

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas berarti pergerakan atau perpindahan dari satu tempat ke tempat yang lain. Dalam implementasinya mobilitas membutuhkan alat (*instrument*) yang dapat mendukung. Bidang yang selalu dikaitkan adalah transportasi, pengertian transportasi adalah proses pengangkutan manusia, barang, dan jasa dari satu tempat ke tempat lain. Proses perpindahan ini tentunya memerlukan sarana dan prasarana transportasi, sarana yang dimaksud adalah kendaraan sedangkan prasarananya yaitu jalan dan pendukungnya.

Dalam mengoptimalkan fungsi transportasi kajian harus dilakukan secara komprehensif dan terpadu. Salah satu manifestasi dari teori tersebut adalah memberikan keterlibatan yang proporsional kepada tiga elemen. Pertama, masyarakat sebagai pengguna (*user*), haknya harus diperhatikan dengan memberi jaminan keamanan, kenyamanan, dan efisiensi dalam menggunakan sarana-prasarana transportasi. Kedua, pemilik dan pengelola armada (*operator*) wajib memberikan pelayanan yang terbaik dan proporsional dalam memenuhi keamanan (*safety*), kenyamanan (*comfort*), dan efisien (*economist*) pengguna. Ketiga, pemerintah sebagai pengatur (*Regulator*) harus bisa mewakili kepentingan masyarakat melalui penetapan Tarif angkutan yang aspiratif serta kebijakan pemerataan area jangkauan (*catchment area*) trayek angkutan agar berdampak pada meratanya penyebaran penduduk dan penggunaan lahan (*land use*).

Sebagai salah satu konsep pengembangan transportasi, pengembangan transportasi perkotaan (*Urban Transportation Planning*) bersifat *urgent*. Pertumbuhan penduduk kota yang tinggi serta adanya keterkaitan antara jumlah penduduk dan peningkatan keberagaman aktifitas merupakan syarat bahwa manajemen transportasi perkotaan mutlak harus dilakukan dengan segera. Aktifitas yang kompleks membutuhkan waktu dan ruang kerja yang padat, untuk itu diperlukan langkah *preventif* dengan melakukan pembagian secara terencana dan menyeluruh tata guna lahan agar terjadi keteraturan pola penataan ruang gerak publik. Ada 3 (Tiga) parameter yang harus diperhatikan oleh pihak yang berkompeten dalam penataan kota yaitu (1) Jarak, penempatan lokasi kegiatan (kerja) dan pemukiman penduduk tidak harus dekat yang terpenting mudah dicapai ; (2) Waktu, ketika ingin mencapai tujuan pengguna jalan menginginkan sampai tepat waktu oleh karena itu

waktu tunda (*delay time*) perjalanan harus diminimalisir; (3) Biaya, walaupun jarak dan waktu sudah dipertimbangkan namun aspek ekonomi masih menjadi prioritas utama masyarakat.

Sebagai salah satu dari sembilan kota metropolitan di Indonesia, kota Semarang memiliki kondisi yang sama dengan kota-kota yang lain terutama mengenai masalah transportasi. Persoalan klasik selalu muncul seperti kemacetan Lalu lintas, layanan perangkutan kota (angkot) yang kurang layak, disiplin pengguna jasa perangkutan yang rendah dan lain-lain. Agar kondisi tersebut tidak terus jadi polemik, Pemerintah Kota Semarang melalui Dinas Perhubungan bekerjasama dengan Dirlantas Poltabes kota Semarang berusaha melakukan pembenahan terhadap tingkat ketersediaan dan pelayanan sarana dan prasana transportasi terutama di lokasi-lokasi rawan masalah kemacetan antara lain pasar, perkantoran, sekolah, simpanglima dan lain-lain.

Beberapa waktu yang lalu Pemerintah kota Semarang mengeluarkan suatu rencana program pengadaan bis sekolah. Program tersebut sangat beralasan mengingat sekolah dan kawasan sekitarnya merupakan titik rawan kemacetan. Kejadian itu dapat dialami langsung pada jam-jam puncak (*peak hours*), misalnya jam berangkat sekolah (pukul 06.30 – 07.00); jam istirahat (pukul 10.30 – 11.00); jam pulang (pukul 13.30 – 14.30). Kemacetan pada jam-jam tersebut tidak hanya disebabkan oleh banyaknya hilir-mudik anak sekolah dan permasalahan dalam sekolah itu sendiri, tetapi juga terkait dengan arus pengguna jalan yang menuju tempat lain yang melewati jalan di kawasan sekolah.

Jika ditinjau dalam lingkungan sekolah faktor kemacetan dipicu oleh: pertama, jumlah pelajar yang naik-turun kendaraan sangat besar terutama pada kawasan yang terdapat lebih dari 2 sekolah. Kondisi ini misalnya terlihat di sepanjang Jl DI Panjaitan dan Jl Mayjen Soetoyo, sekitar SMP 3 dan Sekolah Nasional Theresiana, di Jl Brigjen Katamso depan SMP 2, dan di jalan Pemuda di sekitar SD Marsudirini, SMU 3 dan SMU 5 (*Kompas*, 07 Agustus 2006). Parahnya kondisi tersebut dipengaruhi lagi oleh kurangnya area parkir di setiap sekolah, akhirnya memaksa mobil pengantar menggunakan jalan raya sebagai tempat parkir (*inner road parking*) sehingga berdampak pada menurunnya kapasitas jalan (V/C ratio mendekati 1); kedua, menurunnya kapasitas jalan menimbulkan kepadatan lalu lintas yang tinggi sehingga membuat laju kendaraan jadi lambat akhirnya berdampak juga pada pengguna jalan yang lain dengan jumlah yang tidak dapat dibatasi.

Kondisi *real* di atas dapat membantu pemerintah kota untuk segera meluluskan keputusan pengadaan bis sekolah. Beberapa keuntungan yang dapat dirasakan dengan adanya bis sekolah: (1) tingkat kemacetan pada ruas jalan di kawasan sekolah dapat dikurangi, karena tidak ada lagi mobil pengantar yang parkir di jalan raya, (2) keberadaan bis sekolah mengurangi jumlah kendaraan pengantar, sehingga pihak sekolah tidak lagi dibebani harus menyediakan lahan parkir, (3) apabila ketersediaan armada bis sekolah memenuhi syarat fisik dan penjemputan yang tepat waktu, hal ini dapat menimbulkan keteraturan pelajar saat datang dan pulang sekolah sehingga secara tidak langsung mengurangi kekhawatiran keselamatan terhadap kecelakaan lalu lintas, (4) lahan parkir sekolah yang tidak terpakai dapat digunakan untuk aktifitas lain yang berhubungan dengan pendidikan, (5) apabila bis sekolah dioperasikan semua di setiap sekolah, secara umum dapat mengurangi kepadatan lalu lintas di kota Semarang karena polemik mengurangi penggunaan kendaraan pribadi pada jam sibuk bisa sedikit terpecahkan, (6) jumlah petugas pengatur jalan bisa dikurangi kemudian dialihkan ke lokasi lain.

Setelah keuntungan dari segi transportasi dan lalu lintas dipahami, yang perlu diperhatikan lagi adalah pihak penyedia bis sekolah. Ada 3 kemungkinan pihak yang bisa dipercaya sebagai penyedia dan pengelola (*provider*) : Pertama, pemerintah yang diwakili oleh Damri. Sebagai sebuah BUMN Damri memiliki kemampuan menyediakan armada yang banyak karena kemampuan finansial bisa diatur dalam RAPBD, tetapi yang perlu dicermati Damri harus mempunyai manajemen perawatan yang baik sehingga waktu operasional bis sesuai dengan waktu rencana; Kedua, pihak swasta. Pada umumnya kemampuan pihak swasta menyediakan armada tidak sebanyak Damri, tetapi mereka mempunyai sistem manajemen perawatan dan operasional yang bagus. Apabila diserahkan kepada swasta perjanjian kompensasi bisnis antara pemerintah dan swasta harus dibahas secara mendetail; Ketiga, pengelolaan dapat dibagikan kepada DAMRI dan swasta.

Pada saat kajian mengenai pihak penyedia dan pengelola (*provider*) dilaksanakan, kepentingan pengguna (*user*) juga harus diperhitungkan, misalnya masalah penentuan tarif. Besarnya tarif harus memperhatikan kemampuan ekonomi pengguna, jangan memasang tarif tinggi yang akhirnya membuat pengguna tidak berminat menggunakan jasa bis sekolah. Apabila tarif yang berlaku tidak bisa mengimbangi biaya (B/C kurang dari 1), maka pengoperasian bis sekolah dapat disesuaikan pada sekolah-sekolah dengan tingkat ekonomi menengah ke atas.

Setelah tarif disepakati, langkah yang perlu dibahas lagi adalah penentuan trayek. Jalur yang dilewati bis sekolah harus disesuaikan dengan tempat tinggal pelajar dengan jumlah yang paling tinggi, pengadaan atau pemanfaatan tempat pemberhentian pada setiap jalur bis sekolah juga harus diprioritaskan baik ditinjau dari optimalisasi transportasi dan lalulintas.

1.2 Tujuan

1. Menganalisis perjalanan siswa menyangkut asal tujuan, moda angkutan yang digunakan
2. Menganalisis potensi perjalanan sekolah dan peluang pengoperasian bis sekolah serta penentuan trayeknya.
3. Menganalisis Biaya Operasi Kendaraan dan tarif bis sekolah.

1.3 Ruang Lingkup / Batasan penulisan Tugas Akhir

Dalam penulisan tugas akhir ini diberikan batasan-batasan pembahasan sebagai berikut :

1. Dibatasi untuk pelajar SD, SMP dan SMA di kota Semarang.
2. Sebagai sampel, dipilih pelajar:
 1. SMP Ksatrian 1 dan SMU 2 Ksatrian
Alamat: Jalan Gajahmada 123
 2. SMPN 3 Semarang
Alamat: Jalan Mayjen DI Panjaitan 58
 3. SMPN 32 Semarang
Alamat: Ki Mangun Sarkoro
 4. SD Santo Yusuf
Alamat: Jalan M.T.Haryono
 5. SMA Sedes Sapientiae / SMP Maria Mediatrix.
Alamat: Jalan M.T.Haryono 908Alasan pemilihan sampel dijelaskan pada Bab III.
3. Mengidentifikasi dan penentuan rute ideal bis sekolah.
4. Menghitung biaya Operasi Kendaraan dari rute/trayek bis sekolah yang telah ditentukan.

1.4 Sistematika Penyusunan Laporan

Untuk mempermudah penyusunan laporan ini, maka penulis membagi laporan ini menjadi 5 bab dengan sistematika sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Meliputi latar belakang, maksud dan tujuan, ruang lingkup penulisan tugas akhir, dan sistematika penyusunan laporan.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Menguraikan dasar teori mengenai analisa kebutuhan bis sekolah di kota Semarang, dalam tinjauan permintaan perjalanan, penentuan rute/trayek, Biaya Operasi Kendaraan, dan kebutuhan jumlah kendaraan.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan prosedur dan urutan penulisan tugas akhir.

BAB IV: PENGUMPULAN DAN ANALISA DATA

Menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasannya dari data-data yang telah dikumpulkan.

BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan dan saran dari penulisan Tugas Akhir