

**EKSISTENSI ANGKUTAN PLAT HITAM PADA KORIDOR
PASAR JATINGALEH – GEREJA RANDUSARI**

TUGAS AKHIR

Oleh:

DIAN HARWITASARI

L2D 000 407



**JURUSAN PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS DIPONEGORO
2005**

ABSTRAKSI

Keberadaan angkutan umum sebagai suatu solusi pemenuhan kebutuhan pergerakan masyarakat mengalami perkembangan yang cukup memprihatinkan. Selain itu penyediaan sarana dari pemerintah yang masih terbatas, sedangkan sektor swasta belum berkembang dengan baik membuat penyediaan angkutan umum yang belum memadai sehingga semakin memperburuk citra mereka yang pada akhirnya menyebabkan semakin rendahnya tingkat pemakaian angkutan umum. Namun secara keseluruhan dapat dikatakan bahwa permasalahan utama mengenai angkutan umum akan timbul bila tidak terjadi keseimbangan antara permintaan (demand) dengan penyediaan (supply).

Penyediaan sarana dan prasarana angkutan publik oleh Pemerintah Kota Semarang masih sangat terbatas, sedangkan sektor swasta penyelenggara angkutan publik di kota ini belum berkembang dengan baik. Koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari telah dilayani oleh beragam angkutan resmi yaitu bus Damri dan bus non Damri, namun pelayanan angkutan umum resmi pada koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari masih kurang dalam memenuhi permintaan penduduk sehingga muncullah angkutan plat hitam. Namun keberadaannya yang cukup diminati menimbulkan kompetisi antara moda angkutan umum resmi dan angkutan plat hitam dalam mendapatkan penumpang.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui eksistensi angkutan plat hitam pada koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari. Alat analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif dan analisis kuantitatif dengan metode Logit Multinomial. Semua analisis didasarkan pada persepsi dan preferensi masyarakat yang didapat berdasarkan survei kuisisioner serta kondisi di lapangan.

Tahapan analisis yang dilakukan yaitu analisis karakteristik pengguna angkutan plat hitam, analisis terhadap preferensi pengguna angkutan umum dalam pemilihan moda angkutan umum pada koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari dan yang terakhir adalah analisis eksistensi angkutan plat hitam pada koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari. Berdasarkan analisis tahap pertama diketahui bahwa pengguna angkutan plat hitam mayoritas merupakan golongan masyarakat dengan profesi pelajar/mahasiswa dengan karakteristik pelayanan pergerakan jenis pendidikan. Sedangkan dari analisis tahap kedua yang dilakukan dengan metode Logit Multinomial berdasarkan preferensi pengguna diketahui peluang dipilihnya angkutan plat hitam sebesar 26,22%, sedangkan peluang dipilihnya angkutan resmi yang meliputi bus Damri dan bus non Damri sebesar 73,78%. Selain itu pula diketahui variabel yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda yaitu variabel kondisi kendaraan. Dari analisis tersebut dapat disimpulkan bahwa angkutan plat hitam dapat tetap eksis melayani pergerakan penduduk di sepanjang koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari.

Dengan adanya pertimbangan bahwa angkutan plat hitam masih diminati sehingga masih tetap eksis pada koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari, maka usaha perbaikan sistem angkutan umum di koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari dilakukan dengan membuat mekanisme dalam pengelolaan angkutan plat hitam sehingga dapat mendudukkannya secara legal ke dalam sistem angkutan umum pada koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari. Usaha lain yang dilakukan adalah dengan memperhatikan peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum terutama kualitas kondisi kendaraannya yang dilihat dari kondisi badan kendaraan, kondisi tempat duduk dan tempat berdiri, kondisi alat-alat standar kendaraan

Keywords : kompetisi moda angkutan umum, pelayanan, eksistensi

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perubahan dan perkembangan wilayah dipengaruhi oleh penambahan penduduk yang membutuhkan suatu wadah untuk aktivitas kehidupan. Aktivitas penduduk yang berbagai macam membuat mereka perlu untuk saling berhubungan untuk memenuhi kebutuhannya sehingga munculah pergerakan. Kegiatan pergerakan penduduk ini selanjutnya disebut sebagai kegiatan transportasi, yaitu kegiatan yang terjadi karena adanya perpindahan manusia dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya (Warpani, 1990). Pergerakan penduduk ini membutuhkan sarana digunakan untuk melawan jarak antar tempat yang satu ke tempat yang lain. Dengan digunakannya suatu moda maka keputusan untuk melakukan pergerakan dapat dilakukan dengan cepat.

Secara umum sarana transportasi atau moda transportasi ini dapat dibedakan menjadi dua yaitu angkutan pribadi dan angkutan umum. Penggunaan angkutan umum pada sistem transportasi kota sangat penting karena angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota. Masyarakat perkotaan pada dasarnya terbagi menjadi dua kelompok utama yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive*. Kelompok *choice* ini adalah orang-orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Kelompok *choice* ini merupakan orang-orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi karena mampu secara finansial untuk memiliki kendaraan pribadi, secara legal memiliki SIM dan secara fisik cukup sehat dan mampu mengemudikan sendiri kendaraannya. Sedangkan kelompok *captive* adalah kelompok orang yang tergantung pada angkutan umum untuk pemenuhan kebutuhan mobilitasnya. Kelompok ini terdiri dari orang-orang yang tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi dengan alasan tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi, baik karena alasan fisik (terlalu kecil, sakit atau terlalu tua), alasan legal (tidak memiliki SIM) atau alasan finansial (tidak memiliki kendaraan pribadi) (LPM ITB, 1997: II-3). Dengan semakin banyaknya jumlah kelompok *captive* maka makin banyak pula jumlah pengguna angkutan umum, yang berarti makin banyak pula tingkat kebutuhan akan sistem angkutan umum. Namun jika kondisi angkutan umum relatif baik, maka jumlah kelompok *choice* yang menggunakan angkutan umum cukup signifikan. Sebaliknya jika kondisi pelayanan angkutan umum jelek, maka banyak orang yang akan menjadi kelompok *choice* dan menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan pergerakannya. Jika hal ini dibiarkan terus menerus maka jumlah penggunaan kendaraan pribadi akan semakin meningkat dan akan menjadi beban lalu lintas yang semakin besar dari waktu ke waktu.

Namun dalam perkembangannya saat ini keberadaan angkutan umum sebagai suatu solusi pemenuhan kebutuhan pergerakan masyarakat mengalami perkembangan yang cukup memprihatinkan. Kondisi yang memprihatinkan ini dapat terlihat dari tingkat pelayanan yang rendah dan kurang manusiawi, pola dan sistem manajemen pengelolaan lemah, daya angkut (kapasitas) yang terbatas, tingkat kecelakaan yang relatif tinggi serta tingkat aksesibilitas terhadap sistem angkutan umum masih terbatas (LPM ITB, 1997: I-5). Selain itu penyediaan sarana dari pemerintah yang masih terbatas, sedangkan sektor swasta belum berkembang dengan baik, efektif dan efisien membuat penyediaan angkutan umum yang belum memadai sehingga semakin memperburuk citra mereka yang pada akhirnya menyebabkan semakin rendahnya tingkat pemakaian angkutan umum. Namun secara keseluruhan permasalahan utama mengenai angkutan umum akan timbul bila tidak terjadi keseimbangan antara permintaan (*demand*) dengan penyediaan (*supply*). Sehingga dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan umum akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara penyediaan dan permintaan (Warpani, 1990:171). Tingkat pemenuhan keinginan masyarakat terhadap angkutan umum adalah tingkat pencapaian dari pelayanan yang diberikan terhadap apa yang diharapkan masyarakat. Tentu saja di sini yang diharapkan masyarakat adalah sistem angkutan umum dalam kondisi ideal yaitu mempunyai tarif terjangkau, tingkat frekuensi tinggi, kecepatan tempuh memadai dan tingkat keselamatan dan kenyamanan cukup (Warpani, 2002: 41).

Kota Semarang merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang juga mengalami permasalahan transportasi. Penyediaan sarana dan prasarana angkutan publik oleh Pemerintah Kota Semarang masih sangat terbatas, sedangkan sektor swasta penyelenggara angkutan publik di kota ini belum berkembang dengan baik (Kusharjoko, 2002). Saat ini kota Semarang dilayani oleh berbagai jenis angkutan umum resmi yang meliputi bus kota, angkutan umum non bus atau yang lebih dikenal dengan mikrolet dan taksi dimana masing-masing moda angkutan umum tersebut beroperasi pada trayek yang berbeda-beda ke seluruh kawasan di kota Semarang.

Namun di beberapa kawasan permukiman di pinggiran kota Semarang seperti di Kecamatan Tembalang, Kecamatan Genuk dan Kecamatan Mijen tidak dilayani oleh angkutan umum resmi. Akibatnya muncullah angkutan umum tidak resmi yaitu angkutan plat hitam yang dapat melayani penduduk pada kawasan tersebut. Sehingga dapat dikatakan bahwa pada kawasan yang tidak dilayani oleh angkutan umum resmi baik yang disediakan oleh pemerintah maupun swasta maka muncul angkutan umum tidak resmi yaitu angkutan plat hitam.

Pelayanan angkutan plat hitam ini tidak hanya pada kawasan permukiman di pinggiran kota yang belum terlayani oleh angkutan umum saja, namun juga terdapat pada kawasan pusat kota yang telah dilayani oleh berbagai angkutan umum resmi. Seperti halnya yang terjadi pada koridor jalan antara Pasar Jatingaleh hingga Gereja Randusari yang terletak di kawasan pusat kota Semarang.

Koridor ini merupakan jalur lalu lintas yang menghubungkan antara Pasar Jatingaleh dan Gereja Randusari yang terletak di BWK I dan BWK II yang merupakan pusat pelayanan umum di kota Semarang. Koridor ini menghubungkan antara kawasan permukiman dan kawasan-kawasan lainnya seperti kawasan perkantoran, kawasan pendidikan, kawasan perdagangan dan jasa dan kawasan pelayanan kesehatan di kedua BWK tersebut. Koridor ini bisa dikatakan koridor gemuk karena dilewati oleh angkutan umum resmi yaitu bus Damri dan bus sedang (bus non Damri). Namun beragamnya jenis angkutan umum yang melayani koridor ini tidak membuat pelayanan angkutan umum dapat mencukupi permintaan (*demand*) dari masyarakat sehingga muncullah angkutan plat hitam.

Angkutan plat hitam merupakan angkutan umum yang tidak resmi karena tidak mempunyai ijin beroperasi dari instansi yang berwenang. Angkutan plat hitam ini hanya melayani pergerakan penduduk dengan trayek antara Pasar Jatingaleh hingga Gereja Randusari, sehingga pergerakannya hanya sebatas di sepanjang koridor tersebut yaitu sepanjang 7 kilometer. Pelayanan angkutan plat hitam ini sudah dimulai sejak tahun 1980. Pada awal keberadaannya di tahun 1980-an angkutan plat hitam ini berjumlah kurang lebih 30 armada dan semakin tahun semakin bertambah.

Pelayanan angkutan plat hitam pada awal-awal keberadaannya karena masih kurangnya penyediaan angkutan umum resmi oleh pemerintah maupun swasta, sedangkan demand yang ada cukup banyak. Namun sekarang ini angkutan umum resmi baik yang disediakan oleh pemerintah dalam bentuk bus Damri maupun swasta dalam bentuk bus non Damri yang melewati koridor Pasar Jatingaleh - Gereja Randusari sudah cukup banyak jumlahnya. Hal ini dibuktikan dengan adanya trayek bus Damri yaitu trayek Perumahan Banyumanik – Pasar Johar yang dilayani sebanyak 17 unit bus dan trayek Terminal Banyumanik – Terminal Terboyo yang dilayani 8 unit bus, serta bus non Damri dengan trayek Sub Terminal Puduk Payung – Terminal Terboyo dan trayek Terminal Terboyo – Perumahan Payung Mas yang masing-masing trayek dilayani oleh 18 unit bus. Namun dengan jumlahnya yang cukup banyak tidak membuat bus Damri dan bus non Damri ini dapat melayani pergerakan penduduk di sepanjang koridor Pasar Jatingaleh – Gereja Randusari ini dengan baik, sehingga sampai sekarang angkutan plat hitam masih tetap ada pada koridor ini meskipun jumlahnya sudah menurun.

Pada tahun 2000-an angkutan plat hitam mengalami jumlah yang paling besar yaitu sebanyak 90 armada. Peningkatan armada ini salah satunya disebabkan buruknya pelayanan angkutan-angkutan umum resmi pada saat itu sehingga pengguna lebih memilih menggunakan angkutan plat hitam. Namun mulai tahun 2003 hingga sekarang jumlah armada angkutan plat hitam yang beroperasi di sepanjang koridor Pasar Jatingaleh – Gereja Randusari semakin menurun hingga sekarang jumlahnya sebanyak 60 armada (Hasil observasi, 2005). Namun meskipun jumlahnya semakin menurun, keberadaan angkutan plat hitam ini tetap saja membuat kompetisi antar