-3)

GAMBAR 2.6
LINGKARAN SETAN MASALAH TRANSPORTASI PERKOTAAN
DI NEGARA BERKEMBANG

2.4 Kondisi Sistem Pelayanan Angkutan Kota

Apabila dicermati secara global bahwa kondisi angkutan umum di negara-negara berkembang pada dasarnya sangat tidak manusiawi dan kurang memperhatikan kondisi keselamatan dan kenyamanan dari para penumpangnya. Dimana hal tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu sebagai berikut:

1. Tingkat pelayanan yang rendah dan yang kurang manusiawi (tanpa adanya jadwal yang pasti, kecepatan sangat lambat, berdesakan dan bergelantungan)
2. Pola dan sistem manajemen pengelolaan yang lemah
3. Daya angkut (kapasitas) yang terbatas
4. Tingkat kecelakaan yang tinggi
5. Tingkat aksesibilitas terhadap sistem pelayanan angkutan umum yang terbatas

Fenomena yang terjadi sebagaimana diatas, dipengaruhi oleh beberapa kondisi sebagai berikut;

1. Adanya tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi.
2. Adanya tingkat pertumbuhan ekonomi yang tinggi.
3. Adanya perubahan aktivitas (pola tata guna lahan) yang sangat cepat dan dinamis.
4. Adanya kecenderungan sub urbanisasi dan semakin berkembangnya kota secara geografis.
5. Adanya tingkat pertumbuhan motorisasi atau kepemilikan kendaraan yang tinggi.
6. Terbatasnya dana pemerintah dalam menyediakan sistem angkutan umum.
7. Terbatasnya kapasitas angkutan umum yang tersedia.
8. Tidak adanya perencanaan angkutan umum yang komprehensif.
9. Orientasi pengoperasian angkutan umum hanya didasari aspek finansial saja, sehingga koridor-koridor dibiarkan saja.

2.4.1 Trayek Angkutan Kota

Berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomer 41 Tahun 1993, yakni Tentang angkutan umum, di jelaskan bahwa sebagai berikut;

- a. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
- b. Jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

2.4.2 Definisi Angkutan Kota

Angkutan Kota menurut Setijowarno dan Frazila (2001:211) adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat wilayah lainnya dari suatu wilayah perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum yang terikat pada trayek tetap dan teratur.

Mobil Penumpang Umum (MPU) yaitu setiap kendaraan umum yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan menggunakan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi dan bis umum adalah setiap kendaraan yang dilengkapi oleh lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan perlengkapan maupun tanpa perlengkapan bagasi. (Kepmen Perhubungan No. 68 Tahun 1993).

Dari penjelasan dan uraian diatas maka dapat ditarik kesimpulannya bahwa angkutan kota adalah jasa angkutan penumpang pada sebuah kota yang biasanya dalam operasinya berdasarkan jalan raya pada jalan umum dan jalan raya dalam gabungan lalu-lintas dengan dipungut tarif yang telah ditetapkan bersama.

2.4.3 Karakteristik Pelayanan Angkutan Umum

Pada dasarnya sistem transportasi perkotaan terdiri dari sistem angkutan penumpang dan sistem angkutan barang, sistem angkutan sendiri biasanya dikelompokkan menurut pengguna dan cara pengoperasiannya (Vuchic dalam Modul Pelatihan ITB, 1997:II-1) yaitu:

- a. Angkutan pribadi yaitu angkutan yang dimiliki dan dioperasikan oleh dan untuk keperluan pribadi pemilik dengan menggunakan prasarana baik pribadi juga prasarana umum.
- b. Angkutan umum yaitu angkutan dimiliki oleh operator yang bisa digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu.

Dalam hal ini terdapat 2 (dua) sistem pemakaian angkutan umum yaitu;

- 1). Sistem sewa yaitu kendaraan dapat dioperasikan baik itu oleh operator maupun oleh pihak penyewa, dalam hal ini tidak terdapat rute dan jadwal tertentu yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini juga sering disebut sebagai *demand responsive system*, karena penggunaannya yang tergantung dengan adanya permintaan, sebagai contoh adalah jasa angkutan taxi.
- 2). Sistem penggunaan bersama yaitu kendaraan yang dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya relatif tetap, sistem ini dikenal dengan *transit system*. Dalam hal ini ada 2 (dua) jenis sistem transit yaitu;
 - a. *Para Transit* yaitu tidak ada jadwal yang pasti dan kendaraan tersebut berhenti (menaikkan atau menurunkan penumpang) disepanjang rute lintasannya, contohnya adalah angkutan kota.
 - b. *Mass Transit* yaitu jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti, misalnya adalah bus kota.

Sebagai ilustrasi adalah masalah karakteristik pelayanan angkutan kota terdapat pada tabel dibawah ini;

TABEL II.2
KARATERISTIK PELAYANAN ANGKUTAN UMUM DI
BANDINGKAN DENGAN KENDARAAN PRIBADI

	Angkutan Umum	Angkutan Pribadi
Peruntukan	Umum	Pemilik
Pemasok Jasa	Operator	Pemilik
Penentuan rute perjalanan	Operator (<i>fixed</i>)	Pengguna/ pemilik (<i>flexible</i>)
Penentuan kapan Digunakan	Operator (<i>fixed</i>)	Pengguna/ pemilik (<i>flexible</i>)
Penentuan Biaya	Operator (<i>fixed</i>)	Sesuai Pemakaian
Moda	Bus, <i>Streetcer</i> , <i>LRT</i> , <i>rapid</i>	Mobil, motor, sepeda
Kerapatan daerah pelayanan yang optimal	Rendah - Minimum	Medium – Tinggi
Pola rute pelayanan yang optimal	Menyebar	Terkonsentrasi (<i>radial</i>)
Waktu pelayanan yang Terbaik	<i>Off- peak</i>	<i>Peak</i>
<i>Trip- purpose</i>	Rekreasi, shopping, bisnis	Kerja, sekolah, bisnis

Sumber : Modul Pelatihan (ITB. 1997:II-2)

2.4.4 Karakteristik Pengguna Angkutan Umum

Dalam permasalahan penggunaan pelayanan jasa angkutan umum terhadap masyarakat akan kebutuhan mobilitasnya, masyarakat perkotaan dikelompokkan dalam 2 jenis, yaitu:

1. Kelompok *Choice* yaitu kelompok masyarakat yang memiliki kemampuan untuk memilih dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, dimana pada kelompok ini dapat memenuhi 3 (tiga) persyaratan secara menyeluruh yakni dari aspek finansial (memiliki kendaraan), aspek kesehatan (sehat jasmani dan rohani), aspek legal (memiliki SIM).
2. Kelompok *Captive* yaitu kelompok masyarakat yang tergantung (*captive*) pada angkutan umum dalam rangka pemenuhan kebutuhan akan mobilitasnya, karena tidak dapat memenuhi seluruh unsur diatas (aspek finansial, aspek kesehatan, aspek legal)
3. Karakteristik Moda Angkutan Umum

TABEL II.3
MODA ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN KATEGORI ROW DAN
JENIS TEKNOLOGI

Teknologi Kategori ROW	Highway Driver – Streered	Rubber – tired Guided, Partially Guided	Rail
A	Ojeg, Becak, Bemo , Bajaj, Angkot, Mertomini, Bus Reguler, Bus PATAS	<i>Trolley bus</i>	<i>Tram, streetcar</i>
B	Bus pada jalur <i>bus-line</i> , <i>semi rapid bus</i>		<i>Light Rail Transit</i>
C	Bus pada Busway	<i>Rubber-tired rapid transit, Rubber tired monorail Automated-guided transit</i>	<i>Light Rail Rapid Transit. Rail Rapid Transit Regional rail</i>

Sumber: Modul Pelatihan (ITB. 1997:II-6)

TABEL II. 4
KLASIFIKASI ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN MODA

No.	Kelas Angkutan Umum	Jenis Moda
1	<i>Parasit</i>	Ojek, Bajaj, Becak, Angkot
2.	<i>Street Transit</i>	Metromini, Bus regular, Bus PATAS, <i>Trolleybus, Streetcar, Trem</i>
3.	<i>Semirapid, transit</i>	<i>Light Rail Transit, Semirapid buses</i>
4.	<i>Rapid Transit</i>	<i>Light rail rapid transit, Rubber-tired, monorail, Rubber-tired rapid transit, Rail rapid transit</i>

Sumber: (ITB 1997:II-6)

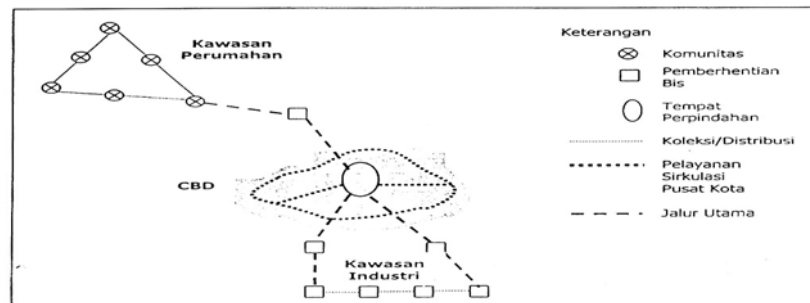
2.4.5 Pola Aktivitas Angkutan Kota

Dalam permasalahan pelayanan pengangkutan penumpang di angkutan kota terbagi dalam 3 (tiga) aktivitas operasional (Wells, 1975:23) yaitu;

1. Kolektor yaitu dari wilayah permukiman yang tersebar luas dan atau tempat kerja dan tempat perbelanjaan, karakteristik operasionalnya sering dan condong untuk menaik turunkan penumpang, berpenetrasi di perumahan.

2. *Line Haul* ialah wilayah pemukiman dan tempat kerja serta tempat perbelanjaan, karakteristik operasinya bergerak dengan menggunakan kecepatan tinggi dan jarang berhenti.
3. Distribusi ke tempat kerja dan tempat perbelanjaan dan atau wilayah permukiman, akan tetapi tidak terlalu sering sehingga terjadinya penetrasi yang maksimal ke kawasan perbelanjaan dan tempat kerja.

Dimana secara jelas karakteristik dari ketiga pola tersebut tercermin pada gambar dibawah ini:



Sumber : Wells (1973:23)

GAMBAR 2. 7 KARAKTERISTIK DAN POLA AKTIFITAS ANGKUTAN UMUM

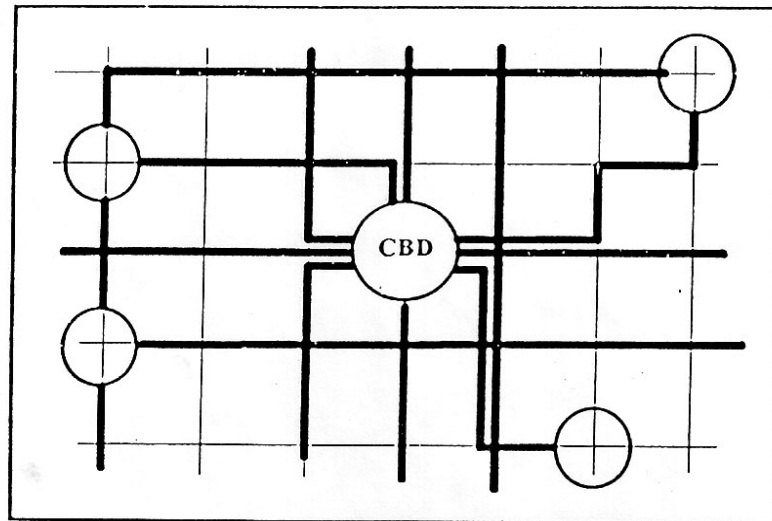
2.4.6 Konfigurasi Jaringan Rute Angkutan Kota

Pada setiap daerah memiliki konfigurasi akan rute jaringan angkutan kota yang bervariasi sesuai dengan spasial wilayah dan lintasan rute dalam sistem secara keseluruhan. Dimana secara umum rute angkutan kota dibedakan menjadi 5 kelompok (ITB . 1997:V- 4) yaitu: jaringan berbentuk grid, jaringan berbentuk linier, jaringan berbentuk radial, jaringan berbentuk modifikasi radial dan jaringan berbentuk teritorial.

1. Jaringan Grid (*Orthogonal*)

Jaringan rute berbentuk grid atau Orthogonal hanya dapat terbentuk bila struktur jaringan parasarana jalannya adalah berbentuk grid, dimana karakteristiknya adalah adanya lintasan rute yang secara paralel mengikuti ruas-ruas jalan yang dari pinggiran kota yang satu ke pinggir kota lainnya dengan melewati pusat kota (CBD) yang terletak ditengah.

Keuntungan dari pola bentuk ini adalah sistem rute yang terbentuk menjadi mudah diingat dan juga mudah untuk dimengerti oleh masyarakat, selain itu juga daerah perkotaan dapat tercakup dengan terlayannya pelayanan angkutan umum secara merata.



Sumber : Modul Pelatihan (ITB. 1997:V-6)

GAMBAR 2. 8
KONFIGURASI JARINGAN RUTE BERBENTUK GRID

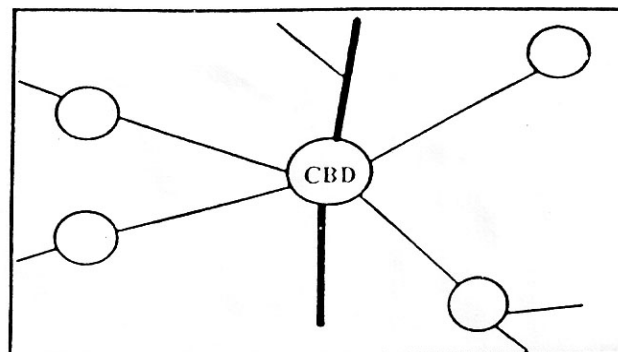
2. Jaringan Linier

Jaringan Linier ini terbentuk karena adanya bentuk kota yang berbentuk linier, yang mana bahwa kota linier itu berbentuk memanjang mengikutinya, hanya saja yang membedakan adalah grid yang dimaksudkan adalah suatu daerah yang memanjang di kiri dan kanan jalan arteri utama.

3. Jaringan Radial

Pada struktur jaringan rute berbentuk radial terdapat banyak trip yang dapat dilakukan tanpa harus melakukan transfer. Hal ini dapat dimengerti karena sebagian besar trip yang terjadi adalah *work-trip* ataupun *shopping-trip* yang orientasinya adalah ke arah CBD.

Adapun kerugian yang ditimbulkan dari bentuk ini adalah terjadinya tingkat pelayanan yang buruk di daerah CBD, kondisi ini terjadi karena adanya beban lalu-lintas yang tinggi pada daerah CBD, sering terjadinya kemacetan yang pada gilirannya akan mengganggu pengoperasian angkutan umum.

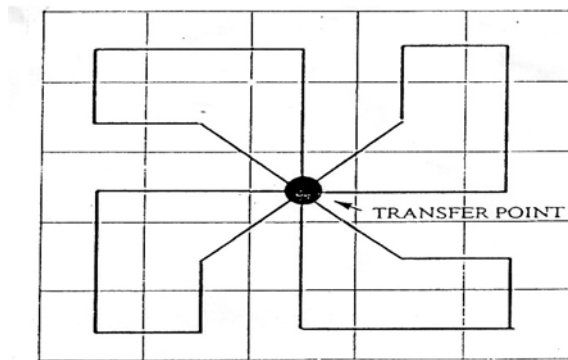


Sumber: Modul Pelatihan (ITB. 1997:V-8)

GAMBAR 2.9
STRUKTUR JARINGAN RUTE BERBENTUK RADIAL

4. Jaringan Teritorial.

Jaringan teritorial ini terbentuk dengan menggunakan pola pembagian daerah pelayanannya menjadi beberapa teritorial atau daerah, dimana untuk masing-masing daerah dilayani oleh satu lintasan rute dan kemudian semua rute lintasan tersebut akan bertemu atau bersinggungan di suatu titik yang dapat digunakan sebagai titik transfer. Titik transfer yang dimaksudkan adalah biasanya adalah daerah dengan kegiatan yang cukup tinggi, seperti pusat kegiatan sosial budaya.



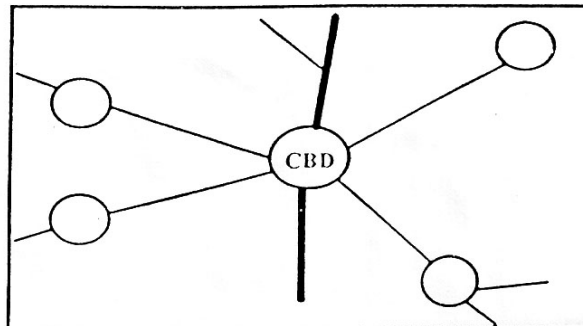
Sumber: Modul Pelatihan (ITB. 1997:V-9)

GAMBAR 2. 10
KONFIGURASI JARINGAN RUTE BERBENTUK TERITORIAL

5. Jaringan Modifikasi Radial

Bentuk dari jaringan ini adalah sebagai upaya pengembangan dari kelemahan bentuk radial, yaitu terjadinya kesulitan dalam pergerakan yang terjadi antar sub kegiatan yang terdapat pada kota. Berdasarkan hal ini maka dilakukan modifikasi yaitu dengan menambah lintasan rute yang menghubungkan antara sub pusat kegiatan dan juga antar sub pusat kegiatan

dengan CBD. Dengan demikian orientasi lintasan rute tidak lagi terpusat ke CBD, tetapi juga ada dalam jumlah yang cukup banyak yang memiliki orientasi spasial yang melingkar ataupun langsung menghubungkan antar sub pusat kegiatan.



Sumber: Modul Pelatihan (ITB. 1997:V- 11)

GAMBAR 2. 11 KONFIGURASI JARINGAN RUTE BERBENTUK MODIFIKASI RADIAL

2.4.7 Karakteristik Jalan.

Berdasarkan pada Peraturan Pemerintah Nomer 34 Tahun 2006 tentang jalan, maka menurut sifat dan pergerakannya pada lalu lintas dan angkutan jalan, fungsi jalan dibedakan atas arteri, kolektor, lokal dan lingkungan. Dimana pada masing–masing bagian jalan tersebut dibagi menjadi 2 (dua) bagian yakni primer dan sekunder, adapun penjelasannya adalah sebagai berikut;

1. Jalan Arteri Primer yakni jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional atau antar pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wiyalah.

2. Jalan Arteri Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan primer dengan kawasan sekunder kesatu, kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kesatu atau kawasan sekunder kesatu dengan kawasan sekunder kedua.
3. Jalan Kolektor Primer adalah jalan yang menghubungkan secara berdaya guna antar pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antar pusat kegiatan wilayah, atau antar pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.
4. Jalan kolektor Sekunder yaitu jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder kedua atau kawasan sekunder kedua dengan kawasan sekunder ketiga.
5. Jalan Lokal Primer yaitu jalan yang menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antar pusat kegiatan lokal atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan serta antar pusat kegiatan lingkungan.
6. Jalan Lokal Sekunder adalah jalan yang menghubungkan kawasan sekunder kesatu dengan perumahan, kawasan sekunder kedua dengan perumahan, kawasan sekunder ketiga dan seterusnya sampai ke perumahan.
7. Jalan Lingkungan Primer adalah jalan yang menghubungkan antar pusat kegiatan di dalam kawasan pedesaan dan jalan didalam lingkungan kawasan pedesaan.

8. Jalan Lingkungan Sekunder adalah jalan yang menghubungkan antar persil dalam kawasan perkotaan.

Menurut Direktorat Jenderal Bina Marga (Bina Marga, 90:1), klasifikasi jalan raya menurut wewenang pembinaan jalan (administrasi), dikelompokkan menjadi:

1. Jalan Nasional

Yaitu jalan arteri primer, jalan kolektor primer yang menghubungkan antara ibukota provinsi dan jalan lain yang memiliki nilai strategis terhadap kepentingan nasional. Penetapan status jalan sebagai jalan nasional dengan dilakukan dengan keputusan menteri.

2. Jalan Provinsi

Adalah jalan kolektor primer yang menghubungkan ibukota provinsi dengan ibukota kotamadya atau kabupaten. Jalan kolektor primer yang menghubungkan antara ibukota kotamadya atau kabupaten dan jalan lain yang memiliki kepentingan strategis terhadap kepentingan provinsi.

3. Jalan Kabupaten

Yakni jalan kolektor primer yang tidak termasuk jalan nasional dan jalan provinsi, jalan lokal primer, jalan lokal sekunder dan jalan lain yang tidak termasuk dalam kelompok jalan nasional, provinsi dan kota.

4. Jalan Kotamadya

Yang termasuk dalam kelompok jalan kotamadya adalah jaringan jalan di dalam kotamadya.

5. Jalan Khusus

Kategori jalan yang masuk dalam kelompok jalan khusus adalah jalan yang dibangun dan dipelihara oleh instansi atau badan hukum atau perorangan guna melayani kepentingan masing-masing.

2.4.8 Klasifikasi Jalan

Berdasarkan pada Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana Lalu Lintas Jalan, maka jalan dibagi menjadi 5 kelas, yakni sebagai berikut;

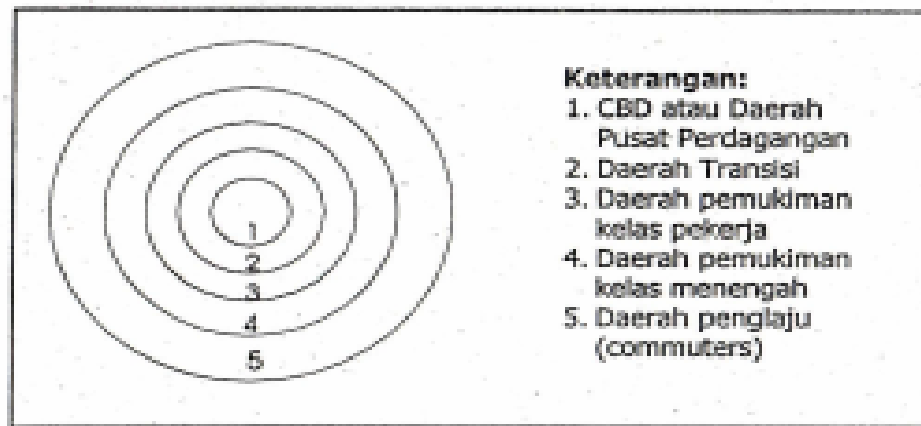
- a. Jalan Kelas I, yakni jalan arteri yang dapat dilalui oleh kendaraan bermotor termasuk dengan muatan yang maksimal lebar 2.500 mm, panjang 18.000 mm dan muatan bersumbu terberat adalah > 10 ton.
- b. Jalan kelas II, jalan yang dapat dilalui oleh kendaraan bermotor termasuk dengan muatan yang maksimal lebar 2.500 mm, panjang 18.000 mm dan muatan sumbu terberat adalah maksimal 10 ton.
- c. Jalan Kelas III A adalah jalan arteri atau kolektor yang dapat dilalui oleh kendaraan bermotor termasuk dengan muatan dengan maksimal lebar 2. 500 mm panjang 18.000 mm dan sumbu muatan terberat adalah 8 ton.
- d. Jalan Kelas III B yaitu jalan kolektor yang dapat dilalui kendaraan bermotor dengan maksimal lebar 2. 500 mm panjang 12.000 mm dan muatan sumbu terberat adalah 8 ton
- e. Jalan kelas III C yakni jalan lokal yang dapat dilalui oleh kendaraan bermotor termasuk muatan dengan maksimal lebar 2.100 mm panjang 9.000 mm dan muatan sumbu terberat adalah 18 ton.

2.5. Struktur Kota

Dalam mengkaji tentang struktur kota, maka terdapat beberapa teori yang menjadi dasar bagi landasan bagi struktur ruang kota, menurut Chapin, FS (1965) dalam buku Hari Sabari Yunus (1999) menyebutkan bahwa terdapat 3 (tiga) teori yang membahas struktur kota yakni teori konsentris (*Concentric Zone Theory*), teori sektoral (*Sector Theory*) dan teori pusat berganda (*Multiple Nuclei Theory*). Dimana dalam setiap teori diatas membahas tentang keberadaan pusat kota atau *Central Business District (CBD)*.

1. Menurut Teori Konsentris

Menurut Burgess (1925) CBD adalah pusat kota yang letaknya tepat di tengah kota dan berbentuk bundar yang merupakan pusat kehidupan sosial, ekonomi, budaya dan politik, serta merupakan zona dengan derajat aksesibilitas tinggi dalam suatu kota. CBD tersebut terbagi atas dua bagian, yaitu: *pertama*, bagian paling inti atau RBD (*Retail Business District*) dengan kegiatan dominan pertokoan, perkantoran dan jasa; *kedua*, bagian di luarnya atau WBD (*Wholesale Business District*) yang ditempati oleh bangunan dengan peruntukan kegiatan ekonomi skala besar, seperti pasar, pergudangan (*warehouse*), dan gedung penyimpanan barang supaya tahan lama (*storage buildings*). Kemudian untuk lebih jelasnya dapat terlihat pada Gambar 2.12

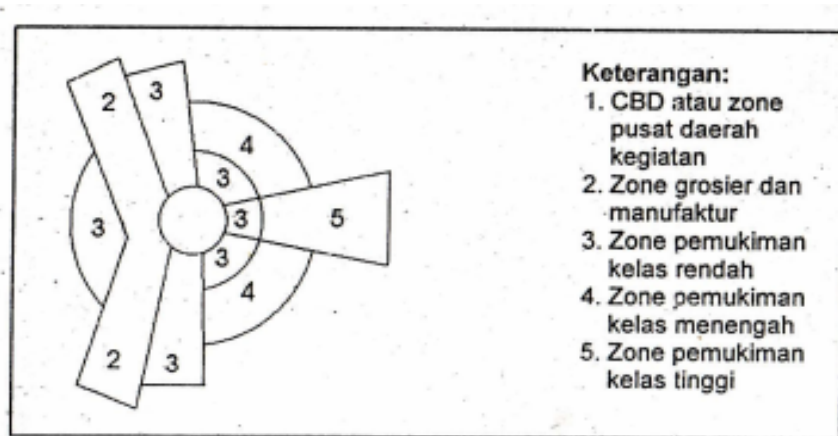


Sumber : Hadi Sabari Yunus (1999:hal 5)

**GAMBAR 2.12
MODEL KONSENTRIS**

2. Menurut Teori Sektoral

Menurut Hoyt dalam buku Hari Sabari Yunus (1999) menyatakan bahwa pusat perkembangan kota tidak selalu berbentuk lingkaran, akan tetapi mengikuti pola perkembangan perbedaan potensi daerah yang dimilikinya. Dimana bahwa perkembangan suatu wilayah tidak dapat merata ke semua penjuru kota, akan tetapi membentuk sebuah sektoral. Adapun pola jaringan jalan yang terbentuk dalam model sektoral ini lebih beragam, kemudian model dari bentuk sektoral ini dapat dilihat sebagaimana tercermin dalam Gambar 2.13

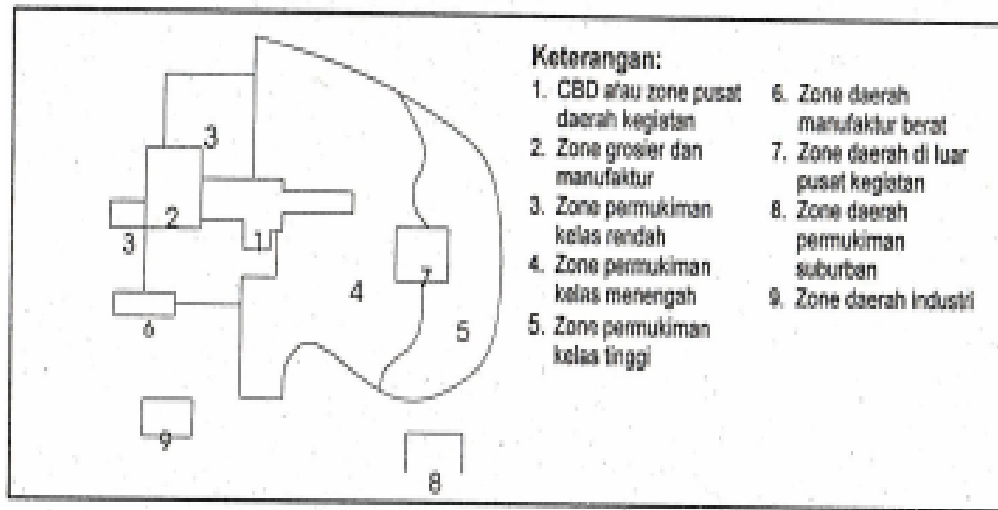


Sumber : Hadi Sabari Yunus (1999:hal 26)

**GAMBAR 2.13
MODEL SEKTORAL**

3. Menurut Teori Pusat Berganda

Harris dan Ullman (1945) menyatakan bahwa CBD adalah pusat kota yang letaknya relatif di tengah-tengah sel-sel lainnya dan berfungsi sebagai salah satu “*growing points*”, model ini terkenal dengan model Multiple- Nuclei. Zona ini menampung sebagian besar kegiatan kota, berupa pusat fasilitas transportasi dan di dalamnya terdapat distrik spesialisasi pelayanan, seperti “*retailing*” distrik khusus perbankan, teater dan lain-lain (Yunus, 2000:49). Akan tetapi terdapat perbedaan dengan dua teori yang disebutkan di atas, yaitu bahwa pada Teori Pusat Berganda terdapat CBD dan letaknya tidak persis di tengah kota dan tidak selalu berbentuk bulat, guna lebih jelasnya dapat dilihat dalam Gambar 2.14



Sumber: Hadi Sabari Yunus (1999: hal 47)

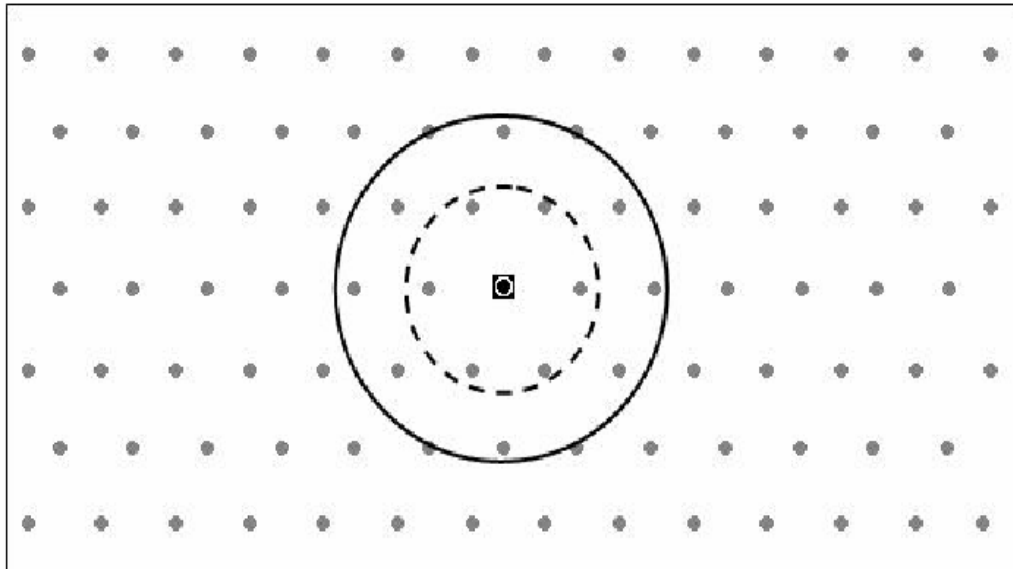
GAMBAR 2.14
MODEL MULTIPLE-NUCLEI

2.6 Teori Persebaran Pusat Pelayanan dan Penentuan Lokasi

Teori ini dikemukakan oleh Christaller yaitu menjelaskan tentang peranan sebuah kota sebagai pusat pelayanan, baik pelayanan barang maupun jasa, termasuk didalamnya yakni fasilitas pendidikan yang berupa sekolah bagi wilayah sekitarnya (*tributary area*), sebagaimana yang dimaksudkan dalam penelitian ini. Dimana Christaller menyatakan bahwa dua pusat permukiman yang mempunyai jumlah penduduk yang sama tidak selalu menjadi pusat pelayanan yang sama dan urutan perkembangan pelayanan adalah sebagai berikut:

1. Pemenuhan Kebutuhan Sendiri (*Self-Sufficiency*).

Pada tahap awal ini biasanya penduduk menempati area terpencil dan hanya memenuhi dan memproduksi akan kebutuhan sendiri, keluarga dan tetangganya, sehingga jangkauan pelayannyapun terbatas pada lingkungan sekitarnya, sebagaimana terlihat pada Gambar 2.15



Sumber: Hartshorn (1980:hal 111)

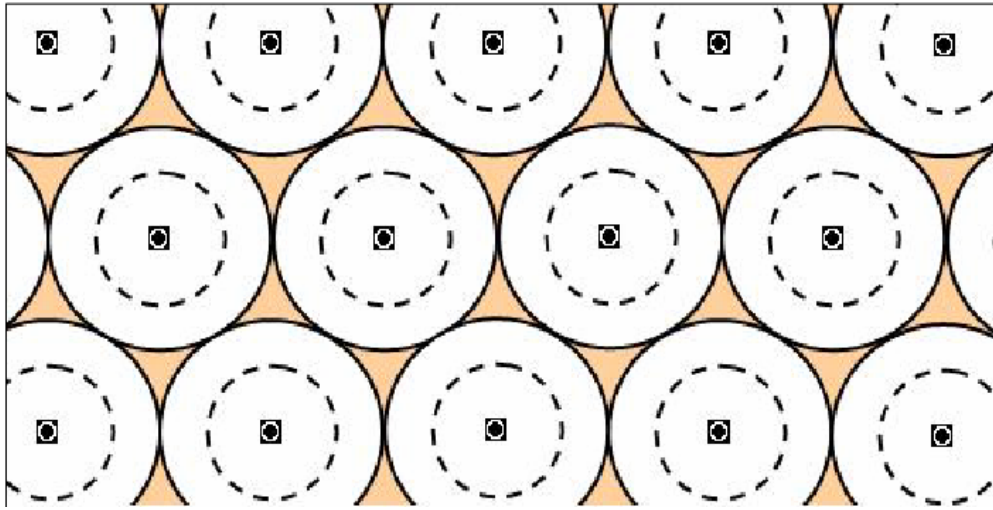
GAMBAR 2.15
PERKEMBANGAN PUSAT PELAYANAN TAHAP I

Keterangan :

- = Petani Perorangan (hasil panennya hanya untuk sendiri/*self-sufficiency*)
- = Petani Perorangan (hasil panennya dapat dijual) / Pusat Pelayanan
- - - = *Inner Range of Good (threshold purchasing power)*
- = *Ideal Outer Range of Good (maximum extent of travel)*

2. Berkembangnya Pasar Bebas dan Adanya Area yang Tidak Terlayani





Dengan munculnya pasar bebas, maka hal ini membuka peluang untuk melakukan penjualan ke semua area dengan memanfaatkan *ideal outer range of the good* dan kondisi ini memberikan perluasan jangkauan pelayanan atau *inner range* serta bila muncul di bagian tengah *interstitial area*. Kondisi ini dapat dilihat pada Gambar 2.16.



Sumber: Hartshorn (1980:hal 111)

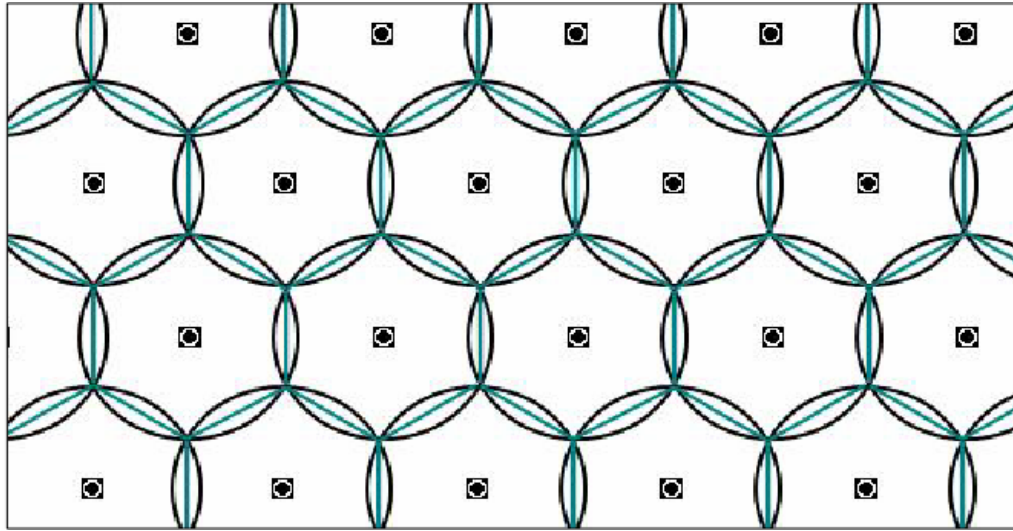
GAMBAR 2.16
PERKEMBANGAN PASAR BEBAS DAN ADANYA
AREA YANG TIDAK TERLAYANI

Keterangan :

-  = Petani Perorangan (Hasil Panennya Dapat Dijual/Pedagang) / Pusat Pelayanan
-  = *Inner Range of Good (threshold purchasing power)*
-  = *Ideal Outer Range of Good (maximum extent of travel)*
-  = Area yang tidak terlayani oleh satu pedagang / pusat pelayanan pun (*interstitial area*)

3. Kompetisi Spasial dan Penciutan Area Pasar

Perkembangan jangkauan pelayanan yang tidak terkontrol dengan baik menimbulkan adanya tumpang tindih area pasar, maka terjadinya perubahan pasar dari yang semula berbentuk lingkaran menjadi bentuk polygon. Kondisi ini dapat terlihat pada Gambar 2.17



Sumber: Hartshorn (1980:hal 111)

GAMBAR 2.17
PERKEMBANGAN PUSAT PELAYANAN YANG TERTEKAN
KARENA ADANYA KOMPETISI

Keterangan :

- ⊙ = Petani Perorangan (Hasil Panennya Dapat Dijual/Pedagang) / Pusat Pelayanan
- - - = *Inner Range of Good (threshold purchasing power)*
- = *Ideal OuterRange of Good (maximum extent of trevel)*
- (blue) = *OuterRange of Good*

Dalam pemilihan lokasi sebagai pusat pelayanan atau pasar dalam dunia perdagangan dan bisnis, dalam hal ini terdapat 2 (dua) teori yang menjadi dasar dalam pemilihan lahan tersebut, yaitu:

1. Teori Lokasi Biaya Minimum Weber

Alfred Weber seorang ahli ekonomi Jerman menyatakan bahwa lokasi setiap industri tergantung pada total biaya transportasi dan tenaga kerja dimana penjumlahan keduanya harus minimum. Tempat dimana total biaya transportasi dan tenaga kerja yang minimum adalah identik dengan tingkat

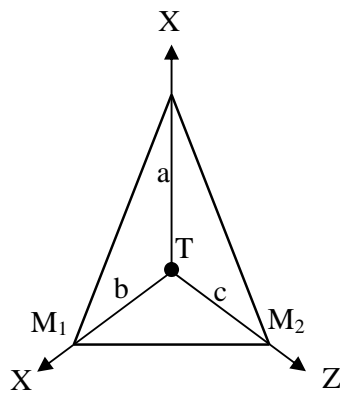
keuntungan yang maksimum. Dalam perumusan modelnya, Weber bertitik tolak pada asumsi bahwa:

1. Unit telaahan adalah suatu wilayah yang terisolasi, iklim yang homogen, konsumen terkonsentrasi pada beberapa pusat, dan kondisi pasar adalah persaingan sempurna.
2. Beberapa sumber daya alam seperti air, pasir dan batubara tersedia dimana-mana (*ubiquitous*) dalam jumlah yang memadai.
3. Material lainnya seperti bahan bakar mineral dan tambang tersedia secara sporadis dan hanya terjangkau pada beberapa tempat terbatas.
4. Tenaga kerja tidak *ubiquitous* (tidak menyebar secara merata) tetapi berkelompok pada beberapa lokasi dan dengan mobilitas yang terbatas.

Berdasarkan asumsi itu, ada tiga faktor yang mempengaruhi lokasi industri yaitu:

1. Biaya Transportasi
2. Biaya Tenaga Kerja
3. Dampak aglomerasi atau deaglomerasi

Menurut Weber, biaya transportasi merupakan faktor pertama dalam menentukan lokasi, sedangkan kedua faktor lainnya merupakan faktor yang dapat memodifikasi lokasi. Titik terendah biaya transportasi menunjukkan biaya minimum untuk angkutan bahan baku dan distribusi hasil produksi. Berikut adalah konsep segitiga lokasi (*locational triangle*) menurut Weber



Keterangan :

- T : Lokasi Optimum
- M₁ & M₂ : Sumber Bahan Baku
- P : Pasar
- X,Y,Z : Bobot Input & Output
- a,b,c : Jarak lokasi Input & Output

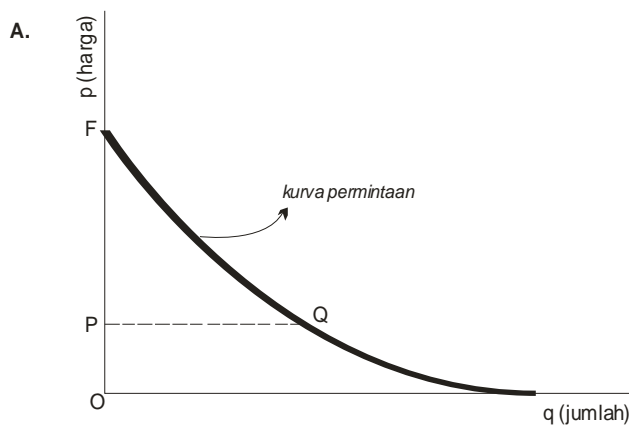
Sumber: Hari Sabari Yunus, 1999

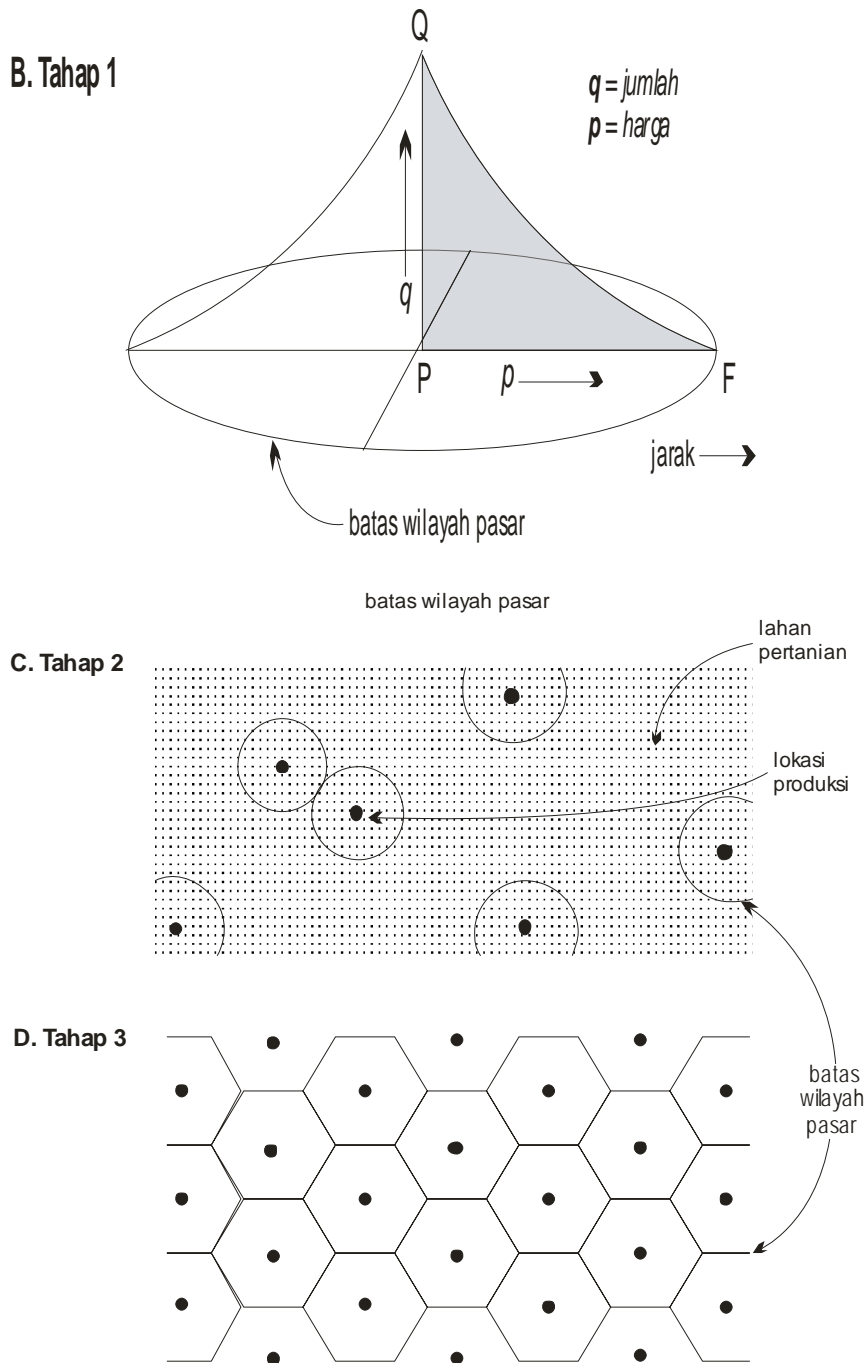
GAMBAR 2.18
KONSEP SEGITIGA LOKASI

2. Teori Lokasi Pendekatan Pasar Losch

August Losch mengatakan bahwa lokasi penjual sangat berpengaruh terhadap jumlah konsumen yang dapat garapnya, makin jauh dari pasar maka konsumen makin enggan membeli karena biaya transportasi untuk mendatangi tempat penjualan (pasar) semakin mahal. Produsen harus memilih lokasi yang menghasilkan penjualan terbesar yang identik dengan penerimaan terbesar.

Berikut adalah proses terjadinya wilayah pasar menurut August Losch:





Sumber: Hari Sabar Yunus, 1999

GAMBAR 2.19
PROSE TERJADINYA WILAYAH PASAR

2.7 Rangkuman Teori

2.7.1 Kawasan Pendidikan dan Kebutuhan Terhadap Angkutan Umum.

Pola pergerakan yang terdapat pada setiap kota tidaklah sama antar satu dengan lainnya, hal ini ini karena adanya perbedaan pola dalam pemanfaatan tata guna lahan dan bentuk kota. Perbedaan aktivitas yang dilakukan pada atau atas tata guna lahan sangat berpengaruh terhadap tarikan akan permintaan dan kebutuhan masyarakat terhadap sarana angkutan umum.

Pendidikan sebagai salah satu aktivitas dalam kehidupan masyarakat adalah sebagai bentuk yang menyangkut tentang penggunaan lahan pada suatu lokasi daerah dan menjadi suatu titik poin bagi penarik pergerakan masyarakat dalam kesehariannya. Keberadaan sekolah dan fasilitas pendidikan lainnya dalam suatu daerah menjadikan suatu fenomena tersendiri terhadap arti dan perkembangan dari daerah tersebut. Dimana dengan keberadaan fasilitas pendidikan tersebut, maka secara otomatis akan mendorong aktivitas dan perilaku kehidupan masyarakat disekitarnya.

2.7.2 Pergerakan dan Kebutuhan Terhadap Angkutan Kota

Karakteristik akan kebutuhan terhadap angkutan umum bagi setiap individu sangat berbeda, dimana hal ini dipengaruhi oleh karakteristik penduduk dan pola penggunaan lahan. Karakteristik penduduk ini berawal dari adanya perbandingan antara kelompok masyarakat Choice dan Captive yang pada akhirnya akan menentukan banyaknya model dan rute angkutan yang akan dilaluinya.

2.7.3 Rute Pelayanan Angkutan Kota

Angkutan kota adalah jasa angkutan penumpang pada sebuah kota yang biasanya dalam operasinya berdasarkan jalan raya pada jalan umum dan jalan raya dalam gabungan lalu–lintas dengan dipungut tarif yang telah ditetapkan bersama.

Perjalanan rute angkutan kota dalam sebuah wilayah perkotaan telah ditetapkan sesuai dengan kebutuhan masyarakat angkutan umum tersebut, dimana trayek atau rute yang dilalui dan besarnya akan pungutan biaya yang ditarik dari penumpangnya telah ditetapkan bersama dengan tujuan terciptanya pelayanan yang layak, baik dan manusiawi.

Terciptanya pelayanan akan kebutuhan transportasi angkutan umum dipengaruhi oleh karakteristik masyarakat yang menjadi penarik dan tersedianya akan fasilitas sarana dan prasana yang memadai. Dalam hal ini berpengaruh karena setiap daerah memiliki karakteristik dan geografis yang berbeda, sehingga terlahirlah berbagai macam konfigurasi dan modifikasi dalam pelayanan rute angkutan kota.

2.7.4 Pola Jaringan Jalan

Kondisi jaringan jalan yang ada pada setiap daerah memiliki fungsi dan jenis yang berbeda-beda, sesuai dengan karakteristik dari masyarakatnya dan letak geografis dari wilayahnya tersebut.

Pengambilan kebijakan dalam penentuan akan rute pelayanan dan jaringan jalan yang dilalui oleh angkutan kota pada suatu wilayah perkotaan harus berdasarkan pada:

1. Karakteristik masyarakat sebagai ikon pengubah aktivitas pada fungsi lahan yang digunakan.
2. Kondisi dan kualitas akan sarana dan prasarana jalan yang memadai yang akan dilaluinya.

2.7.5 Struktur Kota

Perkembangan dari setiap wilayah perkotaan memiliki ciri khas tertentu, perbedaan ini di tentukan oleh faktor jenis pergerakan dan pengembangan kota tersebut, dimana dalam hal ini terdapat 3 (tiga) bentuk yakni perkembangan melingkar yang membentuk cincin, tersebar secara tidak teratur sesuai dengan potensi pengembangannya dan perkembangan yang ditentukan oleh faktor jarak ke setiap pusat.

2.7.6 Persebaran pusat pelayanan dan penentuan lokasi pusat pelayanan

Pertumbuhan dan perkembangan setiap kota sangat beragam, hal ini dipengaruhi oleh faktor pergerakan dari arah pengembangan pusat pelayanan, nilai sewa tanah dan biaya transportasi yang ditimbulkannya.

Kondisi suatu wilayah yang berbeda dengan daerah lainnya menimbulkan adanya keberagaman dalam pembentukan pusat layanan yang dimilikinya, seperti halnya kondisi persebaran dan pembentukan pusat layanan di daerah pegunungan dan wilayah datar tidaklah sama, walaupun memiliki jumlah penduduk yang sama.

TABEL II.5
TABULASI RANGKUMAN TEORI

No.	Teori/Pendapat	Pengelompokan Unsur- Un sur Teori/Pendapat	Indikator	Parameter	Unsur Yang Diperhatikan
1.	<p>Sistem Jaringan Jalan</p> <p>Perubahan rute perjalanan dipikotaan dapat diramalkan melalui lima tahapan yaitu: peramalan tata guna lahan, pembangkit perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda, penentuan lalu lintas. (Morlok, 1978:63)</p> <p>Karakteristik jaringan jalan meliputi jenis jaringan, klasifikasi, kapasitas serta kualitas jalan (Morlok,1978).</p> <p>Penentuan angkuatan yang beroperasi pada sebuah rute harus sesuai dengan kalsifikasi jaringan jalan yang ada, sehingga tidak menimbulkan masalah dalam operasi (Setijowarno dan Frazila,2001).</p>	<p>Proses perubahan tata guna tanah yang terarah akan menciptakan suatu rute perjalanan pelayanan angkutan kota dengan didukung oleh karakteristik jaringan jalan, yakni jaringan jalan dan klasifikasi jalan.</p>	<p>- Perubahan tata guna lahan.</p> <p>- Karakteristik jaringan jalan</p>	<p>-Alih fungsi tata guna lahan.</p> <p>-Jenis Jaringan jalan.</p> <p>- Klasifikasi Jalan</p>	<p>Digunakan sebagai indikator dan parameter dalam penentuan rute perjalanan dan sistem jaringan jalan</p>
2.	<p>Struktur Kota</p> <p>Keberadaan struktur kota sangat dipengaruhi oleh keberadaan dari pusat kegiatan bersama atau CBD (Capin, 1979).</p>	<p>Bahwa perkembangan sebuah kota sangat dipengaruhi oleh keberadaan CBD dari kota tersebut.</p>	<p>-Perkembangan CBD</p>	<p>- Dinamika perubahan keberadaan CDB</p>	<p>Digunakan sebagai indikator dan parameter dalam perubahan pusat pelayanan</p>

TABULASI RANGKUMAN TEORI

No.	Lanjutan				
3.	<p>Persebaran pusat pelayanan dan pemilihan Lokasi Pusat Pelayanan</p> <p>Bahwa dua pusat permukiman yang mempunyai jumlah penduduk yang sama tidak selalu menjadi pusat pelayanan yang sama dan urutan perkembangan pelayanan (Christaller,1933)</p> <p>Keberadan pusat pelayanan sangat dipengaruhi oleh biaya transportasi (Weber 1907).</p> <p>Keberadan pusat pelayanan sangat dipengaruhi oleh kedekatan dengan pasar. August Losh</p>	<p>Pemilihan lokasi pusat pelayanan didasari pada perkembangan pergeseeran, kedekatan dengan pasar dan biaya transportasi yang ditimbulkannya</p>	<p>Pergeseeran luas pelayanan</p> <p>Nilai ekonomis</p> <p>Nilai produksi</p>	<p>- Pergeseeran luas pelayanan</p> <p>- Nilai ekonomis</p> <p>- Biaya transportasi</p>	<p>Digunakan sebagai indikator dan parameter dalam perubahan lokasi pusat pelayanan</p>

BAB III
PERKEMBANGAN KONDISI PENDIDIKAN DAN RUTE PELAYAN
ANGKUTAN KOTA DI KOTA BAND ACEH

3.1 Gambaran Umum Lokasi

3.1.1. Wilayah Administrasi

Kota Banda Aceh terletak antara 050 16' 15"-050 36' 16" Lintang Utara dan 950 16' 15" - 950 22' 35" Bujur Timur dengan ketinggian rata-rata diatas permukaan air laut 0,80 meter. Kota Banda Aceh terdiri dari 9 kecamatan, 70 desa dan 20 kelurahan dengan luas 61,36 Km². Kecamatan yang ada di Kota Banda Aceh adalah Kecamatan Meuraxsa, Jaya Baru, Banda Raya, Baiturrahman, Lueng Bata, Kuta Alam, Kuta Raja, Syiah Kuala dan Ulee Kareng.

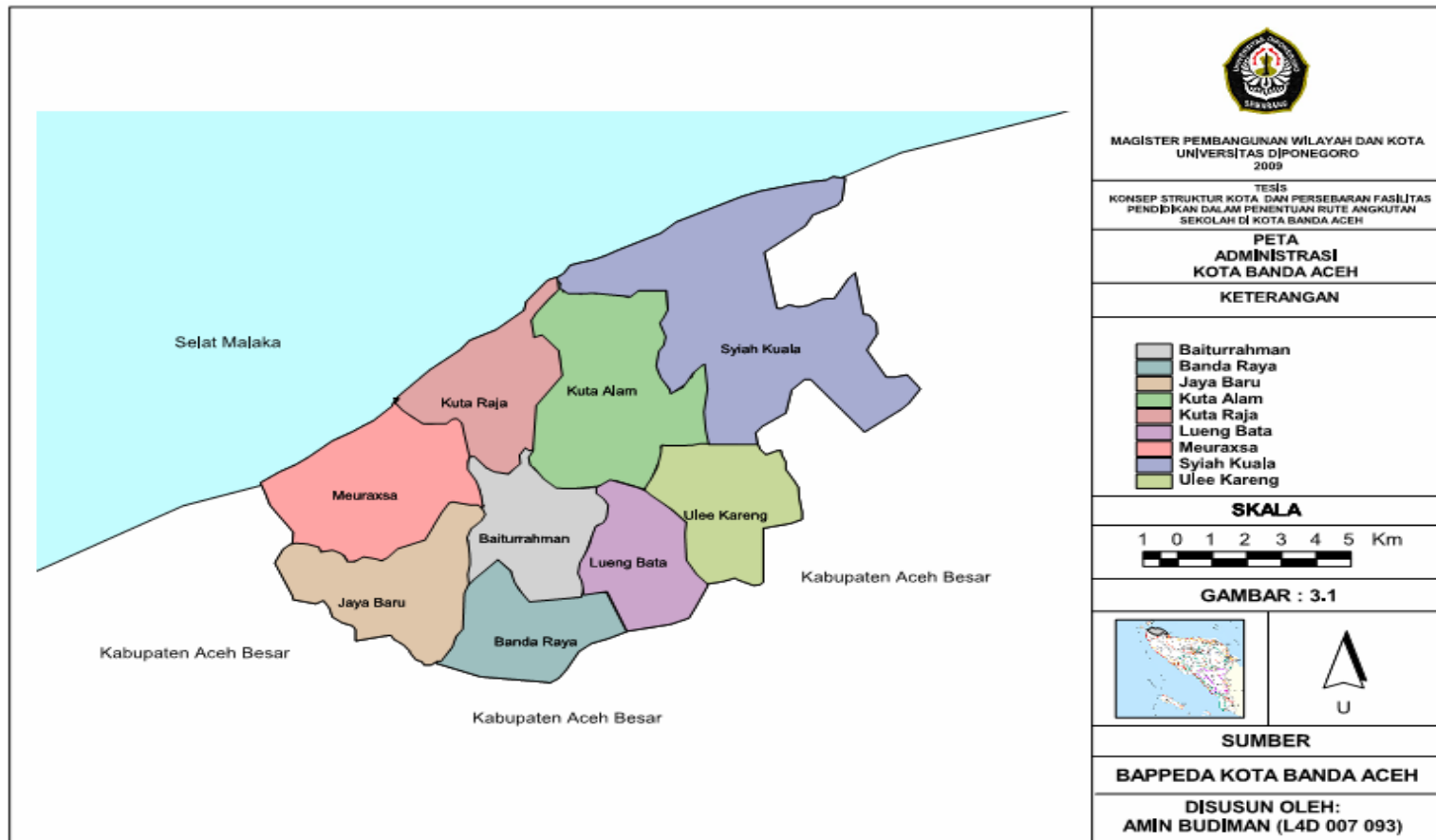
Batas-batas wilayah Kota Banda Aceh sebelah utara adalah Selat Malaka, sebelah selatan dan timur berbatasan dengan Kabupaten Aceh Besar dan sebelah barat berbatasan dengan Samudera Indonesia.

TABEL III.1
LUAS WILAYAH KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	Luas	Persentase
1.	Meuraxsa	7.258	11,82
2.	Jaya Baru	3.780	6,16
3.	Banda Raya	4.789	7,80
4.	Baiturrahman	4.539	7,40
5.	Lueng Bata	5.431	8,70
6.	Kuta Alam	10.047	16,37
7.	Kuta Raja	5.211	8,49
8.	Syiah Kuala	14.244	23,21
9.	Ulee Kareng	6.150	10,02
Jumlah		61.359	100,00

Sumber BPS- Aceh Dalam Angka 2007

Gambar 3.1
PETA ADMINISTRASI KOTA BANDA ACEH



3.1.2 Tata Guna Lahan

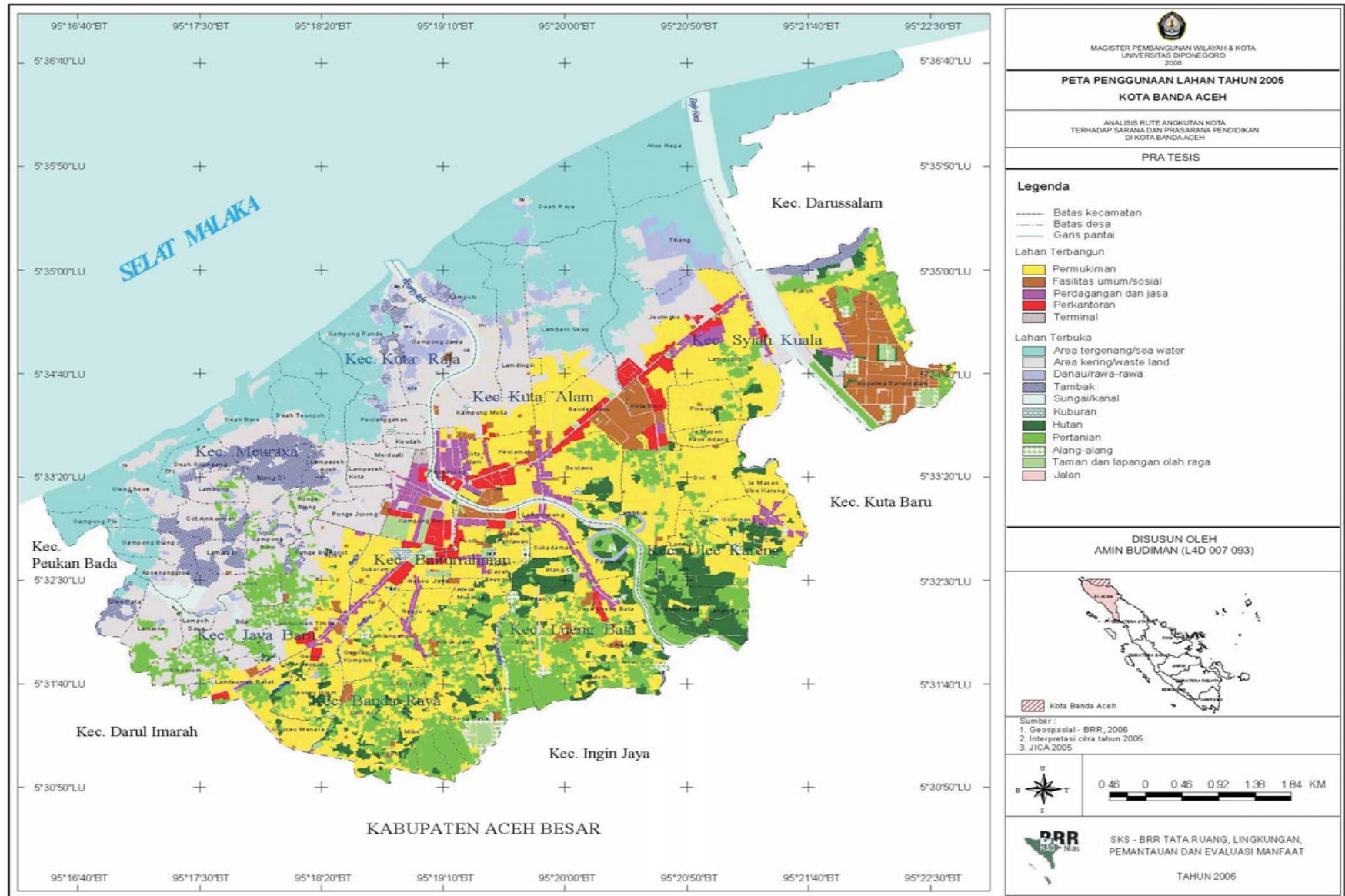
Berdasarkan pada Tabel III.1 Kota Banda Aceh memiliki luas 61,36 Km², bahwa penggunaan terbesar dari lahan adalah diperuntukan bagi pemukiman yakni sebesar 32,15% dan paling sedikit digunakan untuk alokasi pemerintahan dan bangunan umum yakni sebesar 2,47% dari luas keseluruhannya. Adapun untuk lebih jelasnya terangkum dalam Tabel III.2 .

TABEL III.2
PENGUNAAN LAHAN DI KOTA BANDA ACEH

No.	Jenis Penggunaan Lahan	Luas (Ha)	Persentase (%)
1.	Pemukiman	1.972,50	32,15
2.	Pemerintahan dan Bangunan Umum	151,80	2,47
3.	Pendidikan	277,32	4,52
4.	Perdagangan	140,53	2,29
5.	Pelayanan Sosial	130,49	2,13
6.	Industri dan Pergudangan	21,92	0,36
7.	Prasarana Jalan	789,50	12,87
8.	Jalur Hijau dan Lahan Terbuka	259,49	4,23
9.	Persawahan	454,51	7,41
10.	Perkebunan	377,34	6,15
11.	Perairan (Sungai/Kanal/Alur)	528,68	8,62
12.	Tambak	839,43	13,68
13.	Rawa	192,48	3,14
Jumlah		6.136,00	100,00

Sumber: Bappeda Kota Banda Aceh, 2006

GAMBAR 3.2
PETA TATA GUNA LAHAN KOTA Banda ACEH



3.2 Kondisi Non Fisik

3.2.1 Kondisi Ekonomi

Keadaan kondisi non fisik dari kota Banda Aceh dapat digambarkan salah satunya yakni dengan kondisi perekonomiannya, karena dengan melihat poin ini maka dapat dilihat perkembangan dari suatu daerah yang bersangkutan. Kondisi yang ada di Kota Banda Aceh setelah musibah tersebut menunjukkan adanya penurunan secara besar-besaran, hal ini ditandai dengan tingginya inflasi pada saat itu, hingga pada tercatat berdasarkan data BPS menunjukkan bahwa bulan Januari tahun 2006 terjadi inflasi sampai dengan 7,02 % dengan kelompok bahan makanan yang mengalami inflasi tertinggi mencapai 11,24 %.

Akibat bencana alam, infrastruktur yang menghubungkan Kota Banda Aceh dengan daerah lain melalui jalur darat terputus, dimana sampai saat penyusunan tugas inipun masih dalam tahap perbaikan yang belum menunjukkan kemajuan yang signifikan, sehingga barang sangat terbatas dan mengakibatkan harga-harga barang di Kota Banda Aceh masih sangat tinggi.

Pada tahun 2000–2004, inflasi yang terjadi di Kota Banda Aceh paling tinggi pada Tahun 2001 sebesar 16,67 %. Namun pada tahun 2006 telah melampaui tahun-tahun sebelumnya dengan angka inflasi tertinggi mencapai 41,11 %.

3.2.2 Kepemilikan Kendaraan

Pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor di Kota Banda Aceh sampai pada bulan september 2008 adalah sebanyak 29.633 unit, dari jumlah

tersebut jenis sepeda motor menempati jumlah terbesar yakni sebanyak 28.100 unit (94,82%), untuk lebih jelasnya tercermin dalam Tabel III.3 dibawah ini.

TABEL III.3
JUMLAH KENDARAAN BERMOTOR DI KOTA BANDA ACEH
TAHUN 2005 – 2008

No.	Jenis Ranmor	Tahun				Jumlah
		2005	2006	2007	2008	
1.	Mobil Penumpang	452	622	1.130	851	3.055
2.	Mobil Bus	302	620	605	328	1.855
3.	Mobil Barang	290	420	648	354	1.712
4.	Sepeda Motor	20.852	30.216	88.117	28.100	167.285

Sumber: Polda NAD(Direktorat-Lantas, 2008

3.3 Kondisi Pendidikan

3.3.1 Visi dan Misi Pendidikan

Sejalan dengan dasar filosofi pembangunan daerah dari Kota Banda Aceh yang memiliki nuansa pada peningkatan kesejahteraan rakyat dan mendorong terciptanya sikap dan perilaku dalam kehidupan bermasyarakat yang menekankan pada keselarasan dan keserasian antar sesama manusia, alam dan Sang Pencipta Alam Semesta. Pembangunan bidang pendidikan ke depan diarahkan pada peningkatan daya saing untuk dapat tetap eksis dan berhasil pada era persaingan yang sangat ketat ini. Dengan demikian akan terciptanya masyarakat Kota Banda Aceh yang sejahtera, selaras dan sekaligus sebagai sumbangsih Kota Banda Aceh bagi pembangunan yang lebih luas yaitu pembangunan SDM Indonesia yang berkualitas.

Berdasarkan pada visi pembangunan Daerah Istimewa Aceh yang akan dicapai pada tahun 2020, yaitu Menjadikan Kota Banda Aceh sebagai Pusat Pendidikan Terkemuka, maka visi Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh adalah:” Mewujudkan Dinas Pendidikan sebagai Intitusi terpercaya untuk menciptakan manusia yang unggul , berwawasan lingkungan dan bertaqwa kepada Tuhan Yang Maha Esa”, sedangkan untuk merealisasikannya Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh memiliki Misi sebagai berikut:

1. Meningkatkan kualitas dan kuantitas tenaga kependidikan, fasilitas pendidikan dan jangkauan.
2. Pendidikan dan pelayanan pendidikan kepada masyarakat yang lebih memadai dan mendalam.
3. Mewujudkan SDM yang menguasai IPTEK dan berdasarkan pada IMTAQ.
4. Mewujudkan kehidupan sosial budaya yang berkepribadian dinamis, kreatif untuk pembangunan daerah dan nasional.
5. Pemerataan dan memperluas kesempatan memperoleh pendidikan bagi anak-anak dan masyarakat.
6. Mewujudkan sistem dan iklim pendidikan di Kota Banda Aceh yang demokratis dan berkualitas guna mewujudkan masyarakat yang berahlaqul karimah, kreatif, inovatif, berwawasan kebangsaan, cerdas, sehat, disiplin, bertanggung jawab dan terampil.

3.3.2 Kondisi Fasilitas Pendidikan Sekolah SLTP dan SLTA

Kemudian berkaitan dengan judul penelitian ini, data dan kondisi sekolah SLTP dan SLTA baik negeri ataupun swasta yang terdapat di Kota Banda Aceh adalah sebagai berikut:

Tabel III.4
DATA SEKOLAH TINGKAT SLTP DAN SLTA
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Jenis Sekolah	Status Sekolah	Jumlah
1.	Sekolah Menengah Pertama (SMP)	Negeri	19
2.	Sekolah Menengah Pertama (SMP)	Swasta	10
3.	Sekolah Menengah Atas (SMA)	Negeri	13
4.	Sekolah Menengah Atas (SMA)	Swasta	16
5.	Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)	Negeri	4
6.	Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)	Swasta	1

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh 2008

Berkaitan dengan kondisi jumlah kelas atau rombongan belajar untuk tingkat SLTP adalah sebanyak 316 dengan jumlah 9.707 siswa dan untuk tingkat SLTA adalah 461 rombongan belajar dengan jumlah 12.556 siswa. Hal ini akan lebih jelas sebagaimana dalam Tabel III.5 dibawah ini.

TABEL III.5
JUMLAH ROMBONGAN BELAJAR DAN SISWA
TINGKAT SLTP DAN SLTA DI KOTA BANDA ACEH

No.	Jenis Sekolah	Status Sekolah	Jumlah Siswa	Jumlah Rbl
1.	Sekolah Menengah Pertama (SMP)	Negeri	8.458	273
2.	Sekolah Menengah Pertama (SMP)	Swasta	1.249	43
3.	Sekolah Menengah Atas (SMA)	Negeri	8.065	255
4.	Sekolah Menengah Atas (SMA)	Swasta	1.847	99
5.	Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)	Negeri	2.508	98
6.	Sekolah Menengah Kejuruan (SMK)	Swasta	136	9
Jumlah			22.263	777

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh 2008- Kondisi Siswa SLTP dan SLTA Per Juli 2008

3.3.3 Persebaran Jumlah Siswa Sekolah SLTP dan SLTA

Kondisi persebaran asal siswa SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh sangat bervariasi dari setiap kecamatannya, hal ini dapat dilihat sebagaimana dalam tabel III. 6, yakni untuk tingkat SLTP terbanyak adalah di Kecamatan Baiturrahman yakni sebanyak 731 siswa dan paling sedikit adalah siswa dari Kecamatan Meuraxsa yakni 137 siswa, sedangkan untuk tingkat SLTA siswa terbanyak berasal dari Baiturrahman yaitu 437 siswa serta jumlah asal siswa paling sedikit adalah dari kecamatan Meuraxsa yakni 81 siswa.

TABEL III.6
DATA JUMLAH PERSEBARAN
SISWA TINGKAT SLTP DAN SLTA DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	Tingkat Pendidikan	
		SLTP	SLTA
1.	Kuta Alam	353	211
2.	Kuta Raja	140	111
3.	Syiah Kuala	197	107
4.	Ulee Kareng	201	105
5.	Baiturrahman	731	435
6.	Lueng Bata	199	115
7.	Meuraxsa	137	81
8.	Banda Raya	245	131
9.	Jaya Baru	266	143
	Jumlah	2.469	1.439

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh- Profil Pendidikan Kota Banda Aceh Tahun 2007

3.3.4 Persebaran Fasilitas Pendidikan

Berdasarkan pada tabel III.4 yakni tentang jumlah fasilitas pendidikan untuk sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh, maka Kecamatan Baiturrahman yang paling banyak terdapat jumlah fasilitas pendidikannya, yakni 5 SLTP dan 8 SLTA, sedangkan yang paling sedikit adalah di Kecamatan Lueng Bata yakni 1 SLTP dan 1 SLTA. Hal ini secara lebih jelas dapat dilihat pada Gambar 4.1

3.4 Jaringan Pelayanan Angkutan Kota

3.4.1 Sistem Pelayanan Angkutan Kota

Kota Banda Aceh memiliki beberapa jenis angkutan kota yang beroperasi diwilayahnya, yakni mobil penumpang umum (mopen), mobil bus umum (mobus) taxi dan becak mesin (sepeda motor roda tiga), sedangkan untuk pelayanan angkutan luar kota terdapat dua macam yakni angkutan antar kota dalam provinsi(AKDP) dan angkutan antar kota antar provinsi (AKAP). Adapun jenis angkutan yang dibahas dalam penelitian ini adalah pada jenis angkutan kota mobil penumpang umum (mopen) yang sering disebut dengan "Labi-labi" dan mobil bus umum (mobus).

Pengelolaan dan manajemen dari angkutan bus umum di kelola oleh pemerintah melalui Perum DAMRI dengan 15 kendaraan, sedangkan untuk mobil penumpang atau Labi-labi dikelola oleh pihak swasta, dalam hal ini terdapat 4 operator yakni CV. AMPERA dengan 637 kendaraan, Fa PMO dengan 50 kendaraan, CV MORIS dengan 70 kendaraan, CV MATAHARI dengan 70 kendaraan. Adapun pelayanan yang dilakukan oleh masing-masing operator sebagaimana dalam Tabel III.7

TABEL III.7
DATA OPERATOR ANGKUTAN KOTA DI BANDA ACEH

No.	Perusahaan	Trayek (PP)	Jlh Kend	Volume	Ket
1.	CV. AMPERA	Terminal APK Keudah-Darussalam PP Terminal APK Keudah-Lampineung Terminal APK Keudah-Ulee Kareng PP Terminal APK Keudah-Lampeneurut PP Terminal APK Keudah-Keutapang Dua PP Terminal APK Keudah-Krueng Cut PP Terminal APK- Keudah-Tanjung PP Terminal APK Keudah -Lamteumen PP Terminal APK Keudah-Lueng Bata PP Terminal APK Keudah-Mibo PP Terminal APK Keudah-Lamjabat/Surien PP Terminal APK Keudah-Syiah Kuala PP	195 15 65 66 97 40 45 68 25 10 6 5	1950 Rit 150 Rit 650 Rit 660 Rit 970 Rit 400 Rit 450 Rit 680 Rit 250 Rit 100 Rit 60 Rit 50 Rit	SK.Walkot
2.	Fa PMO	Terminal APK Keudah-Ulee Lheue PP Terminal APK Keudah- Ulee Lheue Via Deah Glumpang PP	40 10	400 Rit 100 Rit	SK.Walkot
3.	CV. MORIS	Terminal APK Keudah- Darussalam PP Terminal APK Keudah-Keutapang Dua PP Terminal APK Keudah-Krueng Cut PP Terminal APK Keudah-Lamteumen PP Terminal APK Keudah- Lueng Bata PP Terminal APK Keudah- Lamlagang PP Terminal APK Keudah-Mibo PP Terminal APK Keudah-Lamdingin PP Terminal Keudah-Lamgugop PP Terminal Keudah-Lamjame PP Terminal APK Keudah-Surien PP Terminal APK Keudah-Alue Naga	15 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5 5	150 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit 50 Rit	SK.Walkot

DATA OPERATOR ANGKUTAN KOTA DI BANDA ACEH

No	Lanjutan				
4.	CV. MATHARI	Terminal APK Keudah-Darussalam PP	20	200 Rit	SK.Walkot
		Terminal APK Keudah-Ulee Kareng PP	10	100 Rit	
		Terminal APK Keudah-Lampeneurut PP	15	150 Rit	
		Terminal APK Keudah-Ketapang Dua PP	15	150 Rit	
		Terminal APK Keudah-Krueng Cut PP	10	100 Rit	
		Terminal APK Keudah-Lamteumen PP	10	100 Rit	
		Terminal APK Keudah-Mibo PP	5	50 Rit	
		Terminal APK Keudah- Lamgugop PP	5	50 Rit	
5.	PERUM DAMRI	Terminal APK Keudah-Darussalam PP	7	56 Rit	SK.Walkot
		Terminal APK Keudah-Surien PP	2	16 Rit	
		Terminal APK Keudah-Lueng Bata PP	2	16 Rit	
		Terminal APK Keudah-Syiah Kuala PP	2	16 Rit	
		Terminal APK Keudah-Lampeuneurut PP	2	16 Rit	

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2008

TABEL III.8

TARIF ANGKUTAN KOTA DI KOTA BANDA ACEH

No.	Jenis Angkutan Umum	Operator	Jumlah Penumpang (Orang)	Jarak Tempuh (Km)	Tarif	
					Umum	Pelajar
1.	Mobil Penumpang Umum	CV. Ampera Fa. PMO CV. Moris CV. Matahari	9	s/d 8	Rp.3.000, -	Rp.3.000,-
2.	Mobil Bus Umum	Perum Damri	27	s/d 8	Rp.1000, -	Rp.1.000,-

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2008



Sumber: Hasil Analisa, 2008

**GAMBAR 3.3
BENTUK FISIK ANGKUTAN KOTA
MOBIL PENUMPANG UMUM (LABI-LABI)**



Sumber: Hasil Analisa, 2008

**GAMBAR 3.4
BENTUK FISIK ANGKUTAN KOTA
MOBIL BUS UMUM**

3.4.2 Kondisi Jaringan Jalan

Pasca proses kegiatan pembangunan rehabilitasi dan rekonstruksi yang dilaksanakan di Kota Banda Aceh, terutama di bidang fisik sarana dan prasarana jalan raya sebagai modal utama bagi terselenggaranya proses lintasan lal-lintas, maka dalam hal ini dapat diidentifikasi data kondisi jaringan jalan di Kota Banda Aceh berdasarkan jenis permukaan, kondisi jalan, kelas jalan, fungsi jalan, status adalah sebagai berikut:

TABEL III.9
PANJANG JALAN MENURUT JENIS PERMUKAAN
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Jenis Permukaan/Surface	Panjang Jalan (Km)/ Length (Km)
1.	Aspal	105.779
2.	Kerikil	-
3.	Tanah	-
4.	Tidak Dirinci	-

Sumber: Dinas Prasarana Jalan dan Sumber Daya Air Kota Banda Aceh, 2006

TABEL III.10
PANJANG JALAN MENURUT KONDISI JALAN
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Jenis Permukaan/Surface	Panjang Jalan (Km)/ Length (Km)
1.	Baik	9.310
2.	Sedang	112.120
3.	Rusak	50.700
4.	Rusak Berat	159.80
Jumlah/ Total		331.970

Sumber: Dinas Prasarana Jalan dan Sumber Daya Air Kota Banda Aceh, 2006

TABEL III.11
PANJANG JALAN MENURUT KELAS JALAN
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kelas Jalan/ <i>Road Clasification</i>	Panjang Jalan (Km)/ <i>Length (Km)</i>
1.	Kelas I	-
2.	Kelas II	-
3.	Kelas III	-
4.	Kelas IIIA	88.876
5.	Kelas III B	74.414
6.	Kelas III C	179.680
7.	Tidak Dirinci	97.091
Jumlah/ Total		38.061

Sumber: Dinas Prasarana Jalan dan Sumber Daya Air Kota Banda Aceh, 2006

TABEL III.12
KONDISI PRASARANA JALAN MENURUT FUNGSINYA

No.	Fungsi Jalan	Panjang (Km)	Kondisi/ <i>Condition</i>		
			Baik	Sedang	Bruk
1.	Jalan Arteri	16.720	16.720	-	-
2.	Jalan Kolekterol	15.950	5.690	1.070.	9.190
3.	Jalan Lokal	405.391	-	18.121	387.270
Jumlah/Total		438.061	22.410	19.191	396.460

Sumber: Dinas Prasarana Jalan dan Sumber Daya Air Kota Banda Aceh, 2006

TABEL III.13
KONDISI PRASARANA JALAN MENURUT STATUSNYA
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Status Jalan / <i>Road Status</i>	Panjang (Km)/ <i>Length (Km)</i>
1.	Jalan Nasional	11.720
2.	Jalan Provinsi	32.080
3.	Jalan Kota	438.061
Jumlah/Total		481.761

Sumber: Dinas Prasarana Jalan dan Sumber Daya Air Kota Banda Aceh, 2006

3.4.3 Kondisi Lintasan Rute Angkutan Kota

Setiap daerah memiliki bentuk dan pola dari lintasan rute angkutan kotanya, hal ini dipengaruhi oleh bentuk dan pola dari kota tersebut. Adapun untuk kondisi lintasan rute angkutan kota yang terdapat di Kota Banda Aceh untuk lebih jelasnya sebagaimana terdapat pada Tabel III.9

TABEL III.14
TABEL LINTASAN RUTE ANGKUTAN KOTA
JENIS MOBIL PENUMPANG UMUM DI KOTA BANDA ACEH

No.	Trayek	Rute Pergi (Keluar Terminal)	Rute Pulang (Masuk Terminal)
1.	Terminal APK keudah-Darussalam. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia -Jl. Supratman-Jl. TP Polem-Jl.Tgk. Daud Beureueh-Jl. T. Nyak Arif Darussalam.	Darusalam-Jl. T Nyak Arif-Jl. Tgk Daud Beureueh-Jl. SR Safiatudin-Jl.Jend. A.Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah
2.	Terminal APK keudah-Lampineung. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supratman-Jl TP Polem-Jl,Tgk Daud Bereueh-Jl. T. Nyak Arif -Lampineung	Lampineung-Jl. T.Nyak arif-Jl. Tgk. Daud Beureueh-Jl. SR Safiatudin-Jl. A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk terminal APK Keudah
3.	Terminal APK Keudah-Krueng Cut. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia -Jl. Suprat,man-Jl. TP Polem-Jl. Tgk Daud Beureueh-Jl. T Nyak Arif-Jl. Laks. Malahayati -Krug Cut	Krug Cut- J. Laks. Malahayati-Jl. T. Nyak Arif-Jl. Tgk Daud Beureueg -Jl. SR Satiafudin-Jl. A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar- Masuk Terminal APK Keudah
4.	Terminal APK Keudah-Syiah Kuala. PP	Terminal APK Keudah-Jl Cut Mutia-Jl Supratman-Jl TP Polem-Jl. Pocut Baren-Jl. Twk Hayim Banta Muda-Jl. T Diblang-Jl. Syiah Kuala-Syiah Kuala.	Syiah Kuala- Jl. Syiah Kula-Jl. T Diblang-Jl. Twk Hasim Banta Muda -Jl. Pocut Baren-Jl. TP Plolem-Sp. Lima-Jl. SR Satiafudin-Jl. A Yani Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah
5.	Terminal APK Keudah-Ulee Kareng. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supratman-Jl. A Yani-Jl. SR Safiatudin-Jl. T Angkasah-T Hamzah Bendahara-Jl. T Iskandar - Ulee kareng	Ulee Kareng-Jl. T Iskandar-Jl. T Hamzah Bendahara-Jl. T Angkasah-Jl. SR Safiatudin-Jl. A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah

**TABEL LINTASAN RUTE ANGKUTAN KOTA
JENIS MOBIL PENUMPANG UMUM DI KOTA BANDA ACEH**

No.	Lanjutan		
6	Terminal APK Keudah-Keutapang Dua. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl.Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Moh Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. T Umar-Jl. Jend Sudirman-Keutapang Dua	Keutapang Dua-Jl. Jend.Sudirman-Jl. T Umar-Jl. T Iskandarmuda-Jl. A Majid Ibrahim I-Jl. Panglatah-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar-Masuk terminal APK Keudah
7.	Terminal APK Keudah-Lamteumen. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl.Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. ST Mahmudsyah-Jl Tgk Abu Lam U-Jl. T Umar-Jl. Cut Nyak Dhien-Lamteumen	Lamteumen-Jl. Cut Nyak Dhien-Jl. T Umar-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Majid Ibrahim I-Jl. Pnglatah-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar-Masuk APK Keudah
8.	Terminal APK Keudah-Lampeuneurut .PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl Jl. Tepi Kali-Jl Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Moh Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. T Umar-Jl. Jl. Nyak Adam Kamil I-Jl. T Sulaiman Daud-Jl. Makam Pahlawan-Jl. Nyak Adam Kmil II-Jl. Hasan Saleh-Jl. ST Malikul Saleh-Lampeuneurut	Lampeuneurut-Jl. ST Malikul Saleh-Jl. Hasan Saleh-Jl. Nyak Adam Kamil II-Jl. Makam Pahlawan-Jl. T Sulaiman Daud-Jl. Nyak Adam Kamil I-Jl. T Umar-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Majid Ibrahim I-Jl. Panglatah-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah
9.	Terminal APK Keudah-Lamjabat/Surien. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Pendidikan-Jl. Gp Asoe Nanggroe-Jl. Gp Surien-Lamjabat/Surien	Lamjabat/ Surien -Jl. Syik Cot Aron -Jl. Pendidikan-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Prof. A Majid brahim I-Jl. Panglatah-Jl. Taman Siswa-Jl. Jl. Tentara Pelajar-Masuk APK Keudah

**TABEL LINTASAN RUTE ANGKUTAN KOTA
JENIS MOBIL PENUMPANG UMUM DI KOTA BANDA ACEH**

No.	Lanjutan		
10	Terminal APK Keudah-Mibo. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl STA Mahmudsyah-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. T Umar-Jl. Nyak Adam Kamil-Jl. T Sulaiman Daud-Jl. Makam Pahlawan-Jl. Nyak Adam Kamil II-Jl. Hasan Saleh-Jl. ST Malikul Saleh-Jl. Wedana -Mibo	Mibo-Jl. Wdana-Jl. ST Malikul Saleh-Jl. Hasan Saleh-Jl. Nyak Adam Kamil II-Jl. Makam Pahlawan-Jl. ST Sulaiman Daud-Jl. Nyak Adam Kamil I-Jl. T Umar-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar- Masuk Terminal APK Keudah
11.	Terminal APK Keudah-Tanjung. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl. Tgk Imum Lueng Bata- Tanjung	Tanjung-Jl. Imum Lueng Bata-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. L ST Iskandarmuda – Jl. A Majid Ibrahim I-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah
12.	Terminal APK Keudah-Lueng Bata. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Tepi Kali-Jl. Inpres. Jl. Diponegoro-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Chik Ditiro-Jl. Makam Pahlawan-Jl. Angsa-Lueng Bata	Lueng Bata-Jl. Angsa-Jl. Makam Pahlawan-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah
13.	Terminal APK Keudah-Ulee Lheue. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Tepi Kali-Jl. Inpres-Jl. Diponegoro-Jl ST Mahmudsyah-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Ulee Lheue	Ulee Lheue-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Majid Ibrahim I-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Jl. Tentara Pelajar-Masuk Terminal APK Keudah
14.	Terminal APK Keudah-Ulee Lheue Via Deah Glumpang. PP	Terminal APK Keudah-Jl. Cut Mutia-Jl. Supratman-Jl. Malem Dagang-Jl. T Muda-Jl. Rama Setia-Jl. Keteta Api/ Gp Deah Glumpang-Jl. ST Iskandarmuda-Ulee Lheue Via Deah Glumpang	Ulee Lheue via Deah Glumpang-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Kereta Api-Jl. Rama Setia-Jl. Panglateh-Jl. Taman Siswa-Masuk Terminal APK Keudah

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2008

TABEL III.15
TABEL LINTASAN RUTE ANGKUTAN KOTA
JENIS MOBIL BUS UMUM DI KOTA BANDA ACEH

No.	Trayek	Pergi (Keluar Terminal APK Keudah)	Pulang (Masuk Terminal APK Keudah)
1.	Pasar Aceh-Darussalam .PP	Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)-Jl. Supratman-Jl. TP Polem-Jl. Sp Lima-Jl. Tgk H Mohd Daud Beureuh-Jl. T Nyak Arif-Darussalam	Darussalam-Jl. T Nyak arif Jl. Tgk H Mohd Daud Beureueh-Sp. Lima-Jl. Pante Perak-Jl. STA Mahmudsyah- Jl. Mohd Jam-Jl. KHA Dahlan. Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)
2	Pasar Aceh-Batoh .PP	Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)-Jl. Supratman -Jl. A Yani-Jl. SR Safiatudin-Jl. Pante Pirak-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Tgk Chik Ditiro-Jl. Tgk Imum Lueng Bata-Jl. Angsa-Jl UNMUHA/PTSM-Batoh	Batoh (UNMUHA/PTSM)-Jl. UNMUHA-Jl. Angsa-Jl. Tgk Imum Lueng Bata-JITgk Chik Ditiro-Jl. Mohd Jam-Jl. KHA Dahlan-Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)
3.	Pasar Aceh-Ulee Lheue. PP	Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)-Jl. Supratman-Jl. TP Polem-Sp. Lima-Jl. Pante Pirak-Jl. STA Mahmudasyah-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. Simpang Jam Belok kanan-Jl. ST Iskandarmuda-Ulee Lheue	Ulee Lheue-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A Majid Ibrahim I-Jl. Imam Bonjol-Jl. KHA Dahlan-Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)
4.	Pasar Aceh-Syiah Kuala. PP	Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)-Jl. Supratman-Jl. TP Polem-Jl. Pocut Baren-Jl. Twk Hasyim Banta Muda-Jl Tgk Di Blang-Jl. Syiah Kuala-Syiah Kuala	Syiah Kuala-Jl. Syiah Kuala-Jl. Tgk Diblang-Jl. Twk Hasyim Banta Muda-Jl. Pocut Baren-Jl. TP Polem- Jl. Sp Lima-JL. SR Safiatudin-Jl. Jend. A Yani-Jl. Supratman-Jl. Tentara Pelajar(Samping Apotik Merduati)
5.	Pasar Aceh – Surien. PP	Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)-Jl. Supratman-Jl. Jend. A Yani- Jl. SR Safiatudin-Jl. Pante Pirak-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Jl. Pendidikan-Jl. Desa Asoe Nanggroe-Surien	Surien-Jl. Chik Cot Arun-Jl. Pendidikan-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. Prof. Ibrahim Majid I-Jl. Imam Bonjol- Jl. KHA Dahlan-Jl. Tentara Pelajar(Samping apotik Merduati)

**TABEL LINTASAN RUTE ANGKUTAN KOTA
JENIS MOBIL BUS UMUM DI KOTA BANDA ACEH**

No.	Lanjutan		
6.	Pasar Aceh-Lampeunerut-PP	Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)-Jl. Supratman-Jl. Jend. A Yani-Jl. SR Safiatudin-Sp. Lima-Jl. Panti Pirak-Jl. STA Mahmudsyah-Jl. Mohd Jam-Jl. Tgk Abu Lam U-Jl. T Umar-Jl. Nyak Adam Kamil III-Jl. Hasan Saleh-Jl. Malikul Saleh-RSU Meuraxsa-Lampeunerut	Lampeunerut-RSU Meuraxsa-Jl. Malikul Saleh-Jl. Hasan Saleh-Jl. Nyak adam Kamil III-Jl.T Umar-Jl. ST Iskandarmuda-Jl. A majid Ibrahim I-Jl. Imam Bonjol-Jl. KHA Dahlan-Jl. Tentara Pelajar (Samping Apotik Merduati)

Sumber:Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh,2008

3.5 Responden

Berdasarkan dari hasil survai yang dilakukan oleh peneliti terhadap 720 responden, maka dapat diperoleh informasi berkaitan dengan anantara lain : usia kalangan responden, jumlah pemakai kendaraan pribadi serta besarnya pengeluaran yang harus dilakukan oleh responden disetiap harinya untuk melakukan biaya transportasi ke sekolah.

3.5.1 Asal Sekolah dan Usia Responden

Data terhadap latar belakang asal dari responden yang di gunakan oleh peneliti yakni seluruh siswa SLTP dan SLTA baik Negeri maupun Swasata di Kota Banda Aceh yang diambil secara acak berjumlah 720 siswa, adapun data selengkapnya adalah sebagaimana pada Tabel III.11 dan Tabel III.12

TABEL III.16
ASAL SEKOLAH RESPONDEN

No.	Jenis Sekolah	Status Sekolah	Jumlah	Prosentase (%)
1.	SMA	Negeri	185	25,70
2.	SMA	Swasta	75	10,41
3.	SMK	Negeri	123	17,08
4.	SMK	Swasta	98	13,61
5.	SMP	Negeri	135	18,76
6.	SMP	Swasta	104	14,44
Jumlah			720	100,00

Sumber: Hasil Survei, 2008

TABEL III.17
USIA RESPONDEN

No.	Rentang Usia	Jumlah	Prosentase (%)
1.	13 – 15 Tahun	239	33,20
2.	16 – 18 Tahun	481	66,80
Jumlah		720	100,00

Sumber: Hasil Survei, 2008

3.5.2 Penggunaan Moda Angkutan Ke Sekolah

Dari hasil penelitian survai yang dilakukan terhadap 720 responden, maka dapat diketahui bahwa siswa yang bepergian ke sekolah dengan menggunakan kendaraan pribadi (mobil, sepeda motor, sepeda) adalah sebanyak 518 atau 71,9 dan yang menggunakan Angkutan Kota adalah sejumlah 121 atau 16,8%. (Labi-labi dan Bus Umum) serta yang berjalan kaki 81 siswa atau 11,3%. Adapun lebih jelasnya sebagaimana yang tercantum pada Tabel III.18, III.19, III.20

TABEL III.18
PENGGUNAAN MODA ANGKUTAN KE SEKOLAH

No.	Jenis Angkutan	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Angkutan Kota	121	16,8
2.	Kendaraan Pribadi	518	71,9
3.	Jalan Kaki	81	11,3
Jumlah		720	100

Sumber: Hasil Analisa, 2008

TABEL III.19
PENGGUNAAN JENIS ANGKUTAN KOTA KE SEKOLAH

No.	Jenis Angkutan Kota	Jumlah	Prosentase
1.	Labi-labi	84	69,4
2.	Bus Umum	37	30,6
Jumlah		121	100

Sumber: Hasil Analisa, 2008

TABEL III.20
PENGGUNAAN JENIS KENDARAAN PRIBADI KE SEKOLAH

No.	Jenis Kendaraan Pribadi	Jumlah	Prosentase
1.	Mobil	37	7,1
2.	Sepeda Motor	438	84,6
3.	Sepeda	43	8,3
Jumlah		518	100

Sumber: Hasil Analisa, 2008

3.5.3 Biaya Transportasi

Biaya Transportasi yang dimaksudkan adalah biaya yang dikeluarkan untuk keperluan transportasi ke sekolah bagi responden yang di keluarkannya disetiap harinya. Dari hasil survai dapat diketahui bahwa 53,73 % siswa membutuhkan

biaya sebesar Rp. 10.000,00 – Rp.15.000,00 untuk biaya transportasi ke sekolah pada setiap harinya, lebih jelasnya dapat dilihat di Tabel III.16

TABEL III.21
BIAYA TRANSPORTASI KE SEKOLAH

No.	Besarnya Biaya	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Rp. 5.000,00 - Rp. 10.000,00	230	31,94
2.	Rp. 10.000,00 - Rp. 15.000,00	385	53,48
3.	Rp. 15.000,00 - Rp. 20.000,00	68	9,44
4.	Lebih dari Rp. 20.000,00	37	5,14
Jumlah		720	100,00

Sumber: Hasil Analisa, 2008

BAB IV
ANALISIS PERSEBARAN FASILITAS PENDIDIKAN DAN JARINGAN
JALAN, JARINGAN PELAYAN ANGKUTAN KOTA, STRUKTUR KOTA

4.1 Analisis Persebaran Fasilitas Pendidikan dan Jaringan Jalan

Dalam pembahasan bab ini akan dilakukan analisis rute angkutan kota terhadap fasilitas pendidikan di Kota Banda Aceh, dengan tujuan untuk mengetahui apakah fasilitas pendidikan yakni sekolah SMP dan SLTA yang ada di Kota Banda Aceh telah terlayani oleh angkutan kota. Analisis akan dilakukan berdasarkan pada data dan hasil survai yang telah dilaksanakan pada penelitian ini. Adapun analisis yang dilaksanakan berdasarkan pada beberapa faktor, yaitu: persebaran fasilitas pendidikan, persebaran jumlah penduduk usia sekolah SMP dan SMA serta siswa SMP dan SMA serta rute pelayanan angkutan kota .

Analisis terhadap persebaran jumlah penduduk usia sekolah tingkat SLTP dan SLTA (13-18 Tahun) serta persebaran asal siswa SMP dan SMA dilakukan untuk mengetahui dan indentifikasi persebaran asal siswa, sehingga akan diperoleh asal perjalanan yang dilakukan oleh responden. Adapun datanya adalah sebagai berikut :

TABEL IV.1
LUAS WILAYAH,PENDUDUK SELURUHNYA
DAN USIA SEKOLAH DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	Luas Wilayah	Penduduk Seluruhnya	Usia Sekolah
1.	Kuta Alam	10,047	47.280	7.583
2.	Kuta Raja	5,211	7.396	1.874
3.	Syiah Kuala	14,244	28.920	5.654
4.	Ulee Kareng	6,150	19.498	2.509

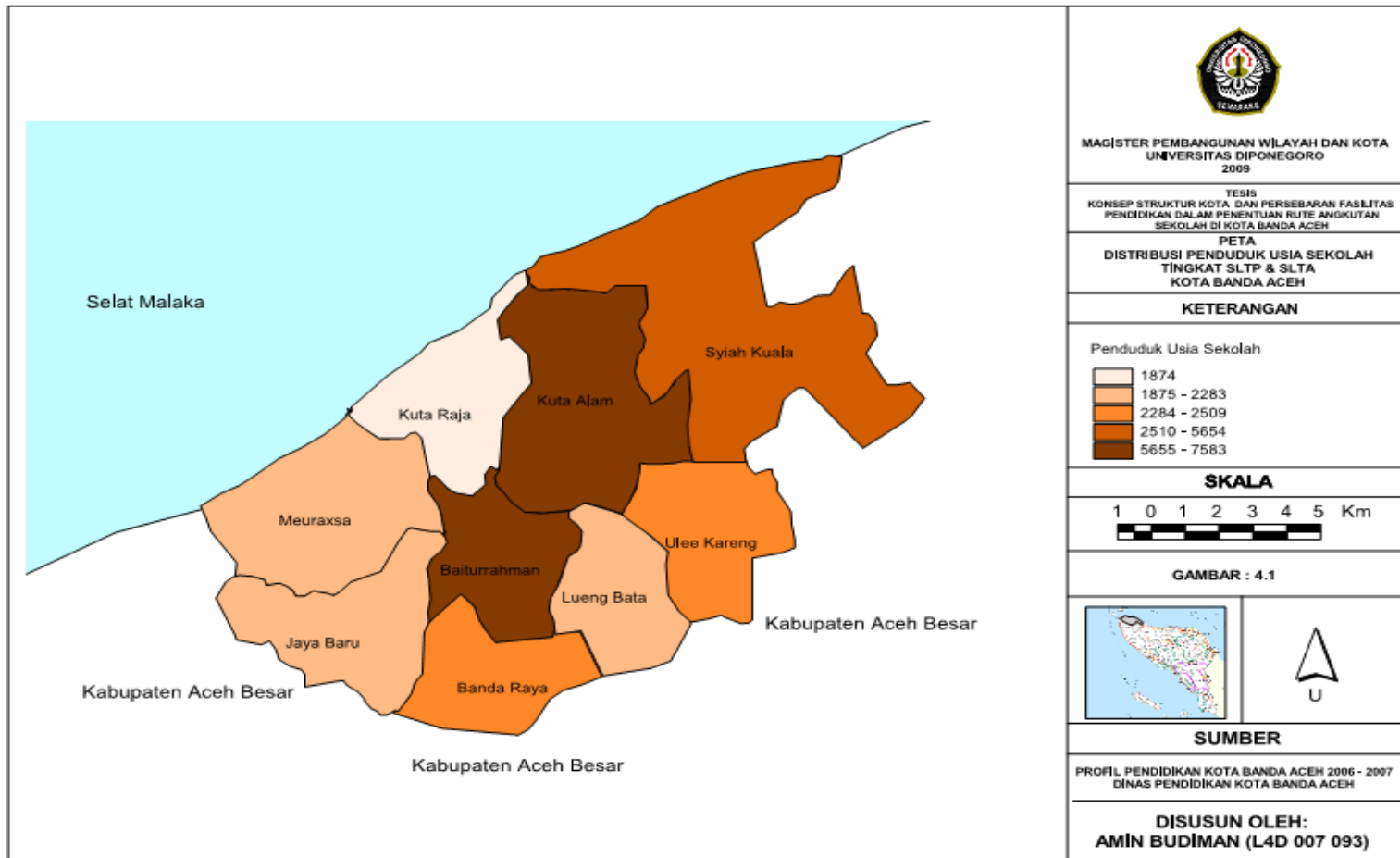
**LUAS WILAYAH, PENDUDUK SELURUHNYA
DAN USIA SEKOLAH DI KOTA BANDA ACEH**

No.	Lanjutan			
5.	Baiturrahman	4,539	36.637	7.245
6.	Lueng Bata	5,341	18.301	2.283
7.	Meuraxsa	7,258	10.736	2.161
8.	Banda Raya	4,789	19.472	2.455
9.	Jaya Baru	3,780	15.587	2.110
Jumlah		61,359	213.827	33.874

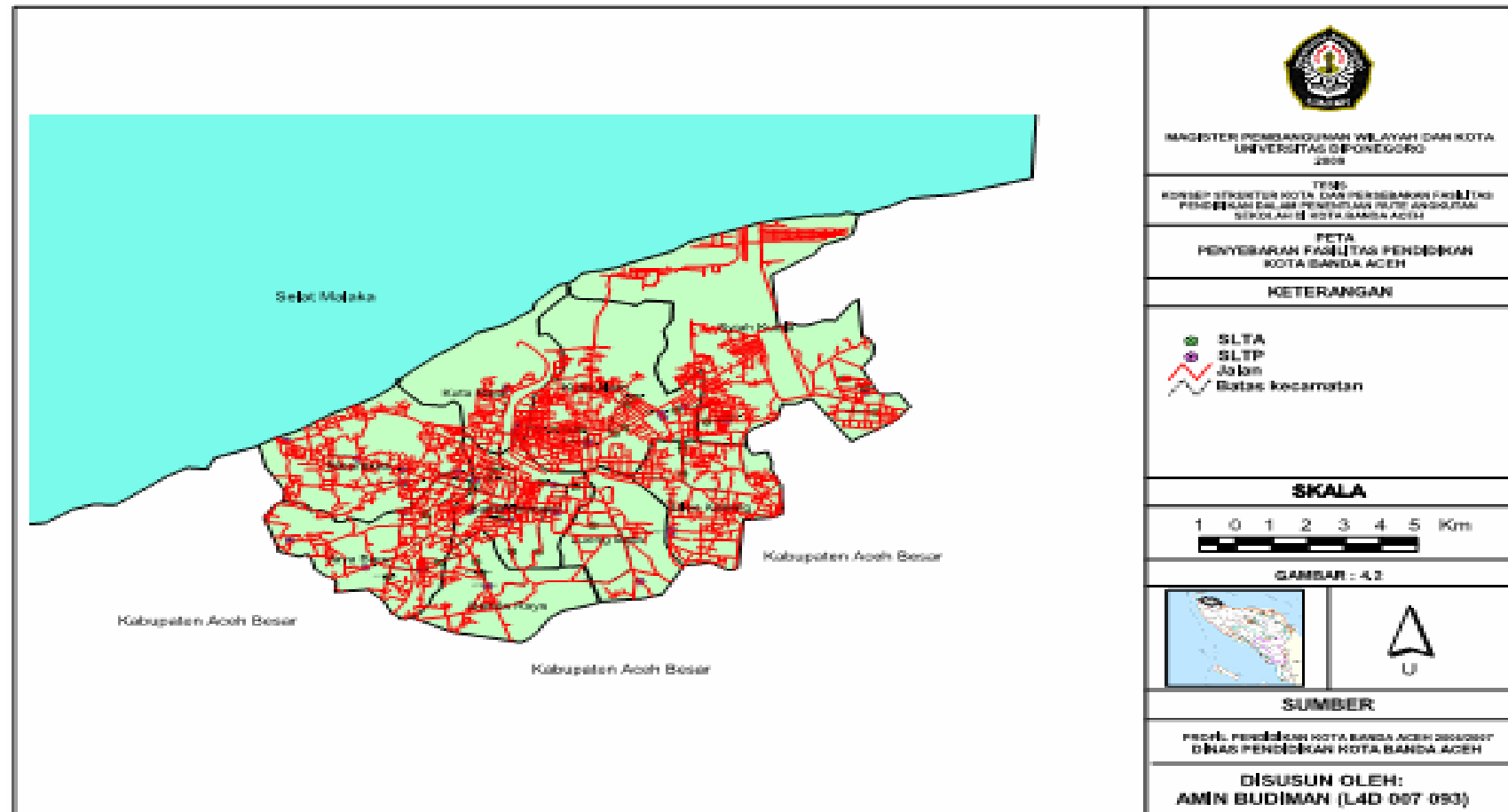
Sumber : Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh, 2007

Kemudian analisis terhadap persebaran fasilitas pendidikan yakni SMP dan SMA dilakukan untuk mengetahui dan mengidentifikasi persebaran tujuan perjalanan yang akan dilakukan oleh responden secara keseluruhan. Kemudian Analisis rute pelayanan angkutan kota dilakukan untuk mengetahui lintasan jangkauan pelayanan angkutan kota yang ada (rute eksisting), sehingga akan diketahui sekolah yang tidak terjangkau oleh pelayanan rute angkutan kota.

GAMBAR 4.1
PERSEBARAN PENDUDUK USIA SEKOLAH
TINGKAT SLTP DAN SLTA DI KOTA BANDA ACEH



**GAMBAR 4.2
PERSEBARAN SEKOLAH TINGKAT SLTP DAN SLTA
DI KOTA BANDA ACEH**



4.1.1 Asal dan Tujuan Siswa

Berdasarkan pada data yang diperoleh dari responden, maka peneliti sebelumnya membagi daerah penelitian menjadi 4 (empat) zona yaitu:

1. Zona A meliputi Kecamatan Syiah Kuala, Kecamatan Ulee Kareng, wilayah ini 3 kecamatan, bila dilihat dari segi peruntukan guna lahan, daerah ini disamping untuk permukiman juga terdiri bangunan dan gedung pusat pemerintahan baik kotamadya maupun provinsi dan pusat bangunan pendidikan di Kota Banda Aceh serta pusat perdagangan dan bisnis. Di Kecamatan Kuta Alam dan Syiah Kuala 50 % dari luas wilayahnya adalah merupakan daerah tergenang air (*sea water*) dan daerah kering (*waste land*).
2. Zona B meliputi Kecamatan Lueng Bata dan Kecamatan Baiturrahman, wilayah ini terdiri dari 2 kecamatan yang penggunaan lahannya di dominasi oleh permukiman dan lahan pertanian.
3. Zona C mencakup Kecamatan Banda Raya dan Kecamatan Jaya Baru, wilayah ini 2 kecamatan yang penggunaan lahannya untuk Kecamatan Banda Raya didominasi oleh pemukiman pertanian dan hanya sedikit terdapat fasilitas perkantoran dan fasilitas umum atau sosialnya serta hutan. Kemudian Di Kecamatan Jaya Baru di dominasi oleh area kering dan area tergenang (*sea water*),selebihnya baru di gunakan untuk pemukiman, pertanian, fasilitas perkantoran, sosial
4. Zona D terdiri dari Kecamatan Meuraxsa dan Kecamatan Kuta Raja. Di Kecamatan Meuraxsa hampir 75% lebih daerahnya di dominasi oleh area tergenang (*sea water*) dan pertanian dan sisanya digunakan untuk pemukiman

dan fasilitas sosial. Sedangkan di Kecamatan Kuta Raja 85% lebih wilayahnya terdiri dari area tergenang (*sea water*) dan area kering (*waste land*) serta sisanya digunakan untuk pemukiman, pusat perdagangan jasa, fasilitas sosial dan umum.

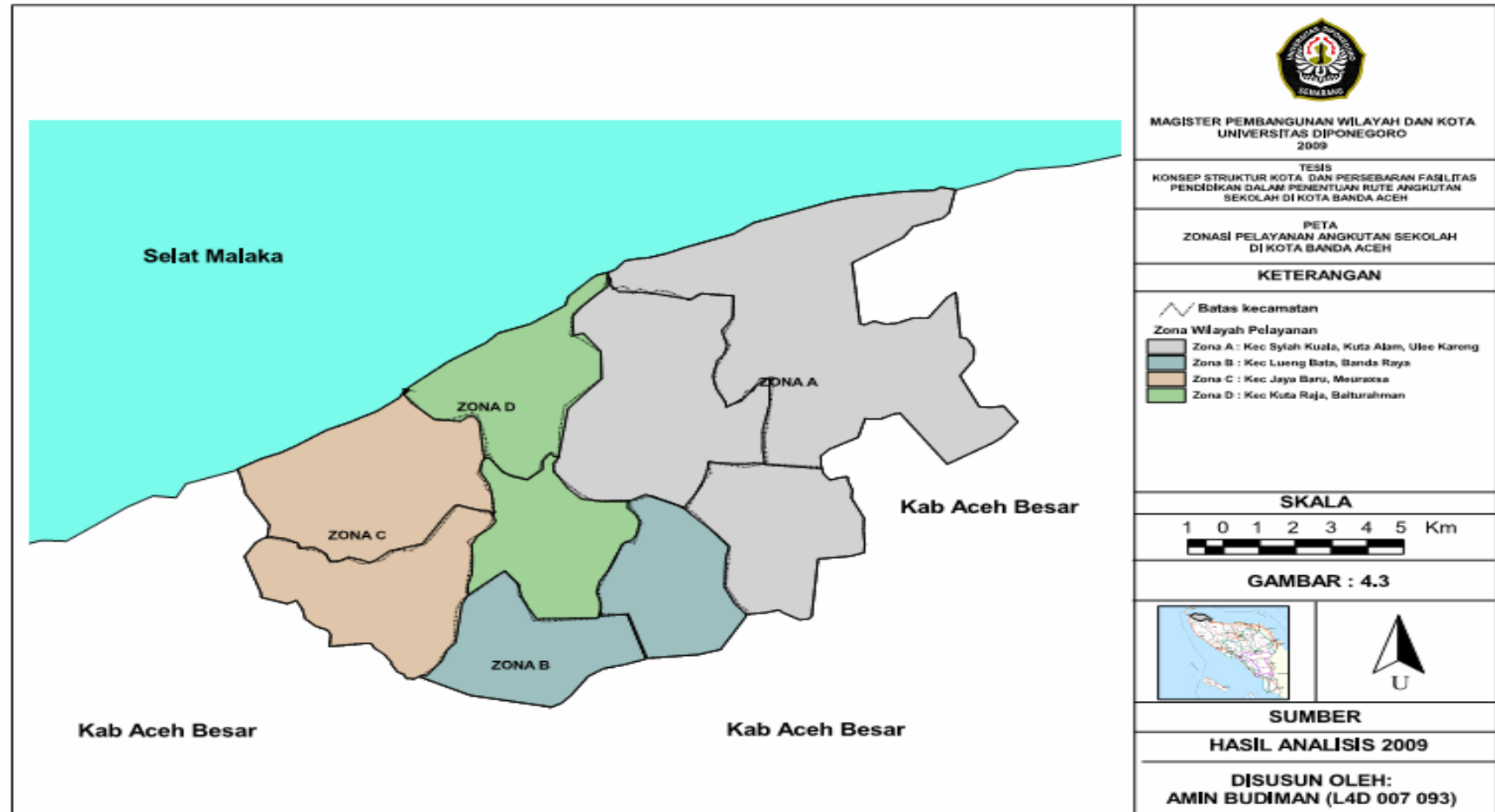
Dari pembagian zona tersebut maka dapat di lihat bahwa asal tujuan terbanyak dari para responden adalah pada Zona A yaitu sebanyak 98 perjalanan atau 13,61% dari seluruh jumlah responden dan paling sedikit adalah dari Zona C yakni sejumlah 32 atau 4,44% dari keseluruhan jumlah asal responden. Adapun lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel IV.1

TABEL IV.2
MATRIK ASAL TUJUAN PERJALANAN RESPONDEN

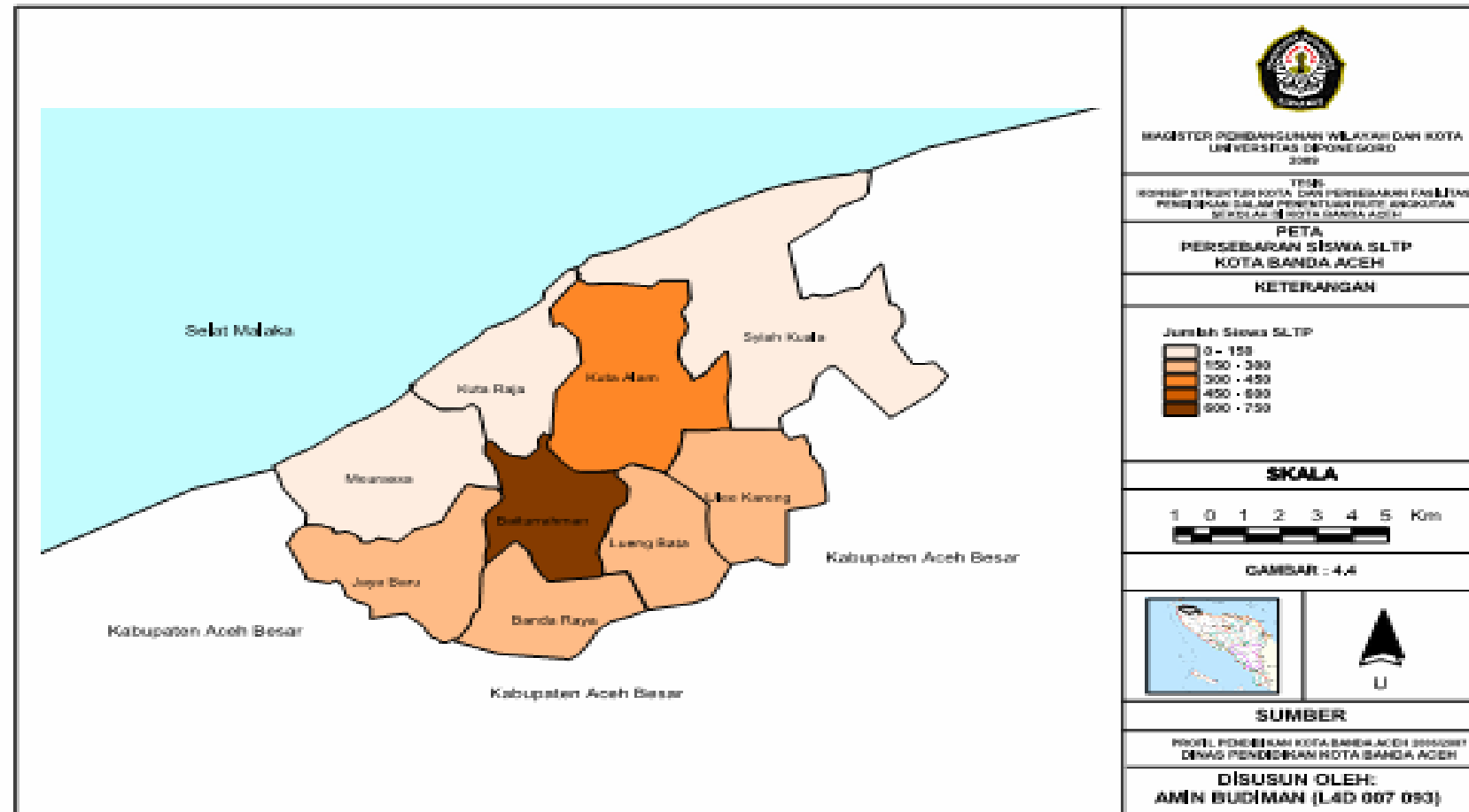
Asal \ Tujuan	Zona				Jumlah
	A	B	C	D	Sub Total
A	98	36	0	16	150
B	54	46	24	25	149
C	32	82	65	95	274
D	46	29	23	49	147
Sub Total	230	193	112	185	720

Sumber: Hasil Analisis 2008

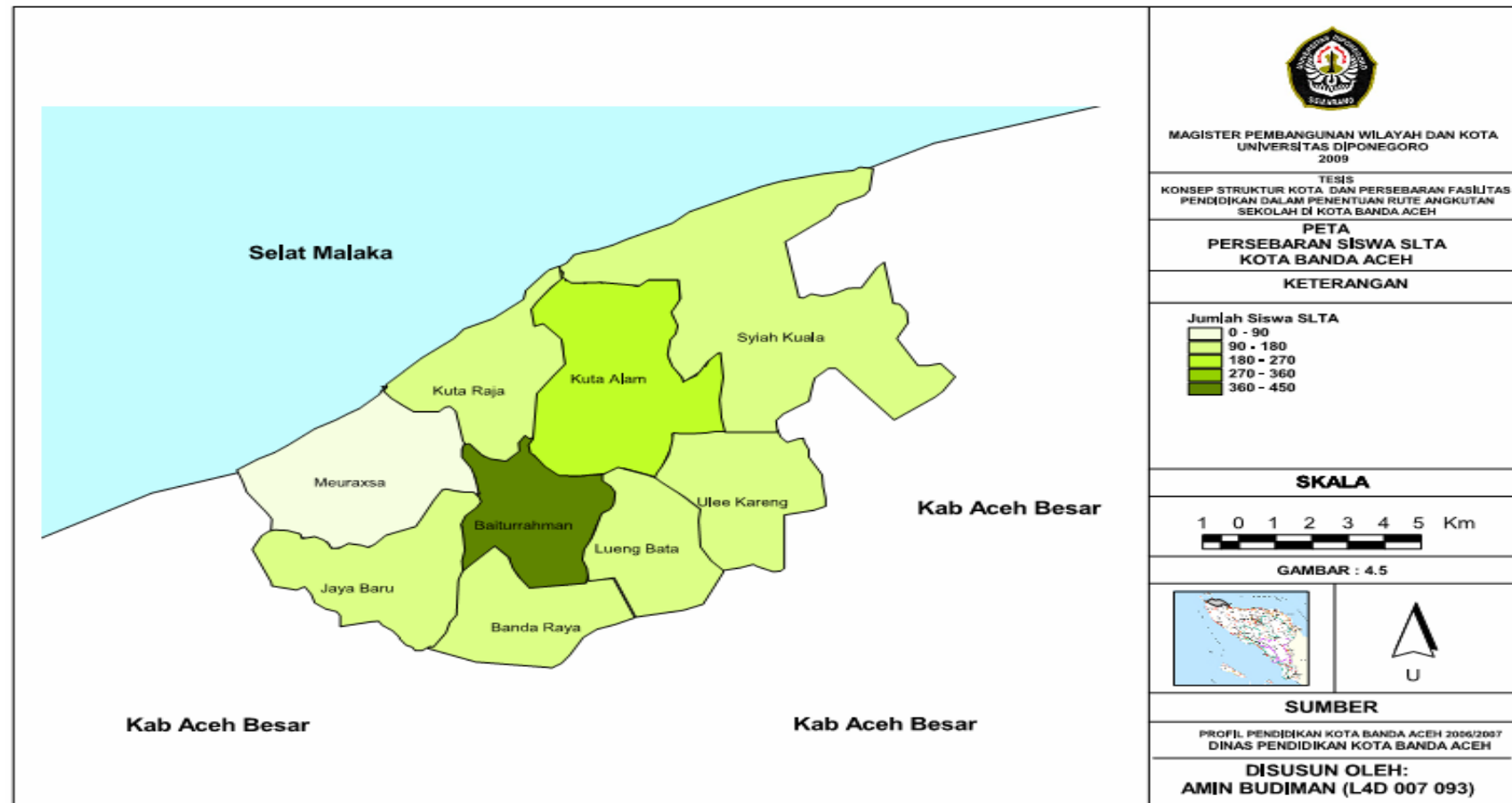
GAMBAR 4.3
PEMBAGIAN ZONA DI KOTA BANDA ACEH



GAMBAR 4.4
PERSEBARAN ASAL SISWA TINGKAT SLTP
DI KOTA BANDA ACEH



GAMBAR 4.5
PERSEBARAN ASAL SISWA TINGKAT SLTA
DI KOTA BANDA ACEH



4.1.2 Pola Pergerakan dan Maksud Perjalanan

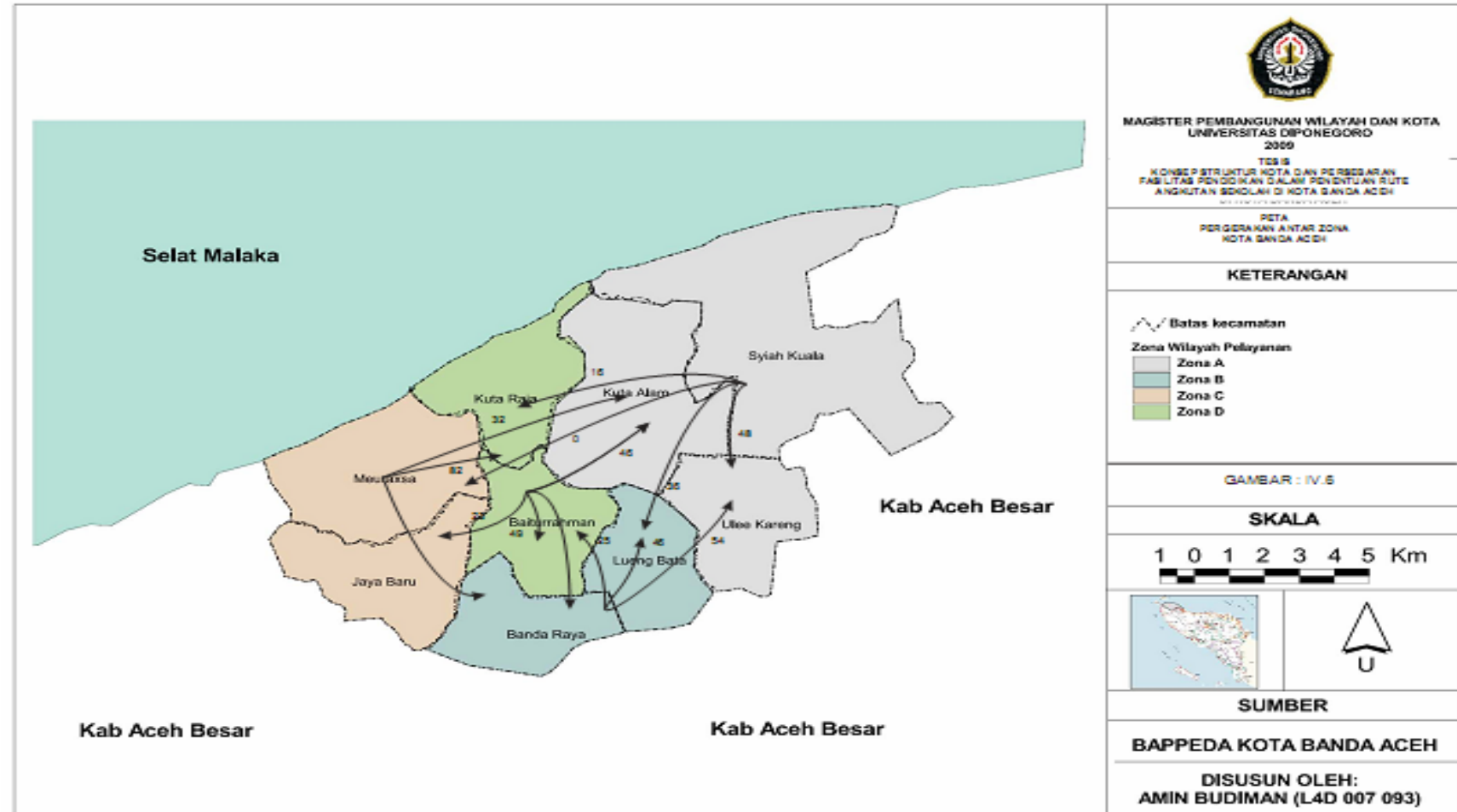
Dari data Tabel VI.1 , maka dapat diuraikan bahwa pergerakan yang dilakukan oleh responden dengan maksud untuk mencapai tempat sekolah mereka berada dapat dijelaskan pada Tabe IV. 3

TABEL IV.3
JUMLAH PERJALANAN RESPONDEN
BERDASARKAN PASANGAN ZONA ASAL TUJUAN

Pasangan Zona Asal – Tujuan	Jumlah	Pasangan Asal - Tujuan	Jumlah
A - A	98	C - A	32
A - B	36	C - B	82
A - C	0	C - C	65
A - D	16	C - D	95
B - A	54	D - A	46
B - B	46	D - B	29
B - C	24	D - C	23
B - D	25	D - D	49

Sumber: Hasil Analisis 2008

GAMBAR 4.6
PERGERAKAN PASANGAN ANTAR ZONA



4.1.3 Kondisi Pendidikan

Berdasarkan pada Tabel III.4 tentang jumlah fasilitas pendidikan SLTP dan SLTA yang ada di kota banda Aceh tidaklah merata ada pada setiap kecamatan, demikian pula hasil APK dan APM tingkat SLTP dan SLTA bila dikaitkan dengan keadaan sekolahnya, maka setiap kecamatan akan nilai yang bervariasi.

Nilai rata-rata APK untuk SLTP yaitu 75,222 % dan SLTA 79,36% dan untuk APM tingkat SLTP rata-rata 54,58% dan untuk SLTA 58,43%. Kemudian angka melanjutkan dikaitkan dengan keadaan daerah, maka diperoleh angka melanjutkan di SLTP rata-rata adalah 119,16 untuk SLTA rata-rata 138,3 dengan nilai rasio rata-rata dari SD 3,54 dan SLTP 0,88 serta sektor unggulan I rata-rata 6, sektor unggulan II rata-rata 7 dan sektor unggulan III rata-rata 9. Hal ini untuk lebih jelasnya tercermin dalam Tabel IV.3 dan Tabel IV.4

Kondisi keberhasilan dari pendidikan dapat di ukur dari besarnya lulusan yang dicapai oleh setiap jenjang pendidikan, adapun di Kota Banda Aceh jumlah rata-rata mengulang dan putus sekolah untuk tingkat SLTP paling banyak adalah SMP (0,45) dan jumlah rata-rata kelulusan tertinggi adalah angka kelulusan MTs (98,86). Kemudian pada tingkatan SLTA jumlah rata-rata mengulang tertinggi yakni di SMK (0,71), rata-rata putus sekolah tertinggi yaitu di SMA (0,07) dan untuk rata-rata angka kelulusan tertinggi di SMA (98,86) serta guna lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel IV.5 dan IV.6

TABEL IV.4
DATA PENCAPAIAN NILAI APK DAN APM
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	APK (%)		APM (%)	
		SLTP	SLTA	SLTP	SLTA
1.	Kuta Alam	123,04	199,75	94,16	147,54
2.	Kuta Raja	18,03	7,09	13,39	5,52
3.	Syiah Kuala	36,73	45,58	25,39	33,40
4.	Ulee Kareng	58,30	11,85	36,75	8,95
5.	Baiturrahman	64,09	25,55	42,48	19,66
6.	Lueng Bata	102,44	21,51	74,84	19,21
7.	Meuraxsa	114,26	121,46	82,23	84,89
8.	Banda Raya	97,95	123,95	76,13	85,57
9.	Jaya Baru	19,17	37,99	14,30	30,64
Rata-rata		75,22	79,36	54,58	58,43

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh, 2007

TABEL IV.5
HUBUNGAN ANTARA ANGKA MELANJUTKAN (AM)
DENGAN KEADAAN DAERAH DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	Angka Melanjutkan		Rasio		Sektor Unggulan		
		SLTP	SLTA	SD/SMP	SMP/SM	I	II	III
1.	Kuta Alam	174,69	214,40	2,18	0,55	6	9	7
2.	Kuta Raja	54,33	200,41	3,25	4,00	6	7	9
3.	Syiah Kuala	91,09	205,45	5,33	1,50	6	7	9
4.	Ulee Kareng	85,60	35,75	4,00	2,00	6	7	9
5.	Baiturrahman	87,84	44,32	4,33	0,85	6	7	9
6.	Lueng Bata	169,71	25,90	2,00	1,50	6	7	9
7.	Meuraxsa	179,90	12,65	5,00	0,80	6	7	9
8.	Banda Raya	181,12	221,54	3,50	0,67	6	7	9
9.	Jaya Baru	19,96	229,3	5,50	2,00	6	7	9
Rata-rata		119,16	138,43	3,54	0,88	6	7	9

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh, 2007

TABEL IV.6
DATA ANGKA MENGULANG,PUTUS SEKOLAH DAN LULUSAN
TINGKAT SLTP DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	SMP			Mts		
		AU	APS	AL	AU	APS	AL
1.	Kuta Alam	0,29	0,00	99,39	0,07	0,000	99,60
2.	Kuta Raja	1,33	0,00	96,24	0,00	0,00	81,82
3.	Syiah Kuala	1,69	0,42	97,71	0,00	0,00	98,92
4.	Ulee Kareng	0,30	0,00	97,14	4,21	0,00	97,73
5.	Baiturrahman	0,32	0,00	99,25	0,00	0,00	94,74
6.	Lueng Bata	0,69	0,00	96,3	0,16	0,00	98,84
7.	Meuraxsa	0,00	0,00	99,07	0,00	0,00	100,00
8.	Banda Raya	0,71	0,00	98,48	-	-	-
9.	Jaya Baru	0,00	0,00	97,01	-	-	-
Rata-rata		0,45	0,03	98,77	0,35	0,00	98,86

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh, 2007

Keterangan :

AU : Angka Mengulang, APS : Angka Putus Sekolah, AL : Angka Lulusan

TABEL IV.7
DATA ANGKA MENGULANG,PUTUS SEKOLAH DAN LULUSAN
TINGKAT SLTA DI KOTA BANDA ACEH

No.	Kecamatan	SMA			MA			SMK		
		AU	APS	AL	AU	APS	AL	AU	APS	AL
1.	Kuta Alam	0,42	0,00	99,60	0,00	0,00	98,68	0,76	0,00	95,09
2.	Kuta Raja	1,15	0,00	81,82	-	-	-	-	-	-
3.	Syiah Kuala	1,68	0,00	98,92	0,00	0,00	97,32	-	-	-
4.	Ulee Kareng	-	-	97,73	0,74	0,00	90,00	-	-	-
5.	Baiturrahman	1,34	0,74	94,74	0,00	0,00	91,89	0,00	0,00	88,41
6.	Lueng Bata	0,00	0,00	98,84	0,00	0,00	100,00	-	-	-
7.	Meuraxsa	0,34	0,19	100,00	-	-	-	-	-	-
8.	Banda Raya	0,13	0,00	-	-	-	-	-	-	-
9.	Jaya Baru	-	-	-	0,00	0,00	98,08	-	-	-
Rata-rata		0,53	0,07	98,86	0,04	0,00	97,28	0,71	0,00	94,20

Sumber: Dinas Pendidikan Kota Banda Aceh, 2007

Keterangan :

AU : Angka Mengulang, APS : Angka Putus Sekolah, AL : Angka Lulusan

4.1.4 Pengaruh Persebaran Fasilitas Pendidikan Terhadap Permintaan Layanan Angkutan Kota

Berdasarkan pada Gambar 3.3 dan 3.4 yakni tentang persebaran asal siswa SLTP dan SLTA dikaitkan dengan Gambar III.5 yaitu tentang persebaran fasilitas pendidikan SLTP dan SLTA, maka hal ini akan menimbulkan suatu pergerakan perjalanan yang membutuhkan sarana transportasi. Kondisi ini dapat terlihat dengan jelas jika dipadukan antara kondisi rute eksisting angkutan kota (Gambar III.8), sehingga tidak jarang bahkan sering di jumpai pemandangan seperti pada Gambar 4.7



Sumber: Hasil Analisa, 2008

GAMBAR 4.7
KONDISI PENGARUH PERSEBARAN FASILITAS PENDIDIKAN
TERHADAP PELAYANAN ANGKUTAN KOTA

Kondisi seperti diatas tentunya sangat membahayakan bukan hanya bagi penumpang itu sendiri, melainkan juga dapat berakibat fatal bagi kendaraan yang ada disekitarnya. Dari data Dinas Perhubungan Provinsi NAD dapat diperoleh data sebagai berikut:

TABEL IV.8
DATA JUMLAH KORBAN KECELAKAAN LALU –LINTAS
TAHUN 2005 – 2006

No.	Tahun	Luka-luka	Meninggal Dunia	Jumlah Kasus
1.	2005	229	189	418
2.	2006	515	403	918

Sumber : Dinas Perhubungan Prov. NAD- Satker BRR-PRPP Transportasi Darat,2007

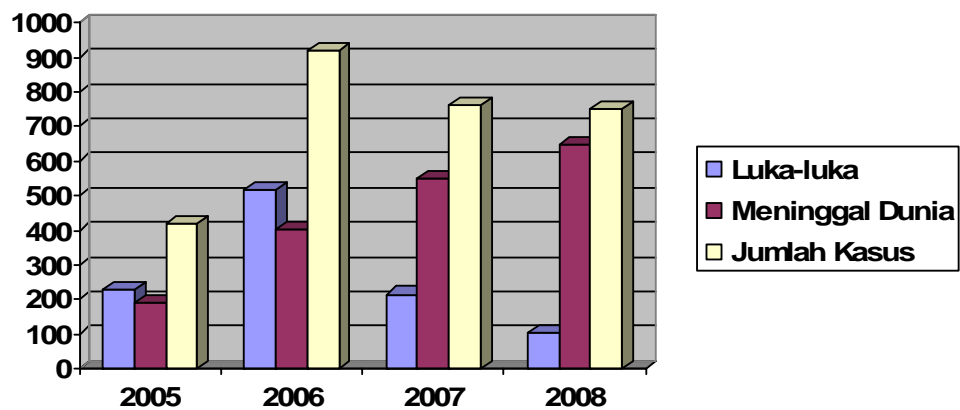
Kejadian seperti hal diatas sebagaimana yang tercermin dalam Tabel IV.7 adalah sebuah fenomena yang menjadi agenda dan catatan hitam bagi dunia transportasi darat nasional. Kapolda NAD Irjen Pol Rismawan, mengatakan, tingginya angka kecelakaan lalu lintas karena dampak meningkatnya pertumbuhan kendaraan bermotor. Tapi, tidak dibarengi kesadaran berlalu lintas. Kesadaran masyarakat berlalu lintas masih rendah. Jumlah korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas di Aceh terus meningkat. Hingga Oktober 2008, dari 741 kecelakaan lalu lintas, tercatat 616 orang tewas di jalan raya (Aceh Independen, 18 Januari 2009).

Kemudian berdasarkan pada laporan kegiatan yang menojol dalam tahun 2008, maka data korban kecelakaan lalu lintas adalah sebagaimana terlihat dalam Tabel IV.8 dan bila digabungkan dengan data Tabel IV.7 maka akan terlihat sebagaimana dalam Gambar IV.7

TABEL IV.9
DATA JUMLAH KORBAN KECELAKAAN LALU –LINTAS
TAHUN 2007 – 2008

No.	Tahun	Luka-luka	Meninggal Dunia	Jumlah Kasus
1.	2007	214	548	762
2.	2008	102	647	749

Sumber : *Harian Analisa 7 Februari 2009*



Sumber: *Dinas Perhubungan Prov. NAD- Satker BRR-PRPP Transportasi Darat, 2007 dan Harian Analisa 7 Februari, 2009*

GAMBAR 4.8
GRAFIK KORBAN KECELAKAAN LALU-LINTAS
TAHUN 2005 – 2008

Kontribusi pelajar sekolah tingkat SLTP dan SLTA dalam kecelakaan lalu-lintas cukup tinggi, hal ini diungkapkan oleh Kasubdit Gakkum Dirlantas Polda NAD Kompol Syuhada SH, melalui Pamin Laka Ipda Ramdani bahwa untukantisipasi dan mengurangi Laka Lintas pihaknya akan meningkatkan patroli dan sosialisasi dan bimbingan kepada masyarakat, terutama pelajar, mulai dari tingkat SLTP, SLTA dan Mahasiswa, dimana sosialisasi ini diprioritaskan pada para

pelajar, karena usia tersebut masih suka kebut-kebutan (Serambi Indonesia, September 2008).

4.1.5 Rangkuman

Arah pergerakan siswa sekolah tingkat SLTP dan SLTA menunjukkan bahwa adanya pola pergerakan yang bervariasi dari masing-masing zona. Penarikan zona sebagai arah tujuan perjalanan pada masing-masing zona memiliki jumlah yang bervariasi pula, dimana zona yang dijadikan tujuan atau daya penarik adalah pada zona A (Kecamatan Syiah Kuala, Ulee Kareng dan Kuta Alam), sedangkan sebagai zona asal pergerakan adalah pada zona C (Kecamatan Banda Raya dan Jaya baru). Kondisi ini tercermin juga pada adanya persebaran tujuan pasangan antar zona yang terjadi secara menyeluruh (Tabel IV.1 dan IV.2).

Pergerakan yang dilakukan oleh siswa SLTP dan SLTA merupakan suatu perjalanan yang memiliki kesamaan maksud dan tujuannya yakni untuk keperluan memperoleh pendidikan di sekolah. Kegiatan ini mengalami jumlah puncak pergerakan yakni pada pukul 07.00 WIB-08. 20 WIB dan kondisi ini akan terjadi kembali pada pukul 13.30 WIB-14.30 WIB.

Penggunaan sarana transportasi angkutan kota di kalangan siswa masih sangat kecil, hal ini terjadi karena belum sepenuhnya terlayani oleh rute angkutan kota yakni hanya 121 atau 16,8%, sedangkan 518 atau 71,9% belum terlayani oleh rute angkutan kota (lihat Tabel III.13). Adapun jenis moda alat transportasi yang paling banyak digunakan dikalangan siswa tingkat SLTP dan SLTA adalah sepeda

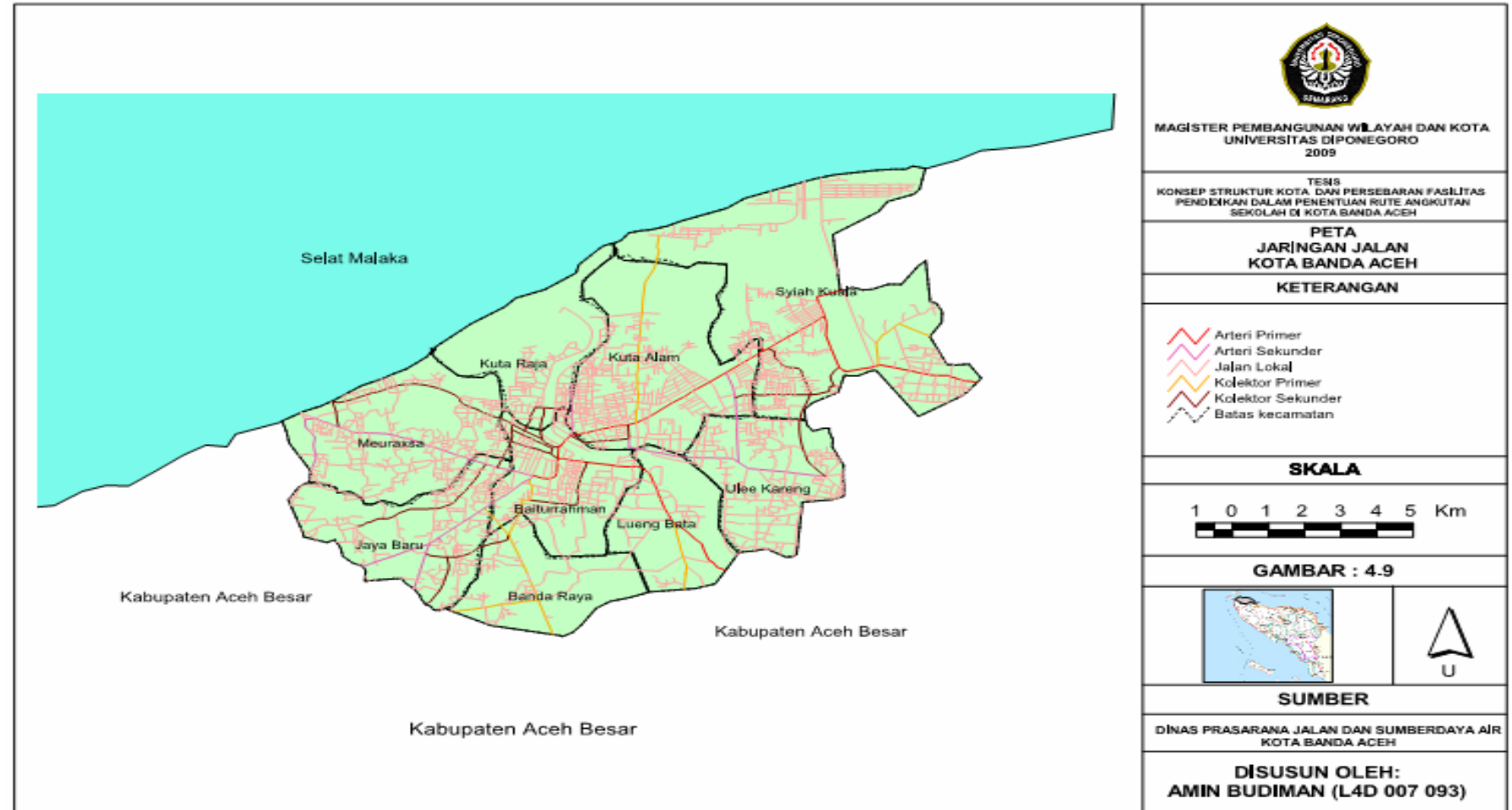
motor yakni sebesar 438 atau 84,6% kemudian mobil dan jalan kaki (lihat Tabel III.15)

4.2 Analisis Jaringan Pelayanan Angkutan Kota

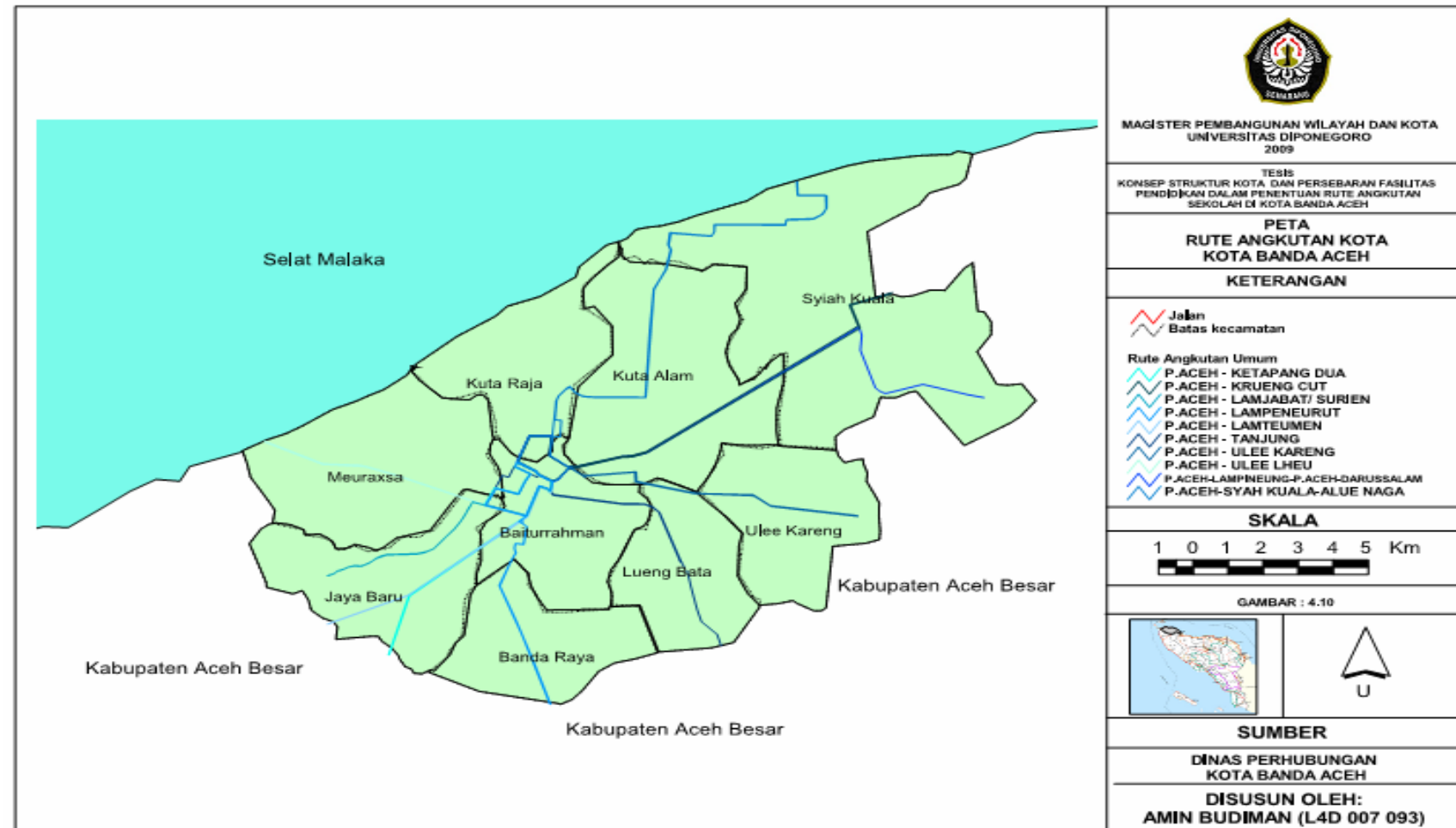
Wilayah Kota Banda Aceh yang memiliki luas 61,36 Km panjang jalan kota 438,061 km serta jumlah penduduk 219.659 jiwa dan dilengkapi oleh sarana pendidikan tingkat SLTP sebanyak 29 sekolah (19 Negeri dan 10 Swasta) dengan jumlah siswa 9.707 dan tingkat SLTA 34 sekolah (17 Negeri dan 17 Swasta) dengan jumlah siswa 12.556 sangat membutuhkan sarana dan prasarana transportasi yang memadai guna mencerdaskan penduduknya.

Kebutuhan akan sarana transportasi adalah sebagai turunan (*derived demand*) dari adanya aktivitas siswa SLTP dan SLTA dalam memenuhi akan kebutuhan pendidikan di sekolahnya. Disamping itu juga transportasi sebagai makro ekonomi merupakan tulang punggung dari kehidupan kota, dimana transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan dari sistem.

GAMBAR 4.9
PETA JARINGAN JALAN DI KOTA BANDA ACEH



GAMBAR 4.10
RUTE EKSISTING ANGKUTAN KOTA DI BANDA ACEH



4.2.1 Kebijakan Rute Pelayanan Angkutan Kota

Kegiatan transportasi merupakan sebuah indikasi dari perkembangan dan kemajuan suatu daerah, karena pencerminan kegiatan transportasi dapat mempengaruhi semua aspek atau lini dari kegiatan sendi-sendi kehidupan suatu daerah. Departemen Perhubungan dalam hal ini sebagai lembaga dari pemerintah yang memiliki kewenangan dalam pengaturannya, setelah berkoordinasi dengan beberapa departemen lain yang terkait. Selanjutnya pelaksanaan dari kebijakan transportasi tersebut dilakukan secara terpadu oleh unsur-unsur pelaksana di daerah, seperti Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dinas Bina Marga, Polisi Lalu Lintas, dan instansi lain yang terkait, serta pihak swasta (perusahaan perangkutan).

Pada dasarnya angkutan kota muncul adalah sebagai reaksi dari adanya aktivitas pergerakan dari titik-titik simpul dalam suatu perkotaan, sebagaimana telah di jelaskan dalam Bab II dengan Gambar 2.4 dan 2.5. Pengaturan dan regulasi dari setiap moda transportasi yang ada pada setiap daerah memiliki aturan yang berbeda berdasarkan jenis dan daya angkutnya. Perencanaan transportasi mempunyai sasaran mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan orang atau barang bergerak dengan aman, murah, cepat, dan nyaman, dan mencegah terjadinya kemacetan lalu lintas di jalan-jalan dalam kota

Pola pengaturan Pemerintah Kota Banda Aceh untuk angkutan kota didasarkan pada beberapa aturan perundang- undangan yaitu:

- a. Undang-Undang No.14 Tahun 1992, tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993, tentang Angkutan Umum

c. Qonun Nomer 08 Tahun 2007, tentang Rertibusi Ijin Trayek

Dengan dasar diatas, maka untuk setiap pengaturan dan perubahan trayek yang ada selalu didasarkan pada hasil penelitian sebelumnya (survei vaktor, jalan, masukan dari masyarakat). Kemudian untuk pengendalian sebuah trayek, izin trayek persyaratan yang harus dipenuhi adalah sebagaimana tercantum pada tabel IV.9 dan IV.10

TABEL IV.10
PENGURUSAN IZIN TRAYEK ANGKUTAN DI KOTA BANDA ACEH

Persyaratan	Biaya	Masa Berlaku	Waktu Proses	Kewenangan Penandatanganan
1. Memiliki Izin Usaha Angkutan	Mobil Penumpang	6 (enam) Bulan	4 (empat) hari	Kepala KTSP Kota Banda Aceh
2. Memiliki atau menguasai Kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none"> • Mobil Penumpang Umum (Mopen) s/d 8 orang Rp.12.500,-/Kendaraan 		Dokumen lengkap	
3. Memiliki atau menguasai Fasilitas Penyimpanan Kendaraan bermotor	Mobil Bus <ul style="list-style-type: none"> • Mobil Bus 9 s/d 15 orang Rp.20.000,-/Kendaraan 			
4. Memiliki atau menguasai Fasilitas Perawatan Kendaraan bermotor	<ul style="list-style-type: none"> • Mobil Bus 16 s/d 25 orang Rp.30.000,-/Kendaraan • Mobil Bus lebih dari 26 orang Rp.40.000,-/Kendaraan 			

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2008

TABEL IV.11
PENGURUSAN IZIN USAHA ANGKUTAN DI KOTA BANDA ACEH

Persyaratan	Biaya	Masa Berlaku	Waktu Proses	Kewenangan Penandatanganan
<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki Akta Perusahaan • Memiliki Surat Izin Tempat Usaha • NPWP • Surat bukti kepemilikan kendaraan bermotor (STNK) dan buku kir • Surat Menyatakan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan • Rekomendasi dari DPC Organda • Pas photo 3 x 4 = 3 lembar berwarna • Foto copy KTP Direktur 	Mobil Penumpang <ul style="list-style-type: none"> • Mobil Penumpang Umum (Mopen) s/d 8 orang Rp.5.000,-/ Kendaraan Mobil Bus <ul style="list-style-type: none"> • Mobil Bus 9 s/d 15 orang Rp.10.000,-/Kendaraan • Mobil Bus 16 s/d 25 orang Rp. 15.000,-/Kendaraan • Mobil Bus lebih dari 26 orang Rp.20.000,-/Kendaraan 	5 (Lima) Tahun	4 (Empat) hari Dokumen Lengkap	Kepala KTSP Kota Banda Aceh

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, 2008

4.2.2 Pola Aktivitas

Kota Banda Aceh memiliki kedudukan sebagai ibukota Provinsi Naggroe Aceh Darusalam (NAD), sebagaimana dalam rencana tata ruang Kota Banda Aceh 2002-2010 sesuai dengan Qonun Nomer 03 Tahun 2003, maka Kota Banda Aceh memiliki peranan sebagai berikut:

- a. Pusat Pemerintahan
- b. Pusat Perdagangan
- c. Pusat Pendidikan
- d. Pusat Studi Islam
- e. Pusat Kebudayaan
- f. Pusat Kesehatan
- g. Tujuan Wisata

Dengan berdasarkan statusnya sebagaimana di atas maka Kota Banda Aceh menjadikan dirinya sebagai tujuan perjalanan dari berbagai wilayah disekitarnya, termasuk bagi penduduk usia sekolah SLTP dan SLTA baik yang ada di wilayah Kota Banda Aceh maupun diluar atau disekitarnya. Aktivitas transportasi yang dilakukan oleh masyarakat dalam rangka memenuhi kebutuhannya tidak dapat terlepas dari pola dan bentuk Kota Banda Aceh yang berbentuk Grid. Pola grid memiliki karakteristik adanya lintasan rute yang secara paralel mengikuti ruas-ruas jalan yang dari pinggiran kota yang satu ke pinggir kota lainnya dengan melewati pusat kota (CBD) yang terletak di tengah (dalam Gambar 2.6).



Sumber : Kamal Arief, 2006

GAMBAR 4.11
BENTUK DAN JARINGAN JALAN YANG BERBENTUK GRID
DI KOTA BANDA ACEH

Dengan pola diatas maka Konsep dari jaring pola berbentuk grid di samping memiliki kelebihan, juga perlu diwaspadai dengan kekurangannya, yakni tidak semua arah pergerakan dari satu daerah asal ke tempat tujuan dapat dipenuhi dengan satu lintasan rute. Dari pola yang demikian maka masyarakat terutama para pelajar yang akan menuju ke sekolahnya tidak cukup melakukan perjalanan dengan hanya menggunakan satu kali, melainkan harus berganti moda transportasi dan memakan waktu dalam menunggu pergantiannya.

4.2.3 Arah Pergerakan

Pergerakan dari masing- masing zona memiliki tingkat yang berbeda-beda, hal ini diwujudkan dalam berupa bervariasinya besaran jumlah angka. Adapun besaran jumlah pergerakan anatar zona sebagaimana tercermin dalam Gambar 4.6

4.2.4 Pola Rute Angkutan Kota

Pola aktivitas pergerakan yang dilakukan oleh masyarakat, terutama dalam hal ini aktivitas yang dilakukan oleh siswa SLTP dan SLTA dalam melakukan pergerakan dari asal tempat tinggal menuju sekolah, menimbulkan dampak pada pemakaian lahan sebagai lintasan dalam perjalanannya. Pemilihan moda transportasi sebagai alat perangkutannya berdampak pada kecepatan perjalanan menuju lokasi tujuan akhir.

Perbedaan kondisi disetiap daerah dan tata letak dari daya tarik kegiatan masyarakat, terutama fasilitas pendidikan yang tersebar di seluruh wilayah Kota Banda Aceh menjadikan beberapa alternatif lintasan rute angkutan kota dalam

pencapaiannya. Hal ini memudahkan setiap masyarakat yang ingin melakukan aktivitas perjalanannya dan kondisi Kota Banda Aceh yang terbentuk pada penggunaan lahan sebagai sarana jalan untuk lintasan dan rute angkutan yang dapat menjangkau fasilitas pendidikan sekolah SLTP dan SLTA sebagaimana tergambar pada Gambar 4.2 dan 4.3.

4.2.5 Rangkuman

Keberadaan akan status yang dimiliki oleh Kota Banda Aceh menjadikan suatu daya tarik tersendiri bagi penduduknya maupun penduduk yang ada disekitarnya, khususnya di kalangan pelajar atau siswa tingkat SLTP dan SLTA, sehingga menambah jumlah volume dan kondisi lalu-lintas. Dengan berbekal biaya transportasi antara Rp.10.000,- sampai Rp. 15.000,- sudah dapat menikmati pendidikan di Kota Banda Aceh (lihat Tabel III.16).

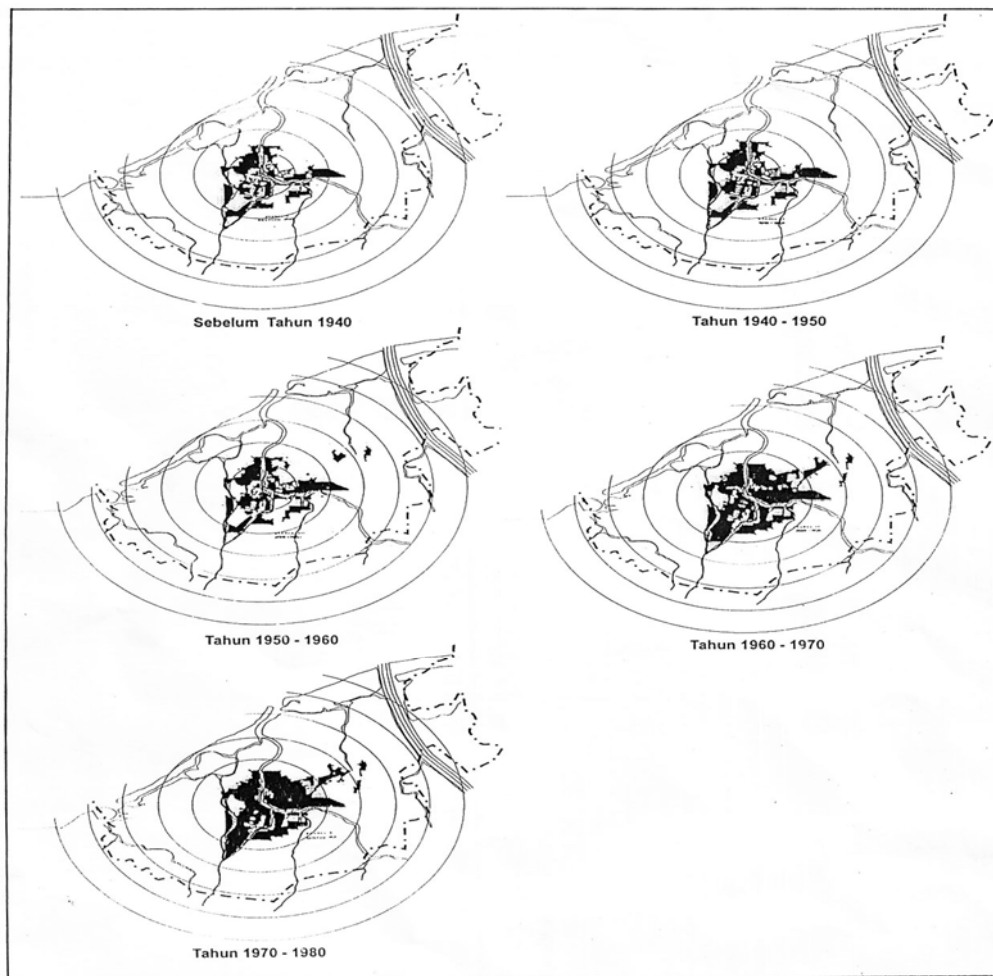
Kondisi rute eksisting pelayanan angkutan kota yang belum dapat menjangkau seluruh fasilitas pendidikan khususnya pada tingkat SLTP dan SLTA, hal ini memicu suatu pertumbuhan sepeda motor dan penggunaannya dikalangan pelajar. (lihat Tabel III.3 dan Tabel III.15). Keadaan ini memberikan pengaruh pada jumlah kasus korban kecelakaan lalu-lintas di jalan raya. (lihat Gambar 4.7) dan korban terbesar adalah pada usia produktif dan usia sekolah.

Berangkat dari adanya fenomena yang tercermin pada uraian diatas, maka diperlukan analisis konsep pelayanan rute angkutan yang dapat menjangkau seluruh fasilitas pendidikan khususnya pada tingkat SLTP dan SLTA. Hal ini diperlukan sebagai langkah untuk mengatur kondisi lalu-lintas dan menciptakan pemeratan pendidikan yang dapat dijangkau oleh seluruh masyarakat.

4.3 Analisis Struktur Kota

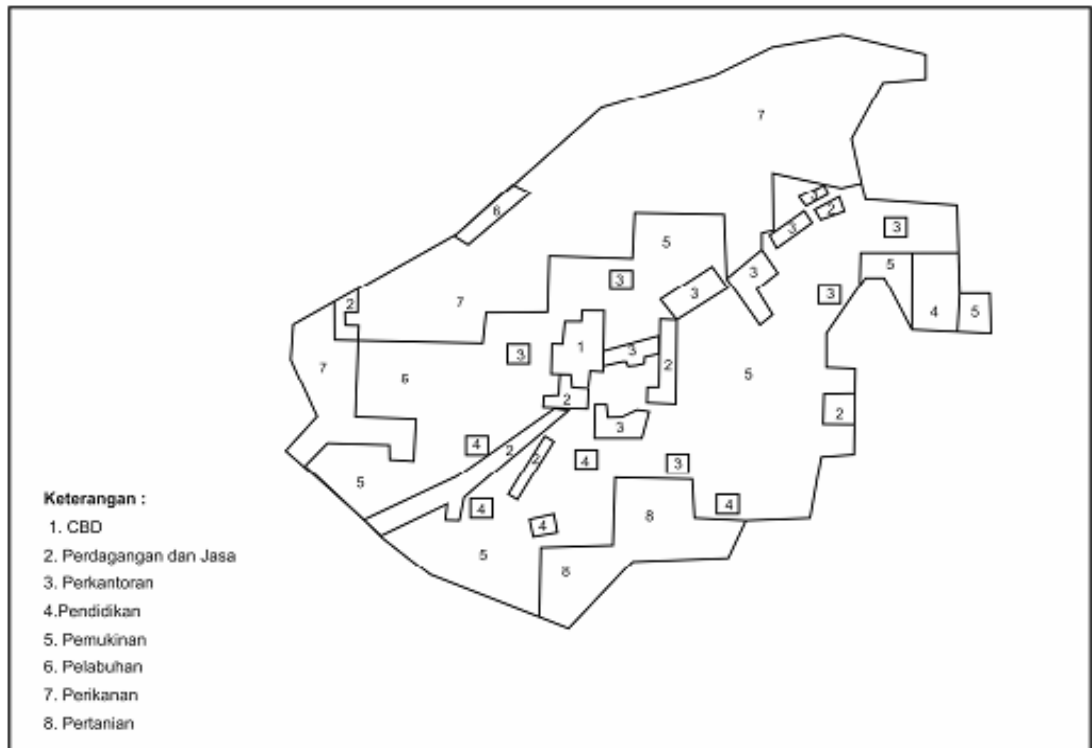
Apabila dicermati dari pola tata guna lahan sebagaimana pada Tabel III.2 dan Gambar 3.2, maka pola struktur Kota Banda Aceh adalah mendekati model *multiple-nuclei*, sebagaimana dalam Gambar 3.14. Hal ini ditandai dengan

adanya persebaran pusat pelayanan yang tersebar di sepanjang jalan utama dan kemudian lapisan ke dua baru adanya permukiman serta kondisi ini sesuai dengan pendapat dari Chapin (1979) yang menyatakan bahwa pola pergerakan yang terjadi pada kota dengan berbentuk Multiple-Nuklei yaitu setiap kawasan akan cenderung memilih pusat kegiatan yang lebih dekat dengan kawasan. Kondisi bentuk perkembangan Kota Banda Aceh dan kesesuaiannya model multiple-nuclei dapat dilihat dalam Gambar 4.13 dan 4.14



Sumber : Pemerintah Kota Banda Aceh,2008

GAMBAR 4.13
MODEL PERKEMBANGAN KOTA BANDA ACEH



Sumber : Hasil Analisa, 2009

GAMBAR 4.14
BENTUK FISIK DAN STRUKTUR KOTA BANDA ACEH

Perkembangan struktur Kota Banda Aceh sebagaimana dalam Gambar 4.12 dan Gambar 4.13 menunjukkan adanya persebaran pusat pelayanan yang menyebar di seluruh wilayah kota, seperti persebaran fasilitas pendidikan, pusat perkantoran dan pusat perdagangan dan jasa (4,3,2).

4.4 Usulan Pengembangan Rute Pelayanan Angkutan Kota Terhadap Sarana dan Prasarana Pendidikan

Peningkatan mobilitas masyarakat Kota Banda Aceh khususnya para pelajar tingkat SLTP dan SLTA dan sekitarnya dalam kesehariannya menuntut

adanya sarana transportasi sebagai wahana pemenuhan akan kebutuhan pengangkutan dari asal ke tempat tujuan.

Pergerakan perjalanan yang dilakukan tersebut adalah dengan melalui suatu lintasan atau rute tertentu yang dapat menghubungkan daerah asal dengan tujuan perjalanan, dimana proses tersebut dilakukan dengan menggunakan alat pengangkutan atau kendaraan dengan kecepatan tertentu.

Pada proses perpindahan dari satu tempat asal ke tujuan, maka harus memenuhi lima unsur dasar dari sebuah transportasi, yaitu:

- a. Manusia: yang membutuhkan transportasi
- b. Barang: adalah sesuatu yang diperlukan dan dibawa oleh manusia
- c. Kendaraan: yaitu sebagai sarana atau media alat transportasi
- d. Jalan: adalah sebagai prasarana dari transportasi
- e. Organisasi: yaitu sebagai sebuah lembaga pengelola kegiatan transportasi

Keterkaitan dari kelima unsur diatas sangat berpengaruh antara satu dengan lainnya dalam penyelenggaraan terciptanya sebuah transportasi, maka dengan demikian akan terjaminnya baik penumpang ataupun barang yang diangkut dari lokasi asal ke tempat tujuan. Hal ini akan tercipta apabila diketahui terlebih dulu ciri penumpang dan barang, kondisi sarana dan konstruksi prasarana, serta pelaksanaan transportasi.

Berkaitan dengan penelitian ini, berpijak pada dasar dari hasil penelitian, maka penyusun mengusulkan sebagai berikut:

- Adanya sebuah konsep pelayanan transportasi bagi dunia pendidikan di kota Banda Aceh, sebagaimana yang tercermin dalam Gambar 4.15 serta lintasan rute tersebut sebagaimana yang tercantum pada Tabel IV.12 dibawah ini.

TABEL IV.12
USULAN LINTASAN RUTE ANGKUTAN SEKOLAH
DI KOTA BANDA ACEH

No.	Zona	Rute Pergi	Rute Pulang
1.	A1 (Syiah Kuala, Kuta Alam, Ulee Kareng). PP	Jl. WR. Supratman-Jl. Panglima Polem-Jl. Pocut Baren-Jl. Chik Moh. Tayeb Perlak-Jl. Ayah Gani-Jl. Daud Beureueh-Jl. Dr. T. Syarib Tayeb-Jl. Panglima Nyak Makam-Jl. T. Iskandar-Jl. Kebon Raja-Jl. Kecamatan Syiah Kuala-Jl. Utama-Jl. Teknik-Jl. IAIN-Jl. Hamzah Fansuri -Jl. Inong Balee.	Jl. Inong Balee-Jl. Hamzah Fansuri-Jl. IAIN-Jl. Teknik-Jl. Utama-Jl. Kecamatan Syiah Kuala-Jl. Kebon Raja-Jl. T. Iskandar-Jl. Panglima Nyak Arief-Jl. Dr. T. Syarib Tayeb-Jl. Daud Beureueh- Jl. Ayah Gani-Jl. Chik Moh. Tayeb Perlak-Jl. Pocut Baren-Jl. Panglima Polem-Jl. WR. Supratman.
2.	A2.(Syiah Kuala, Kuta Alam, Ulee Kareng). PP	Jl. Pocut Baren-Jl. Syiah Kuala-Jl. Pelangi-Jl. T. Hasyim Banta Muda-Jl. Laksamana-Jl. SM Raja-Jl. Kenari Lampulo-Jl. Syiah Kuala-Jl. Mujahidin-Jl. Mujair-Jl. SR. Safiatudin-Jl. T Nyak Arief-Jl. T. Nyak Makam -Jl. T. Chik Di Pineng-Jl. Stadion H Dimurtala-Jl. Daud Beureuh-Jl. T. Hasan Dek-Jl. T. Iskandar -Jl. Peutereumehuem	Jl. Peuteureuhuem-Jl. T. Iskadar-Jl. T. Hasan Dek-Jl.Daud Beureuh-Jl. Stadion H. Dimurtala-Jl. T. Chik Di Pineung-Jl. T. Nyak Makam-Jl. T. Nyak Arif-Jl. SR. Safiatudin-Jl. Mujair-Jl. Mujahidin-Jl. Syiah Kuala-Jl. Kenari Lampulo-Jl. SM Raja-Jl. Laksamana-Jl. T. Hasyim Banta-Jl. Pelangi-Syiah Kuala-Jl. Pocut Baren.
3.	Zona B (Lueng Bata, Banda Raya). PP	Jl. Paya Umet-Jl. Tgk. Imum Lueng Bata-Jl. Lueng Bata Lamdom-Jl. Ir. Muhammad Taher-Jl. Baringin Cot Masjid-Jl. AMD Manunggal-Jl. T Di Lhoong-Jl. Sultan Malikul Saleh.	Jl. Sultan Malikul Saleh -Jl. T. Di Lhoong-Jl. AMD Manunggal-Jl. Ir. Muhammad Taher-Jl. Lueng Bata Lamdom-Jl. Tgk. Imum Lueng Bata-Jl. Paya Umet.

**USULAN LINTASAN RUTE ANGKUTAN SEKOLAH
DI KOTA BANDA ACEH**

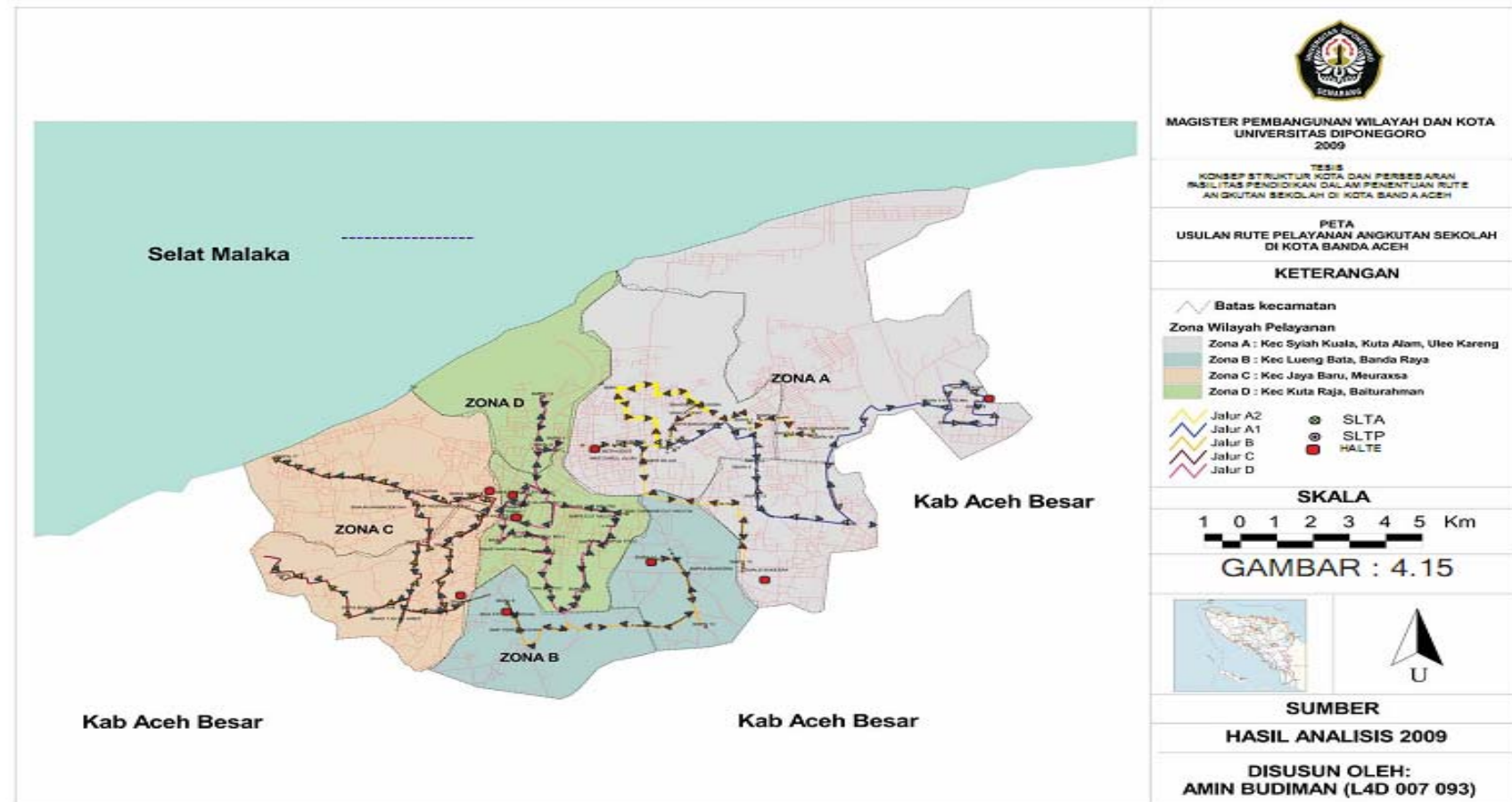
No.	Lanjutan		
4.	Zona C (Jaya Baru, Meuraxsa). PP	Jl. Prof A. Majid Ibrahim I-Jl. Iskandar Muda-Jl. Intan -Jl. Jambrud-Jl. Masjid-Jl. Chik Cot Arun-Jl. Krueng Reung-Jl. Perdamaian-Jl. Surien-Jl. Jakalam-Jl. Nasrudin Daud-Jl. Cut Nyak Dien-Jl. Tgk. Abd. Meunasah Meucab-Jl. Jatu-Jl. Utama	Jl. Utama-Jl. Jatu-Jl. Tgk Abd. Meunasah Meucab-Jl. Cut Nyak Dien-Jl. Jakalam-Jl. Surien-Jl. Perdamaian-Jl. Krueng Reung-Jl. Chik Cot Arun-Jl. Masjid-Jl. Jambrud - Jl. Intan-Jl. Iskandar Muda-Jl. Prof Ibrahim Majid I
5.	Zona D (Kuta Raja, Baiturrahman)	Jl. Diponegoro-Jl. Cut Mutia-Jl. T Di Anjung-Jl. Pawang Itam-Jl. WR. Supratman-Jl. T. Hasan Rangkuli-Jl. Pocut Baren-Jl. Panglima Polem-Jl. STA Mahmudasyah-Jl. T. Chik Di Tiro-Jl. Taman Makam Pahlawan-Jl. Nyak Adam Kamil II-Jl. Tandi-Jl. T. Di Lhoong II-Jl. Malikul Saleh-Jl. Hasan Saleh-Jl. Nyak Adam Kamil I-Jl. Teuku Umar-Jl. Iskandar Muda-Jl. Prof. A. Majid Ibrahim I-Jl. Habib Abdurrahman .	Jl . Habib Abdurrahman-Jl. Prof A. Majid Ibrahim I-Jl. Iskandar Muda-Jl. Teuku Umar-Jl. Nyak Adam Kamil I-Jl. Hasan Saleh-Jl. Malikul Saleh-Jl. T. Di Lhoong II-Jl. Tandi-Jl. Nyak adam Kamil II-Jl. Taman Makam Pahlawan-Jl. T. Chik Di Tiro-Diponegoro

Sumber : Hasil Analisa,2008

2. Jenis moda transportasi yang digunakan yaitu bus sedang dengan panjang 7,75 m dan lebar 2,3 m serta memiliki kapasitas 27 tempat duduk penumpang.
3. Berdasarkan pada konsep pelayanan transportasi diatas, maka kriteria angkutan bagi dunia pendidikan adalah sebagai berikut:
 - a. Tingkat pelayanan yang berkualitas dan manusiawi (adanya ketepatan waktu dan kenyamanan dalam perjalanan).
 - b. Pola dan sistem manajemen pengelolaan yang profesional.
 - c. Daya angkut (kapasitas) sesuai dengan ketentuan.

- d. Tingkat kecelakaan yang minimal.
- e. Tingkat aksesibilitas terhadap fasilitas pendidikan yang terjangkau luas.

GAMBAR 4.15
USULAN RUTE ANGKUTAN ANAK SEKOLAH
DI KOTA BANDA ACEH



Munculnya usulan rute angkutan khusus bagi anak sekolah sebagaimana pada Gambar 4.3, hal ini didasarkan juga pada hasil penelitian yakni perbandingan antara jumlah siswa tingkat SLTP dan SLTA yang terlayani oleh rute angkutan kota dan yang tidak, sebagaimana terlihat dalam Tabel IV.13

TABEL IV.13
PERBANDINGAN JUMLAH SISWA YANG TERLAYANI
OLEH RUTE ANGKUTAN KOTA

No.	Pelayanan Rute Angkutan Kota	Jumlah	Prosentase (%)
1.	Terlayani	258	35,8
2.	Tidak terlayani	462	64,2
Jumlah		720	100

Sumber : Hasil Analisa,2008

Dari data diatas menunjukkan bahwa pelayanan terhadap kebutuhan sarana transportasi belum optimal terhadap pelayanan bagi anak sekolah,walaupun sebenarnya dengan adanya tarikan pergerakan yang terdapat pada setiap zona.

4.5 Relevansi Teori dan Konsep dengan Hasil Analisis

Berangkat dari penentuan konsep pelayanan transportasi bagi dunia pendidikan sebagaimana dikemukakan di atas, maka adanya bangkitan perjalanan sebagai asal tujuan dan tarikan perjalanan sebagai tujuan perjalanan menunjukkan hal ini terjadi pada setiap zona. Proses ini menjadi terdeteksinya asal dan tujuan perjalanan responde.

Proses perubahan yang dilakukan diatas sebuah lahan akan berdampak pada perubahan fungsi tata guna lahan suatu daerah. Hal ini didasarkan pada

teori Black (1981), yang menyatakan bahwa perubahan pola dan besaran pergerakan serta pemilihan moda pergerakan merupakan fungsi dari adanya pola perubahan lahan dan kegiatan di atasnya. Menurut Tamin (2002:28-29) menyatakan bahwa di setiap adanya perubahan fungsi tata guna lahan akan berdampak pada peningkatan sistem transportasi pada kawasan yang bersangkutan. Perkembangan dan persebaran jumlah sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh memberikan dampak sebagai daya tarik bagi wilayah yang bersangkutan sebagai tujuan dari perjalanan.

Dari proses penentuan konsep pelayanan transportasi bagi dunia pendidikan di Kota Banda Aceh menunjukkan adanya perencanaan perubahan alih fungsi lahan yang pada akhirnya menjadikan adanya rute lalu-lintas angkutan bus khusus bagi anak sekolah. Menurut Morlok (1978:463) ada 5 (lima) proses tahapan yang digunakan dalam meramalkan perjalanan di perkotaan, urutannya adalah ramalan tata guna lahan, pembangkit perjalanan, distribusi perjalanan, pemilihan moda transportasi, penentuan rute lalu-lintas. Pola dan tata urutan sebagaimana diatas telah digunakan dalam penelitian ini, sehingga dapat di peroleh konsep pelayanan rute angkutan sekolah yang dapat menjangkau seluruh sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh.

Menurut Chapin menyatakan bahwa pertumbuhan dan perkembangan struktur kota akan berdampak pada terbentuknya pergeseran dari keberadaan pusat kota yang terjadi sebagai akibat dari adanya kota tersebut.

Christaller menjelaskan tentang peranan sebuah kota sebagai pusat pelayanan, baik pelayanan barang maupun jasa, bagi wilayah sekitarnya (*tributary*

area), Christaller menyatakan bahwa dua pusat permukiman yang mempunyai jumlah penduduk yang sama tidak selalu menjadi pusat pelayanan yang sama.

Pada penentuan lokasi pusat pelayanan menurut Weber ditentukan oleh munculnya biaya transportasi yang digunakan. Kemudian menurut August Losch menyatakan bahwa produsen harus memilih lokasi yang menghasilkan penjualan terbesar yang identik dengan penerimaan terbesar. Sekolah merupakan sebagai salah satu pusat layanan publik, dimana persebarannya di Kota Banda Aceh telah tersebar ke seluruh wilayah Kota Banda Aceh, hal ini menjadikan bahwa sekolah semakin mudah di jangkau oleh seluruh masyarakat, karena keberadaannya telah merata di seluruh wilayah Kota Banda Aceh dan akses mudah untuk di jangkau.

Berdasarkan pada beberapa teori dan konsep yang digunakan dalam penelitian ini, menunjukkan bahwa adanya kesesuaian antara hasil penelitian dengan teori dan konsep. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa teori dan konsep tersebut masih relevan untuk diaplikasikan di wilayah penelitian.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. Analisis Persebaran Fasilitas Pendidikan.
 - a. Asal dan tujuan siswa: Pertumbuhan penduduk usia sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh memiliki tingkat variasi jumlah yang berbeda pada di setiap kecamatannya. Hal ini berarti bahwa di setiap kecamatan memiliki jenis kebutuhan layanan transportasi yang berbeda
 - b. Pola pergerakan dan maksud tujuan: Berdasarkan data persebaran sekolah yang merata di Kota Banda Aceh, maka dalam hal ini memberikan makna bahwa adanya pola pergerakan baru dan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh pelajar. Artinya bahwa adanya kebutuhan pemenuhan layanan rute transportasi baru bagi memenuhi kebutuhan para pelajar.
 - c. Pengaruh persebaran fasilitas pendidikan terhadap pelayanan angkutan kota: Keberadaan fasilitas pendidikan yang berupa sekolah tingkat SLTP dan SLTA di Kota Banda Aceh telah menyebar diseluruh wilayah, tidak hanya terkonsentrasi pada pusat kota. Hal ini berarti bahwa terjadinya perubahan aktivitas pada lahan yang berdampak menjadi daya tarik bagi adanya pergerakan perjalanan yang dilakukan oleh pelajar, sehingga menambah jumlah penggunaan moda transportasi ada dan jumlah korban laka lantas.
2. Analisis Jaringan Pelayanan Angkutan Kota

- a. Kebijakan pelayanan rute angkutan kota: Pengaturan kebijakan terhadap pelayanan angkutan kota yang dalam hal ini di kelola oleh dinas perhubungan masih berpatokan pada pelayanan kegiatan ekonomi saja, sehingga rute pelayanan yang ada masih terbatas pada daerah pelayanan ke pusat kota, belum memandang permintaan layanan angkutan bagi dunia pendidikan
- b. Pola aktivitas: Keberadaan akan status Kota Banda Aceh sebagai ibukota provinsi memberikan dampak terhadap pola aktivitas perjalanan yang dilakukan oleh warganya. Keberagaman pola aktivitas yang terbentuk di Banda Aceh juga dipengaruhi oleh bentuk Kota Banda Aceh yang berbentuk grid. Kota berbentuk grid memiliki kekurangannya yakni tidak semua arah pergerakan dari satu daerah asal ke tempat tujuan dapat dipenuhi dengan satu lintasan rute.
- c. Arah pergerakan: berdasarkan pada bentuk kota, persebaran jumlah penduduk usia sekolah dan persebaran fasilitas pendidikan yang ada, maka dalam hal ini memberikan adanya arah pergerakan perjalanan baru di Kota Banda Aceh yang memerlukan kebutuhan layanan transportasi tersendiri.
- d. Pola rute angkutan kota: pergerakan pola rute angkutan yang ada di kota Banda Aceh pada dasarnya adalah mengikuti akan perubahan perkembangan kota sesuai dengan bentuknya, akan tetapi pergerakan perjalanan yang dilakukan oleh kalangan pelajar belum tersentuh, padahal bila dilihat bahwa hal ini menimbulkan dampak pada pemakaian lahan sebagai lintasan dalam perjalannya.

Jadi sehubungan dengan adanya temuan-temuan di atas, maka dapat diambil kesimpulannya bahwa berdasarkan pada bentuk kota (Grid) dan perkembangan kota (Multiple–Nuclei) sehingga konsep pelayanan angkutan kota bagi dunia pendidikan di Kota Banda Aceh adalah dengan di bagi dalam 4 zona pelayanan angkutan sekolah (A, B, C, D), masing-masing dilakukan pelayanan rute secara pulang dan pergi (PP), kecuali untuk zona A dibagi dalam 2 sub trayek dengan perangkutannya yang layak dan manusiawi. Dengan demikian keterkaitan antara rute angkutan kota dengan sarana dan prasarana pendidikan di Kota Banda Aceh adalah sebuah layanan sistem yang berkesinambungan.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan pada hasil penelitian, maka penyusun memberikan rekomendasi sebagai berikut :

1. Penerapan konsep pelayanan transportasi bagi dunia pendidikan yang berupa angkutan khusus bagi anak sekolah di kota Banda Aceh dengan rute pelayanan sebagaimana terdapat pada Gambar 4.12. Hal ini dipandang sangat perlu guna terpenuhinya kebutuhan transportasi bagi anak sekolah dan mengurangi korban kecelakaan lalu-lintas di kalangan generasi muda khususnya pelajar tingkat SLTP dan SLTA.
2. Penggunaan moda transportasi bagi anak sekolah berbentuk bus penumpang dengan kapasitas 27 orang, dalam hal ini ukuran lebar bus adalah 2,3 meter dan panjang 7,75 meter. Hal ini mengingat kondisi

jaringan jalan yang ada di Kota Banda Aceh dan keefektifitasan volume mutan dari jenis kendaraan tersebut.

3. Berdasarkan pada konsep pelayanan transportasi dan pemilihan jenis moda transportasi yang tepat, maka terciptalah kriteria angkutan bagi dunia pendidikan sebagai berikut:
 - a. Tingkat pelayanan yang berkualitas dan manusiawi (ketepatan waktu dan kenyamanan dalam perjalanan).
 - b. Pola dan sistem manajemen pengelolaan yang profesional.
 - c. Daya angkut (kapasitas) sesuai dengan ketentuan.
 - d. Tingkat kecelakaan yang minimal.
 - e. Tingkat aksesibilitas terhadap fasilitas pendidikan yang terjangkau luas.
4. Pemberlakuan sistem tarif seragam (*Flat Fare*) pada angkutan khusus anak sekolah, kondisi ini mengingat karakter dan tujuan atau panjang perjalanan dari penumpang adalah sama, sehingga memudahkan dalam pengecekan karcis penumpang dan persediaan karcis. Dengan demikian akan tercipta angkutan yang manusiawi dan terciptanya kenyamanan dan keselamatan dalam menuju tempat lokasi sekolah.
5. Dalam pengoperasian layanan angkutan khusus bagi anak sekolah maka jumlah armada yang di perlukan adalah sebanyak 10 unit armada dengan rincian setiap jalur zona terdapat 2 unit armada (pelayanan pulang-pergi).
6. Pembagian zona sebagaimana uraian di atas, hendaknya dapat digunakan sebagai referensi pendukung dalam rangka upaya pelaksanaan sistem rayonisasi pendidikan di Kota Banda Aceh.

7. Penelitian yang lebih mendalam secara ekonomi makro tentang besarnya jumlah tarif bagi angkutan anak sekolah di Kota Banda Aceh.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abbas Salim (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta 1993
- Black, J.A., (1981). *Urban Transport Planning: Theory and Practice* . London: Cromm Helm.
- Hadi Sabari Yunus (1999). *Struktur Tata ruang Kota*. Yogyakarta: PT. Pustaka Pelajar. Yogyakarta 1999
- Hartshorn, Truman (1980). *Interpreting The City urban: an Urban Geography*. Jhon Willey and Sons Inc. Canada
- Nasution (1996). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Penerbit PT. Ghalia Indonesia.
- Meyer, M.D. dan Miller, E.J., *UrbanTransportation Planning-A Desicion Oriented Approach*. Mc. Graw Hill Company. New York 1984
- Morlok, Edward (1992). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga
- Peter White (2002). *Public Transport: Its planning, management and operation*. Fourth dition. London : Spon Press
- Setijowarno, D dan Frazilla, R.B (2001) *Pengantar Sistem Transportasi*. Edisi Ke-1. Semarang : Penerbit Universitas Soegijapranata.
- Tamin, Ofyar Z (2000) *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Edisi ke-2, Bandung : Penerbit ITB.
- (2003) *Perencanaan dan Permodelan Transportasi : contoh soal dan aplikasi*, Bandung : Penerbit ITB
- Warpani, Suwarjoko (1990). *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Wells, GR. (1975) *Comprehensive Transport Planning*.London: Charles Griffin & Company LTD.

Skripsi

- Catherine Wahyuning Widiastuti. 2001. *Evaluasi Sistem Jaringan Jalan di Perumahan Banyumanik Semarang*. Tugas Akhir UNDIP

Novi Eastiyanto. 2001. *Pengaruh Pergerakan yang ditimbulkan Aktivitas Industri Terhadap Kemampuan Pelayanan Jaringan Jalan*. Tugas Akhir UNDIP.

Yenni Faizah Budiarti. 2002. *Analisis Pengaruh Sektor Pengangkutan Terhadap Perkembangan Kota Wonogiri*. Tugas Akhir UNDIP.

Makalah Dalam Seminar

Ahya Ihsan. 2007 "Analisis Pengeluaran Publik Aceh: Pengeluaran Untuk Rekonstruksi dan Pengentasan Kemiskinan". Makalah disampaikan pada Seminar Economic Recovery Seminar Series. Banda Aceh, 31 Januari, 2007

Kamal A. Arif. 2006 "Aset Tata Ruang Kota Banda Aceh (Spatial Planning Assets of Banda Aceh)". Disampaikan di Universitas Syiah Kuala. Banda Aceh, 20 September 2006

Terbitan Terbatas

Modul Pelatihan. *Perencanaan Sistem Angkutan Umum (Public Transport System Planning)*. Bandung: Penerbit ITB 1997

SURAT KABAR/MAJALAH

Aceh Independen. 18 Januari 2009. *616 Orang Tewas Di Jalan Raya Analisa*, 7 Februari 2009. *Polisi Sita 19 Senpi Ilegal dan Ratusan Amunisi; Kriminal Capai 7.242 Kasus*
[Http://Tempointeraktif.com/read.php?NyJ=cmVhZa==&MnYj=MTIxNjMw](http://Tempointeraktif.com/read.php?NyJ=cmVhZa==&MnYj=MTIxNjMw).
Setiap Tahun 30 ribu Orang Tewas karena Kecelakaan
Serambi Indonesia,... September 2008. *45 Orang Meninggal Dalam Laka Lantas*

Buku Data

BPS. *Banda Aceh Dalam Angka 2006*, Biro Pusat Statistik Kota Banda Aceh

BAPPEDA. *Renstra Kota Banda Aceh 2007- 2027*, BAPPEDA Kota Banda Aceh

Dinas Pendidikan Nasional Prov. NAD. *Data Balitbang Dinas Pendidikan Nasional Prov. NAD 2005*

Undang – Undang Nomer 38 Tahun 2004, Tentang Jalan Raya.

Undang – Undang Nomer 20 Tahun 2003, Tentang Sistem Pendidikan Nasional.

Direktorat Jenderal Bina Marga, Panduan Penentuan Klasifikasi Fungsi Jalan di Wilayah Perkotaan, No.010/BNKT/1990

Keputusan Menteri Perhubungan No. 68 Tahun 1993, Tentang Mobil Angkutan Penumpang dan Barang.

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum No. 441/KPTS/1998, Tentang Persyaratan Teknis Bangunan Gedung

Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006, Tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 1993, Tentang Prasarana Lalu Lintas Jalan

Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993, Tentang Angkutan Umum

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No.SK .967/AJ.202/DRJD/2007, Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah

Qonun Kota Banda Aceh No. 16 Tahun 2007, Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Kota (RPJPK) Kota Banda Aceh 2007 – 2027

Undang – Undang Nomer 14 Tahun 1992, Tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan.

Undang – Undang Nomer 13 Tahun 1980, Tentang Jaringan Jalan.

Undang – Undang Nomer 38 Tahun 2004, Tentang Jalan Raya.

Undang – Undang Nomer 20 Tahun 2003, Tentang Sistim Pendidikan Nasional.

Lampiran A : Luas dan Jumlah Siswa Setiap Zona

Zona A			
Kecamatan	Luas (Ha)	Populai Siswa (jiwa)	
		SLTP	SLTA

Kuta Alam	10,047	353	211
Syiah Kuala	14,244	197	107
Ulee Kareng	6,150	201	105
Jumlah	30,441	751	423
Kepadatan Siswa (jiwa/Ha)	38,57		

Zona B			
Kecamatan	Luas (Ha)	Populasi Siswa (jiwa)	
		SLTP	SLTA
Lueng Bata	5,341	199	115
Banda Raya	4,789	245	131
Jumlah	10,13	444	246
Kepadatan Siswa (jiwa/Ha)	68,11		

Zona C			
Kecamatan	Luas (Ha)	Populasi Siswa (jiwa)	
		SLTP	SLTA
Jaya Baru	3,780	266	149
Meuraxsa	7,258	131	81
Jumlah	11,038	397	230
Kepadatan Siswa (jiwa/Ha)	56,80		

Zona D			
Kecamatan	Luas (Ha)	Populasi Siswa (jiwa)	
		SLTP	SLTA
Kuta Raja	5,211	140	111
Baiturrahman	4,539	731	435
Jumlah	9,75	871	546
Kepadatan Siswa (jiwa/Ha)	145,33		

Panduan Wawancara Instansi Terkait

Lampiran B

Daftar Pertanyaan

Dalam Rangka Penelitian

**KONSEP STRUKTUR KOTA DAN PERSEBARAN FASILITAS
PENDIDIKAN DALAM PENENTUAN RUTE ANGKUTAN SEKOLAH
DI KOTA BANDA ACEH**

**Pelaksana :
Amin Budiman
L4D 007093**

**PROGRAM PASCA SARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
SEMARANG 2009**

Kepada

Yth, Bapak/Ibu

.....

Di tempat

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Bersama dengan ini kami sampaikan maksud dan tujuannya, bahwa kami akan mengadakan wawancara dengan Bapak/Ibu dengan mengajukan beberapa

pertanyaan berkaitan dengan rencana penelitian untuk membuat tesis sebagai persyaratan guna memperoleh gelar Magister Teknik pada Program Pasca Sarjana Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota Universitas Diponegoro dengan mengambil judul “ **Konsep Struktur Kota dan Persebaran Fasilitas Pendidikan Dalam Menentukan Rute Angkutan Sekolah Di Kota Banda Aceh**”.

Adapun Identitas kami sebagai pelaksana studi adalah sebagai berikut :

Nama : Amin Budiman

NIM : L4D 007093

Institusi : Magister Teknik Pembangunan Wilayah dan Kota
Universitas Diponegoro Semarang

Alamat :

- Jl. Glumpang No.4 Desa Meunasah Papeun
Kecamatan Krueng Barona Jaya -Kabupaten Aceh Besar
Telp. (0651) 7454343 Hp. 08176801635
- Jl. Tampomas Selatan no.8 RT I/RW III Kel.Petompon
Kecamatan Gajah Mungkur - Kotamadya Semarang

Selatan Kami berharap Bapak/Ibu berkenan untuk melakukan wawancara dengan menjawab serangkaian pertanyaan yang kami ajukan sesuai dengan instansi Bapak/Ibu. Hasil wawancara ini akan kami gunakan penelitian dan kami jamin akan kerahasiannya.

Demikian ats pehatiannya dan kerjasamanya Bapak/Ibu,kami ucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Amin Budiman

POKOK-POKOK BAHAN WAWANCARA BAGI INSTANSI DAN LEMBAGA

A. Wawancara dengan Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh

1. Faktor apa saja yang dijadikan sebagai dasar pertimbangan dalam penentuan kebijakan trayek angkutan kota?
2. Apakah angkutan kota yang ada sekarang sudah dapat menjangkau atau

melayani seluruh sekolah SMP dan SMA yang ada di kota Banda Aceh?

3. Bagaimana awal sejarah terbentuknya rute angkutan kota di Banda Aceh?
4. Bagaimana prosedur penetapan kebijakan tentang bus sekolah ?
5. Apakah ada rencana pengembangan jaringan rute angkutan kota bagi sekolah-sekolah lokasinya tidak terjangkau oleh angkutan kota ?

B. Wawancara dengan Satuan Polisi Lalulintas Poltabes Kota Banda Aceh

1. Faktor apa saja yang dijadikan sebagai dasar pertimbangan dalam penentuan kebijakan trayek angkutan kota?
2. Apakah angkutan kota yang ada sekarang sudah dapat menjangkau atau melayani seluruh sekolah SMP dan SMA yang ada di kota Banda Aceh?
3. Bagaimana awal sejarah terbentuknya rute angkutan kota di Banda Aceh?
4. Adakah keterlibatan pelajar sekolah tingkat SLTP dan SLTA dalam kasus Kecelakaan Lalulintas?
5. Bagaimana prosedur penetapan kebijakan tentang bus sekolah?
6. Apakah ada rencana pengembangan jaringan rute angkutan kota bagi sekolah-sekolah lokasinya tidak terjangkau oleh angkutan kota?

C. Wawancara dengan operator angkutan kota (ORGANDA)

1. Bagaimana tanggapan anda tentang rute angkutan kota yang ada sekarang?
2. Apakah angkutan kota yang ada sekarang sudah dapat menjangkau atau melayani seluruh sekolah SMP dan SMA yang ada di kota Banda Aceh?
3. Apakah ada rencana program penambahan trayek dan rute angkutan kota bagi sekolah-sekolah yang selama ini tidak dapat terlayani oleh angkutan kota?
4. Apakah anda dilibatkan dalam penentuan rute angkutan kota yang baru?

D. Wawancara dengan Dinas Pemeliharaan dan Prasarana Jalan Raya

1. Bagaimana kondisi jalan raya di Kota Banda Aceh?
2. Bagaimana kriteria jalan yang dapat dilalui oleh angkutan kota?
3. Apakah seluruh jalan raya di Kota Banda Aceh telah dipakai sebagai rute atau lintasan angkutan kota?

2. Apabila sudah, dalam perjalanan menuju sekolah pada setiap harinya, anda biasa menggunakan dengan cara:
 - a. Angkutan Umum
 - b. Kendaraan Pribadi
 - c. Berjalan kaki
3. Bila menggunakan angkutan umum, jenis angkutan manakah yang anda pilih?(jika menggunakan kendaraan pribadi langsung ke pertanyaan nomer 15)
 - a. Labi-labi
 - b. Bus Kota
 - c. Becak
4. Berapa lama anda menunggu angkutan kota ?
 - a. Kurang dari 10 menit
 - b. 11 menit – 20 menit
 - c. 21 menit – 30 menit
 - d. Lebih dari 30 menit
5. Berapa lama waktu yang dibutuhkan untuk mencapai sekolah anda dengan menggunakan angkutan kota ?
 - a. kurang dari 15 menit
 - b. 15 menit – 30 menit
 - c. 30 menit – 60 menit
 - d. Lebih dari 60 menit
6. Dalam perjalanan menuju sekolah anda, apakah anda melakukan pergantian angkutan kota ?
 - a. Ya
 - b. Tidak
7. Jika Ya, berapa kali anda harus melakukan pergantian angkutan kota ?
 - a. 1 kali
 - b. 2 kali
 - c. 3 kali
 - d. Lebih dari 3 kali
8. Bila dilihat dari lintasan rute pelayanannya, maka jenis angkutan yang anda pilih adalah ;
 - a. Labi-labi
 - b. Bus Kota
9. Apabila menggunakan angkutan kota, apakah anda berhenti atau turun dari angkutan kota tersebut tepat berhenti di gerbang sekolah?
 - a. Ya
 - b. Tidak
10. Jika tidak, dimanakah anda berhenti atau turun dari angkutan tersebut?
 - a. Halte
 - b. Lampu merah
 - c. Persimpangan jalan
11. Berapa jarak yang anda tempuh dari tempat anda turun dari angkutan kota menuju sekolah?
 - a. Kurang dari 100 meter
 - b. 101 meter – 500 meter
 - c. Lebih dari 500 meter
12. Berapakah waktu yang diperlukan dari tempat anda turun dari angkutan kota menuju sekolah anda?
 - a. Kurang dari 10 menit
 - b. 11 menit – 20 menit
 - c. 21 menit – 30 menit

b. 11 menit – 20 menit d. Lebih dari 30 menit

13. Berapakah biaya yang harus anda keluarkan setiap hari untuk pulang pergi ke sekolah dengan menggunakan angkutan umum?

a. Rp. 5.000,00 - Rp. 10.000,00 c. Rp 15.000,00 - Rp. 20.000.00
b. Rp. 10.000,00 - Rp. 15. 000,00 d. Lebih dari Rp. 20.000,00

14. Kenapa anda memilih angkutan kota sebagai sarana transportasi menuju tempat sekolah anda?

a. Hemat waktu b. Hemat Biaya c. Praktis

15. Kemudian bila menggunakan kendaraan pribadi, jenis kendaran apa yang anda gunakan?

a. Sepeda b. Sepeda motor c. Mobil

16. Berapa waktu tempuh yang diperlukan untuk ke sekolah dari tempat tinggal anda dengan menggunakan kendaraan pribadi?

a. Kurang dari 15 menit c. 30 menit – 60 menit
b. 15 menit – 30 menit d. Lebih dari 60 menit

17. Berapakah biaya yang harus anda keluarkan setiap hari untuk pulang pergi ke sekolah dengan menggunakan kendaraan pribadi?

a. Rp. 5.000,- c. Rp 15.000,-
b. Rp. 10.000,- d. Lebih dari Rp. 15. 000,-

18. Kenapa anda memilih kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi menuju tempat sekolah anda?

a. Hemat waktu
b. Hemat biaya
c. Praktis

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Amin Budiman dilahirkan di Tegal pada tanggal 31 Maret 1977, sekarang bertempat tinggal di Jl. Glumpang No. 4 Desa Meunasah Papeun Kecamatan Krueng Barona Jaya Kabupaten Aceh Besar – Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam.

Penulis menyelesaikan pendidikan dasarnya di SD Negeri Pesarean 01 Kecamatan Pagerbarang Kabupaten Tegal tahun 1989, kemudian menyelesaikan pendidikan menengahnya di MTs (tahun 1992) dan SMA (tahun 1995) Pondok Pesantren Modern Islam Assalam (PPMIA) Surakarta.

Selanjutnya penulis meneruskan pendidikan S1 di jurusan Pendidikan Luar Sekolah Universitas Negeri Yogyakarta dan memperoleh gelar Sarjana Pendidikan (S.Pd) pada bulan Oktober 2000. Kemudian penulis memperoleh kesempatan magang kewirausahaan dari Dinas Perindustrian dan Perdagangan Pusat Republik Indonesia pada tahun yang sama melalui program Indonesian Young Entrepreneur Training Program (IYETP) di Taiwan ROC selama 1 tahun. Sepulangnya di Indonesia penulis bekerja di PT. GIAN ARLINDO (perusahaan penjualan dan pertambangan batu-bara serta perdagangan umum) Kota Banjarbaru - Kalimantan Selatan selama 3,5 tahun, selanjutnya bergabung dengan tim Relawan Muhammadiyah – Unicef Yogyakarta dalam menangani program kemanusiaan pasca tsunami dan konflik di Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam khususnya pada program *Child Protection* (Perlindungan Anak) dan pada tahun 2006 diterima menjadi Pegawai Negeri Sipil Daerah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam serta bertugas di UPTD Balai Pengembangan Kegiatan Belajar (BPKB) Dinas Pendidikan Nasional Provinsi NAD.

Penulis merupakan anak ke dua dari tujuh bersaudara, ayah bernama Asy' Ari Abdul Djalil dan Ibu Sri Sa'adah A.Md, penulis telah menikah dengan Della Tiartasari dan dikarunia seorang putri yang bernama Adeela Faizah.