



LAPORAN KEGIATAN

**PERAN PENGEMUDI ANGKOTA PADA
PELAYANAN ANGKOTA DI KOTAMADYA
SEMARANG**

Oleh:
Dra. Apriatni EP, MSi
Dra. Agus Hermani
Drs. Ngatno
Drs. Wahyu Hidayat, Msi
Drs. Nelli Farida, Msi
Ir. Y.I. Wicaksono, MSc

Dibiayai Oleh Dana DIK Rutin Universitas Diponegoro, sesuai Perjanjian Pelaksanaan
Penelitian Tanggal 4 Agustus 1997 Nomor: 3157/PT09.H2/N/1997

**PUSAT PENELITIAN KAJIAN PEMBANGUNAN
UNIVERSITAS DIPONEGORO**

**LEMBAR IDENTITAS DAN PENGESAHAN
LAPORAN AKHIR HASIL PENELITIAN DOSEN MUDA**

1.a. Judul Penelitian : Peran Pengemudi Angkota pada Pelayanan Angkota di Kotamadya Semarang.
b. Macam Penelitian : Dasar
c. Kategori : I

2. Ketua Penelitian
a. Nama Lengkap : Dra. Apriatni EP, Msi
b. Jenis Kelamin : Perempuan
c. Pangkat/Gol/NIP : Penata/IIID/131610345
d. Jabatan Fungsional : Lektor
e. Fakultas/Jurusan : ISIP/Administrasi/Admt.Niaga
f. Universitas : Undip
g. Bidang Ilmu Yang diteliti : Sosial

3. Jumlah Tim Peneliti : 6 orang

4. Lokasi Penelitian : Kotamadya Semarang

5. Jangka Waktu Penelitian : 6 bulan

6. Biaya yang diperlukan : Rp 2.800.000,00
(Dua juta delapan ratus ribu)

Menyetujui,
Kapusan Kajian Pembangunan

Drs. Sundarso, S¹
NIP 130810132



Semarang, Januari 1998

Ketua Penelitian,

Dra. Apriatni EP, Msi
NIP 131610345

Mengetahui:
Ketua Lemlit Undip,

Prof. Dr. dr. Satoto
NIP 130368071



RINGKASAN

Dari berbagai kota-kota besar yang ada di Indonesia, menunjukkan bahwa moda transportasi yang paling dominan adalah transportasi melalui jalan. Hal ini sesuai dengan karakteristik yang dituntut bagi kota-kota besar yang dianggap sebagai kota modern, yaitu dapat memenuhi sarana transportasi yang memadai bagi warga kota.

Masalah yang selalu muncul di kota-kota besar di Indonesia berkaitan dengan masalah transportasi perkotaan adalah: kemacetan, kesemrawutan, kecelakaan lalu lintas dan pencemaran udara.

Penelitian dengan judul: Peran Pengemudi Angkota pada Pelayanan Angkota di Kotamadya Semarang”, dimaksudkan untuk mengidentifikasi peran pengemudi angkota pada pelayanan angkota bagi masyarakat pengguna jasa angkota di Kotamadya Semarang. Sampel dalam penelitian ini adalah 60 pengemudi angkota, yaitu: 49 pengemudi angkota jenis mikrolet, 5 pengemudi angkota jenis mini bus, 6 pengemudi angkota jenis bus.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah: Pengemudi sepenuhnya menyadari bahwa keselamatan dan kenyamanan penumpang menjadi tanggung jawab pengemudi, akan tetapi seringkali hal itu terabaikan karena adanya tuntutan setoran, disamping itu kemampuan mengemudi tidak diimbangi dengan kemampuan memahami kondisi kendaraan secara keseluruhan.

Untuk meningkatkan peran pengemudi angkota terhadap pelayanan angkota bagi masyarakat pengguna jasa angkota di Kotamadya Semarang, perlu adanya himbauan-himbauan tentang pentingnya keselamatan dan kenyamanan penumpang secara kontinyu dan konsisten, sehingga dapat meningkatkan kesadaran pengemudi akan tanggung jawabnya dalam memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada masyarakat pada umumnya dan pengguna jasa angkota pada khususnya.

SUMMARY

Road transportation is main transport in the big cities in Indonesia. It is appropriate with characteristic of modern cities which need good transportation for their peoples. The main problem transportation in big cities are traffic jam, traffic accidents, and air pollution.

The aim of research are to identify the role of driver of public transportation and to know about serving of public transportation in Semarang city. We take 60 drivers of public transportation which are 49 drivers of microlet car, 5 minibus driver, and 6 bus drivers.

The results of this research shows that car drivers have responsible to their passenger especially on safety and pleasure. In other side they must to full fill their rental fee and they are not know their car condition. To increase the role of public transportation drivers and to improve passenger serving, Government have to give some informations about the need of safety and pleasure continuesly. By this action the safety and pleasure of passenger of public transportation can be increased.

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmatNya, sehingga penelitian yang berjudul: Peran Pengemudi Angkota Pada Pelayanan Angkota di Kotamadya Semarang, telah berhasil diselesaikan hingga laporan penelitian ini dapat tersusun.

Penelitian ini dilaksanakan oleh Tim, yang melibatkan 5 dosen dari Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik serta 1 dosen dari Fakultas Teknik Universitas Diponegoro. Sumber dana penelitian ini berasal dari DIK Rutin Universitas Diponegoro.

Dalam penelitian ini yang dilakukan selama 6 bulan, digunakan data primer, yaitu 60 orang pengemudi angkota, baik angkota jenis mikrolet, mini bus, dan bus, di Kotamadya Semarang. Didukung data sekunder untuk melengkapi atau memperkaya pembahasan permasalahan, sehingga diharapkan penelitian berguna bagi berbagai pihak yang membutuhkan.

Dalam hal ini peneliti tidak berani mengatakan, bahwa penelitian ini telah berhasil dengan sempurna. Disadari bahwa masih banyak kekurangan-kekurangan, terutama karena kurang lengkapnya data. Namun demikian dengan telah tersusunnya laporan penelitian ini tentu tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang tidak dapat kami sebutkan satu per satu. Untuk itu diucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya. Diharapkan untuk waktu yang akan datang, penelitian ini dapat dilanjutkan dengan penelitian-penelitian yang lain, sehingga Pelayanan angkutan kota di Kotamadya Semarang dapat lebih ditingkatkan.

Semarang, Januari 1998

Tim Peneliti.

DAFTAR ISI

Lembar Identitas dan Pengesahan.....	i
Ringkasan.....	ii
Summary.....	ii
Kata Pengantar.....	iii
Daftar Isi.....	iv
Daftar Tabel.....	v
Daftar Lampiran.....	vii
I. PENDAHULUAN.....	1
II. TINJAUAN PUSTAKA.....	4
III. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN.....	13
IV. METODE PENELITIAN.....	14
V. HASIL PEMBAHASAN.....	16
VI. KESIMPULAN DAN SARAN.....	60
DAFTAR PUSTAKA.....	62
LAMPIRAN.....	63

DAFTAR TABEL

Tabel: 1	Jumlah Kepemilikan Kendaraan.....	17
2	Jumlah Kendaraan Angkutan Kota.....	20
3	Umur Responden.....	23
4	Status Maritel.....	24
5	Lama Bekerja sebagai Pengemudi Angkota.....	25
6	Pendidikan Akhir.....	26
7	Pendidikan Informal.....	27
8	Jenis Pendidikan Informal.....	27
9	Pekerjaan Pokok.....	28
10	Pilihan Pekerjaan Sebagai Pekerjaan Pokok.....	28
11	Alasan Mencari Pekerjaan Lain.....	29
12	Pendapat Responden tentang Jumlah Penghasilan.....	30
13	Kepemilikan Kendaraan.....	30
14	Pembagian Hasil/Pendapatan.....	31
15	Pendapat Responden tentang Nilai Setoran.....	32
16	Penyuluhan tentang Sopan Santun Mengemudi.....	33
17	Himbauan tentang Keselamatan di Jalan Raya.....	34
18	Media atau Sumber Informasi tentang Keselamatan di Jalan Raya.....	35
19	Pendapat Responden tentang Tanggung Jawab terhadap Keselamatan dan Kenyamanan Penumpang.....	36
20	Lama/Waktu untuk Menunggu Calon Penumpang.....	37
21	Rata-rata Jumlah Penumpang.....	38
22	Pendapat Responden Jika Sesama Angkota Saling Mendahului.....	39
23	Hubungan antara Pendidikan dengan Pendapat Responden tentang Jika Sesama Angkota Saling Mendahului/berebut Penumpang.....	41

Tabel: 24	Hubungan antara Pengalaman Kerja dengan Pendapat Responden	
	Jika Sesama Angkota Saling Mendahului/berebut Penumpang.....	42
25	Jenis dan Ranking Pelanggaran Lalu Lintas.....	43
26	Pendapat Responden tentang Pelanggaran Lalu Lintas.....	44
27	Menaikkan dan Menurunkan Penumpang.....	45
28	Lama Bekerja dalam 1 hari.....	46
29	Lama Waktu Istirahat.....	47
30	Gangguan Fisik.....	48
31	Yang Melakukan Perbaikan terhadap Kerusakan Ringan	
	Kendaraan.....	49
32	Yang Melakukan Perbaikan terhadap Kerusakan Berat	
	Kendaraan.....	50
33	Bertugas Mengontrol Kendaraan Secara Rutin.....	51

DAFTAR LAMPIRAN

1. Personalia Penelitian.....	64
2. Daftar Pertanyaan.....	65

I. PENDAHULUAN.

1. Latar Belakang.

Sesuai dengan perkembangan di berbagai sektor pembangunan, perkembangan transportasi semakin diperlukan. Tuntutan perkembangan bidang transportasi disebabkan karena alat transportasi memerlukan dukungan sarana dan prasarana transportasi yang baik, sehingga dapat memperlancar mobilitas masyarakat. Hal ini juga tidak lepas dari pengaruh perluasan perkotaan yang menyebabkan jangkauan masyarakat menjadi lebih luas, sarana dan prasarana transportasi menjadi lebih luas, sehingga penanganan masalah transportasi menjadi prioritas penting.

Kegiatan manusia yang beraneka ragam memerlukan hubungan dari satu tempat ke tempat lain, baik di dalam kota maupun di luar kota. Salah satu alat penghubung yang penting adalah adanya alat transportasi yang memadai, disertai konstruksi pembuatan jalan raya dan fasilitas-fasilitas jalan raya yang tidak mengabaikan pertumbuhan volume lalu lintas yang terus akan semakin berkembang.

Kegiatan lalu lintas merupakan gabungan antara: manusia, kendaraan dan jalan. Ketiga hal tersebut merupakan unsur lalu lintas yang saling mempengaruhi. Manusia sebagai pengemudi dalam keadaan normal akan mempunyai kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda, dipengaruhi oleh waktu reaksi, konsentrasi, keadaan fisik, psikologi, umur, jenis kelamin, dan lain-lain. Kemampuan kendaraan yang dapat dilihat dari kecepatan, kemampuan mengerem, kondisi ban, dan lain-lain, akan berbeda-beda antara jenis kendaraan yang satu dengan jenis kendaraan yang lain, misalnya antara jenis bus, mobil sedan, dan sepeda motor. Demikian pula keadaan jalan yang berbeda-beda, baik dilihat dari lebar jalan, alinemen horisontal, dan lain-lain. Ketiga unsur tersebut saling pengaruh mempengaruhi. Hal penting yang perlu dipertimbangkan dalam usahanya untuk meningkatkan pelayanan angkutan, baik di dalam kota maupun di luar kota adalah:

- keselamatan
- kenyamanan
- keekonomisan

Aspek manusia dalam kegiatan transportasi, khususnya lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dikatakan sebagai salah satu indikator yang menyebabkan terciptanya sistem transportasi yang aman, selamat, tertib, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau. Disisi lain aspek manusia selaku pengemudi juga dikatakan sebagai penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Dari hasil penelitian Ir. Nirmolo, dkk: Identifikasi Kecelakaan Lalu Lintas pada Beberapa Jalan Kota Semarang, dinyatakan, bahwa potensi penyebab kecelakaan yang terbesar adalah dari pengemudi, yaitu 78%, yaitu:

- karena lengah.....35%
- tidak terampil mengemudi....42,4%
- dll.....0,6%

Selebihnya potensi kecelakaan disebabkan oleh: faktor kendaraan 2,6%, faktor prasarana jalan 3,54%, dan faktor lingkungan 15,86%.

Faktor manusia (non teknis) disamping sebagai potensi penyebab terjadinya kecelakaan dapat juga menyebabkan timbulnya rasa tidak nyaman, khususnya bagi pemakai angkota. Oleh karena itu, sesuai dengan latar belakang penelitian, akan dilakukan penelitian dengan judul: “Peran Pengemudi Angkota pada Pelayanan Angkota di Kotamadya Semarang”.

2. Perumusan Masalah.

Kotamadya Semarang merupakan salah satu dari 8 kota besar yang memiliki jumlah penduduk lebih dari 1 juta orang penduduk. Dari berbagai kota-kota besar yang ada, menunjukkan bahwa moda transportasi yang paling dominan adalah transportasi melalui jalan. Hal ini sesuai dengan karakteristik yang paling dominan adalah transportasi melalui jalan. Hal ini sesuai dengan karakteristik yang dituntut bagi kota-kota besar yang dianggap sebagai kota modern, yaitu dapat memenuhi sarana transportasi yang memadai bagi warga kota.

Masalah yang selalu muncul di kota-kota besar di Indonesia berkaitan dengan masalah transportasi adalah: kemacetan, kesemrawutan, kecelakaan lalu lintas dan

pencemaran udara. Masalah tersebut disebabkan karena: (Ir. Iskandar Abubakar, MSc, dkk, 1995):

1. Pertambahan penduduk kota-kota besar yang sangat pesat yaitu berkisar antara 3% - 5% per tahunnya.
2. Perkembangan kota tidak diikuti dengan struktur tata guna tanah yang serasi, hal ini disebabkan oleh tidak konsistennya Rencana Umum Tata Ruang yang telah ditetapkan.
3. Tidak seimbang pertambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pertumbuhan jumlah kendaraan.
4. Penggunaan kendaraan pribadi secara kurang efisien. Pada sebagian besar lintasan-lintasan di pusat kota Jakarta pada jam sibuk terlihat bahwa hanya sekitar 4% dari kendaraan pribadi yang dimuati dengan lebih dari 4 orang penumpang, sementara itu sekitar 82% dari kendaraan pribadi yang dimuati dengan 1-2 orang saja.
5. Kualitas dan jumlah kendaraan angkutan umum yang belum memadai. Sarana dan prasarana, jaringan pelayanan, terminal dan sistem pengendalian pelayanan angkutan umum belum berhasil mampu menarik minat pemakai kendaraan pribadi untuk beralih ke angkutan umum.
6. Kurangnya peranan kereta api sebagai angkutan kota (massal).

Disebutkan bahwa kualitas dan kuantitas pelayanan angkota yang belum memadai, menyebabkan kurangnya minat para pemilik kendaraan pribadi untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan angkota. Kenyataan ini karena *Image* masyarakat terhadap angkota, yaitu ketidak nyamanan menggunakan angkota (baik jenis bus, mini bus, dan oplet).

Ketidak nyamanan menggunakan angkota, antara lain disebabkan karena *load factor*, (kapasitas penumpang) khususnya untuk kendaraan jenis bus dan mini bus rata-rata melebihi kapasitas yang semestinya, dan dapat menyebabkan terjadinya kerusakan kendaraan, sehingga lebih lanjut akan membahayakan para penumpang, misalnya:

- rem tidak berfungsi dengan baik

- ban pecah
- penumpang jatuh dari kendaraan karena menggelantung di pintu

Sedangkan rata-rata kapasitas penumpang untuk jenis oplet, justru berada di bawah kapasitas ideal. Akan tetapi kondisi ini juga akan berakibat buruk, yaitu:

- Angkota berhenti di tempat-tempat tertentu dalam kurun waktu yang cukup lama dengan tujuan untuk menunggu calon penumpang.
- Kondisi kendaraan terabaikan, karena lebih mementingkan mengejar uang setoran.
- Saling berebut penumpang yang mengarah pada tindakan yang membahayakan, baik bagi penumpang kendaraan itu sendiri atau pemakai jalan lain.

Kegiatan transportasi dipengaruhi oleh 3 unsur, yaitu manusia, kegiatan, dan teknologi. Dalam penelitian ini titik berat pembahasan ada pada elemen manusia, yaitu pengemudi angkota. Dalam hal ini pengemudi angkota jenis bus, mini bus, dan oplet, dengan rumusan permasalahan adalah: Masih rendahnya tingkat pelayanan angkota di Kotamadya Semarang.

Pembahasan permasalahan dalam penelitian ini akan ditinjau pada aspek sosial, yaitu: masyarakat yang mengelola dan melakukan kegiatan, dalam hal ini adalah pengemudi angkota, dengan indikator:

- tingkat kesadaran pengemudi akan tanggung jawabnya terhadap keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang.
- tingkah laku pengemudi (keputusan pengemudi) khususnya dalam menghadapi situasi dan kondisi yang tidak menguntungkan.
- kemampuan fisik pengemudi dalam arti mendukung atau tidak mendukung pekerjaan sebagai penumpang.
- tingkat pengetahuan pengemudi terhadap mesin kendaraan.

II. TINJAUAN PUSTAKA.

Lahirnya undang-undang No: 12 tahun 1992, antara lain disebabkan tingginya jumlah kecelakaan yang terjadi di jalan. Berkaitan dengan hal tersebut, telah dilakukan berbagai program untuk menanggulangi kemungkinan-kemungkinan terjadinya