

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### 1.1. Tinjauan Umum

Kota Semarang disamping sebagai ibu kota provinsi Jawa Tengah, telah berkembang menjadi kota metropolitan. Dengan pertumbuhan penduduk rata-rata di Semarang pada tahun 2006 sebesar 1,41% dengan jumlah penduduk 1.454.594 jiwa. Oleh karena itu, Semarang termasuk 5 besar kota yang memiliki jumlah penduduk terbesar di Jawa Tengah.

Transportasi melalui jalan merupakan moda transportasi yang paling dominan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, masalah yang dihadapi oleh hampir semua kota besar di Indonesia adalah kemacetan, kesemrawutan, kecelakaan lalu lintas, dan pencemaran udara. Kemacetan yang terjadi disebabkan oleh banyaknya kendaraan pribadi dan banyaknya pengoperasian angkutan umum yang tidak tertib.

Penanganan masalah transportasi perkotaan yang kurang hati-hati dan kurang terpadu, tidak akan dapat memecahkan masalah tersebut secara tepat dan baik. Hal ini justru cenderung menimbulkan permasalahan baru yang dapat menambah kompleks serta rumitnya permasalahan transportasi yang telah ada.

Di samping akibat pertumbuhan penduduk yang meningkat secara signifikan, pola perjalanan (*transport demand*) yang terjadi cukup meningkat juga seiring dengan pertumbuhan perekonomian. Para pengguna jasa angkutan bus-kota di kota-kota besar tidaklah mudah untuk mendapatkan bus-kota dalam waktu yang singkat.

Orang harus keluar dari rumah/kantor dengan berjalan kaki atau menggunakan becak pergi ke tempat pemberhentian bus terlebih dahulu. Di tempat pemberhentian bus itupun, orang masih harus menunggu untuk mendapatkan angkutan bus yang dibutuhkan. Kondisi tersebut sangat mungkin terjadi karena rute bus-kota yang ada hanya melalui jalan-jalan kolektor primer. Orang yang berangkat dari sekitar jalan kolektor sekunder, apalagi dari jalan pemukiman, maka harus berjalan kaki dan atau menggunakan becak terlebih

dahulu.

Menurut Morlok (1985), prioritas melaju di jalan seharusnya diberikan kepada angkutan publik, dan bukan kepada kendaraan pribadi. Prioritas tersebut dimaksudkan untuk mengangkut orang dalam jumlah besar dalam waktu singkat. Prioritas tidak diberikan kepada kendaraan pribadi karena penumpangnya sedikit, dan meski terjadi kelambatan perjalanan namun segala resiko yang ditimbulkan pada kendaraan pribadi lebih kecil daripada angkutan publik, karena penumpang angkutan publik adalah para siswa, mahasiswa, pekerja dan buruh yang harus segera melaksanakan tugas dan tanggung-jawabnya.

Angkutan publik merupakan angkutan umum dan sebagai sarana yang diperuntukkan bagi masyarakat kelas bawah dalam melakukan kegiatannya. Dengan demikian maka angkutan umum merupakan sarana yang paling murah karena penggunanya adalah orang-orang yang berupah rendah, dan harus berdesakan di tempat duduk maupun bertukar-keringat saat berdiri berhimpitan. Bahkan para penggunanya harus rela berdampingan dengan barangbarang bawaan yang baunya hampir selalu menyengat hidung.

Secara umum, angkutan publik sangat berperan pada aspek keadilan, lingkungan, keselamatan dan efisiensi. Keberadaan angkutan publik senantiasa dapat mencegah kesalahan persepsi, bahwa angkutan tersebut merupakan upaya akhir dalam melayani orang-orang yang mempunyai upah minimum. Hal ini dapat menimbulkan polarisasi antara kelompok pemilik kendaraan pribadi dengan aksesibilitas bebas ke semua tujuan dengan mobilitas tinggi serta kelompok yang tidak memiliki kendaraan pribadi dengan aksesibilitas terbatas dan mobilitas rendah.

Penyediaan angkutan publik yang memadai dapat mencegah isu ketidakadilan, dan bila orang mau menggunakan angkutan publik serta bersedia meninggalkan kendaraan pribadinya maka jumlah kecelakaan lalu-lintas akan menurun, karena jumlah kendaraan pribadi di jalan raya berkurang, pengguna jalan cukup memadai, pengaturan arus lalu-lintas mudah dan operasi semua moda angkutan menjadi aman (Triwibowo, 2004).

Orang yang belum pernah menggunakan angkutan umum, mereka pasti

tidak mempunyai pengalaman dalam memutuskan jam keberangkatan dan menganggap bahwa setiap waktu akan mempunyai peluang yang sama, yaitu kepastian menggunakan bus yang aman dan mendapat tempat duduk yang nyaman. Namun kenyataan di jalan tidak sesuai dengan apa yang diharapkan.

Pada hari dan jam tertentu, baik angkutan kota maupun antar kota akan padat dan selalu penuh penumpang. Hari Senin, sebelum dan pada jam sibuk pagi, orang harus menunggu di tempat pemberhentian bus dalam waktu yang lama. Hal ini akibat banyaknya orang yang berkepentingan menengok famili atau belanja di luar kota, dan berusaha menggunakan hari libur sepuasnya, sehingga saat akan masuk kerja maka dia langsung berangkat dari tempat berliburnya. Akibat banyaknya jenis angkutan publik yang ada, maka tidaklah mudah untuk menggolongkannya. Namun secara garis besar dapat digolongkan sebagai berikut:

a. Angkutan dalam kota, digolongkan sebagai layanan yang disediakan oleh operator dan tersedia bagi setiap orang yang membayar sejumlah ongkos angkutan di dalam kota.

Contoh : Angkot, bus kota, taksi.

b. Angkutan antar kota (AKAP dan AKDP), dimaksudkan sebagai suatu layanan dari satu kota ke kota lain yang disediakan oleh operator bagi semua orang dengan membayar tarip yang relatif murah dari ongkos angkutan kota.

Contoh : mini-bus, bus sedang, bus besar antar kota, dan bus pariwisata.

## **1.2. Latar Belakang**

Transportasi yang menyangkut perpindahan orang maupun barang, seiring berjalannya waktu fungsi dan jenis transportasinya pun turut berkembang sesuai kebutuhan dan kondisi yang ada. Pengembangan model angkutan umum bus patas AC diakibatkan munculnya kebutuhan masyarakat akan transportasi yang cepat dengan kualitas yang lebih baik, aman dan nyaman.

Kebutuhan yang muncul dalam masyarakat ini dipengaruhi oleh aspek aspek ekonomi, sosial, politik dan sebagainya. Dalam hal ini, kota Semarang adalah kota yang mempunyai dinamika yang kuat dalam hal ekonomi, sosial, budaya, politik dan lainnya. Perkembangan aspek-aspek tersebut menghasilkan

suatu kebutuhan untuk mencapai hasil yang diharapkan oleh masyarakat. Pemilihan moda transportasi bus patas AC tidak terlepas dari permintaan akan kebutuhan angkutan umum yang cepat, aman dan nyaman.

Tarif angkutan umum selalu menjadi permasalahan yang cukup rumit untuk dihadapi karena berbagai faktor yang ada. Perusahaan jasa angkutan dalam hal ini PERUM DAMRI dalam penentuan tarif perjalanan mengacu pada standar yang ditetapkan oleh instansi-instansi terkait. Namun penetapan tarif yang diberlakukan oleh pemerintah kadang kala tidak memberikan keuntungan bagi perusahaan jasa angkutan, di sisi lain kenaikan tarif perjalanan yang di tetapkan oleh perusahaan jasa angkutan dapat menyebabkan penurunan jumlah penumpang. Oleh karena hal itu perusahaan jasa angkutan harus mengimbangi kualitas pelayanan untuk memperoleh keuntungan.

Jadwal operasional bus patas AC jurusan Banyumanik - Pasar Johar dan Pucang Gading - Ngaliyan yang terbatas akan berpengaruh terhadap penentuan tarif perjalanannya, sehingga dalam hal ini sangat penting untuk diamati yaitu jumlah penumpang yang ada terhadap jumlah armada bus yang tersedia. Penentuan tarif akan dipengaruhi oleh banyaknya penumpang pada suatu armada bus, namun perolehan banyaknya penumpang dipengaruhi juga oleh besarnya frekuensi perjalanan yang dibutuhkan oleh suatu armada untuk mendapatkan penumpang yang sesuai dengan kapasitas bus.

Penentuan tarif inipun tidak terlepas dari keinginan perusahaan jasa transportasi dalam hal ini PERUM DAMRI untuk memperoleh keuntungan atau paling tidak untuk tidak merugi dalam menjalankan perannya sebagai pemberi jasa transportasi. Perkembangan sarana dan prasarana di Kota Semarang perlu dilihat dampaknya terhadap penentuan besarnya tarif perjalanan dan jadwal pengoperasian bus patas AC dalam hal ini frekuensi perjalanan.

### **1.3. Maksud dan Tujuan**

Dengan latar belakang seperti tersebut di atas, maka analisa terhadap tarif perjalanan angkutan umum bus patas AC jurusan Banyumanik - Pasar Johar dan Pucang Gading - Ngaliyan dilakukan dengan maksud & tujuan sebagai berikut :

- Maksud :  
Untuk mengetahui relevansi tarif perjalanan dengan biaya operasional angkutan umum bus patas AC tersebut.
- Tujuan :
  - a) Menghitung biaya operasi kendaraan ( BOK )
  - b) Menghitung jumlah penumpang per halte
  - c) Menghitung frekuensi bus AC dan tarif yang menguntungkan
  - d) Mengetahui kemampuan membayar dari pihak konsumen
  - e) Mengevaluasi dan menghitung tarif bus patas AC

#### **1.4. Permasalahan**

Sebagai kota yang cukup dinamis, Semarang membutuhkan banyak jenis dan jumlah moda angkutan untuk menunjang mobilitas penduduk. Salah satunya adalah bus patas AC jurusan Banyumanik - Pasar Johar dan Pucang Gading – Ngaliyan. Penyedia angkutan umum bus patas AC jurusan Banyumanik - Pasar Johar dan Pucang Gading – Ngaliyan dalam hal ini Perum DAMRI harus dapat mengakomodir kebutuhan penumpang akan sarana transportasi yang cepat, aman, nyaman dengan biaya terjangkau.

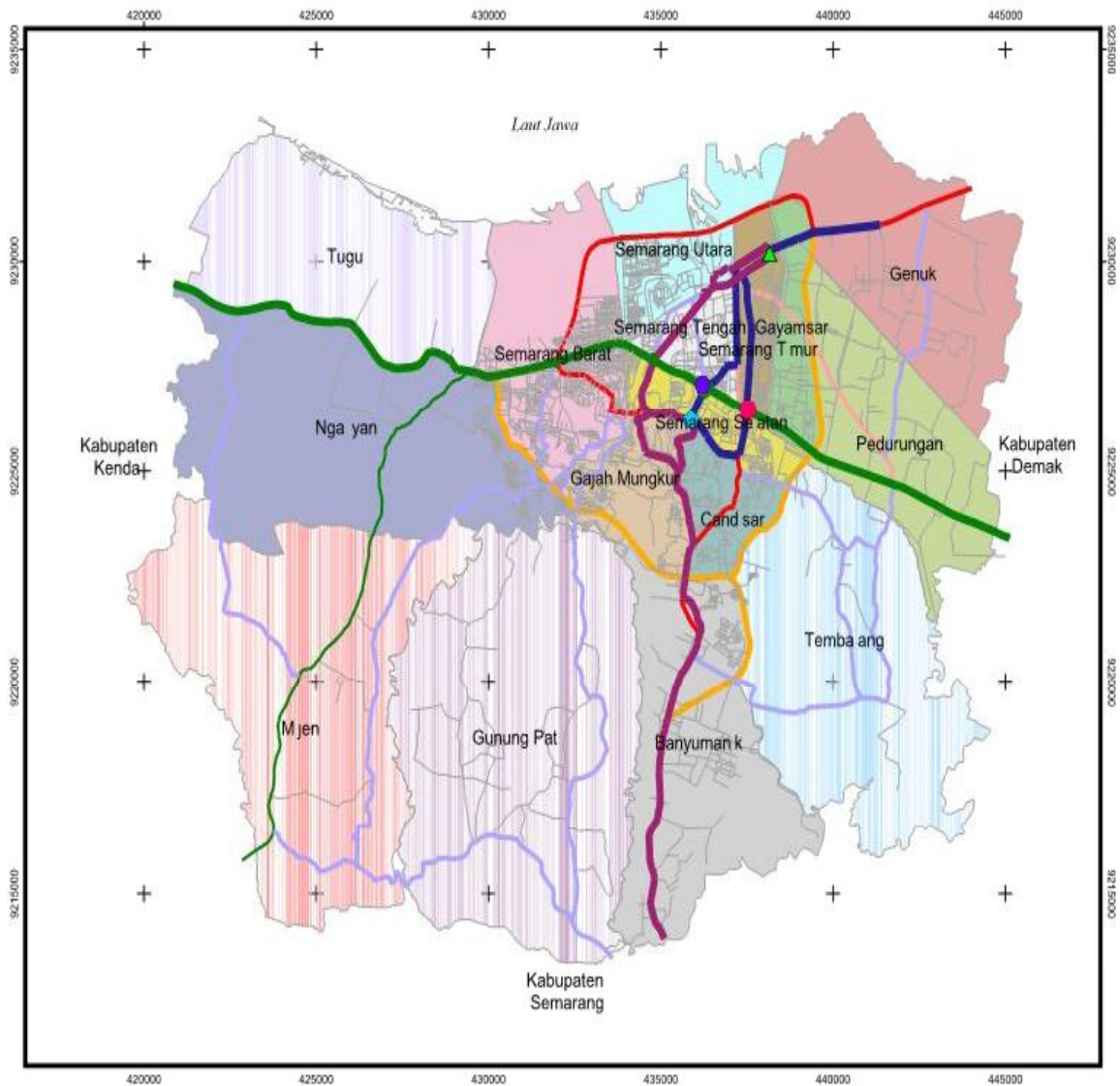
Di sisi lain telah beroperasi pula moda transportasi lain dengan fasilitas yang sama pada rute tersebut, sementara jumlah penumpang yang membutuhkan pelayanan relatif tetap. Oleh karena itu perlu dilakukan pengkajian terhadap tarif yang menguntungkan pihak konsumen maupun penyedia jasa.

#### **1.5. Batasan Pembahasan**

Analisa ini dilakukan khusus pada angkutan umum bus patas AC milik perum DAMRI, ditinjau dari masalah tarif dan penumpang. Data-data penumpang maupun harga-harga yang kami gunakan merupakan data dan harga hasil survey yang dilakukan pada waktu penelitian. Penelitian ini dibagi dalam dua rute pengambilan penumpang yaitu Banyumanik–Pasar Johar dengan rute B.06 dan kode busnya 4282-4291 serta Ngaliyan–Pucang Gading dengan rute B.05 dan

kode busnya 4117-4131.

Pada analisis ini dianggap hampir semua penumpang naik dan turun pada lokasi-lokasi tertentu baik dari Banyumanik–Pasar Johar dan sebaliknya maupun dari Ngaliyan–Pucang Gading dan sebaliknya. Survey dilakukan pada halte-halte bus terakhir dan di dalam bus itu sendiri. Dalam upaya peningkatan pemenuhan perolehan penumpang diakomodasi dengan pengaturan jadwal perjalanan.



**Gambar 1.1 Peta Transfer point**

## 1.6. Sistematika Penulisan

Dalam sistematika penulisan Tugas Akhir Studi Kasus Bus Patas AC Rute Banyumanik–Pasar Johar dan Ngaliyan–Pucang Gading berisi tentang penjabaran dan masing-masing bab secara garis besar. Tugas akhir ini berisi 6 (enam) bab yaitu:

- Bab I : Pendahuluan  
Meliputi tinjauan umum penulisan tugas akhir latar belakang penulisan tugas akhir, maksud dan tujuan penulisan tugas akhir, pokok permasalahan serta pembatasan-pembatasan masalah yang akan dibahas dalam tugas akhir.
- Bab II : Tinjauan Pustaka  
Meliputi penjabaran tentang dasar-dasar teori yang menjadi bahan referensi penulisan tugas akhir, baik yang akan digunakan maupun yang hanya bersifat pengetahuan dan gambaran umum mengenai analisis tarif perjalanan.
- Bab III : Metodologi  
Meliputi kerangka tulisan yang berisi tentang langkah-langkah pengerjaan tugas akhir. Metodologi yang ada dimulai dari penjabaran tentang metode yang digunakan, pengumpulan data-data baik data primer dan data sekunder, pengolahan dan penganalisaan data serta pemecahan masalah yang ada.
- Bab IV : Pengumpulan Data dan Analisa  
Meliputi pengumpulan data-data baik data primer maupun data sekunder. Data-data primer meliputi data survey yang dilakukan langsung ke lapangan, sedangkan data-data sekunder meliputi wawancara ke berbagai instansi terkait, dilanjutkan dengan analisa perhitungan terhadap pengumpulan data yang telah dilakukan. Pembahasan dilakukan sesuai dengan analisa perhitungan yang ada sesuai dengan batasan-batasan yang telah ditetapkan dan mengacu pada studi pustaka yang ada.
- Bab V : Kesimpulan dan Saran  
Meliputi kesimpulan dan saran atas hasil analisa yang diperoleh. Kesimpulan berisi tentang uraian hasil keseluruhan dari analisa yang ada dan saran berisi tentang pemecahan permasalahan yang dapat digunakan.

