

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Angkutan umum adalah suatu fasilitas transportasi yang disediakan oleh pemerintah dalam mewujudkan lalu lintas yang aman, nyaman, tertib, dan selamat tanpa adanya hambatan kemacetan yang disebabkan oleh tingginya volume kendaraan pribadi. Salah satu penyebab timbulnya kemacetan yaitu tingginya angka pengguna kendaraan bermotor pada jam operasional kendaraan pribadi di pagi hari maupun sore hari.

Kota Bandung merupakan sebuah kota yang terletak di Jawa Barat yang dahulu dikenal sebagai kota dengan sebutan nama populer yaitu Paris Van Java dan dikenal sebagai kota dengan masyarakatnya yang ramah tamah serta memiliki alam yang asri dan sejuk. Kota Bandung sekarang ini menjadi peringkat kedua kemacetan terbesar di Indonesia setelah Kota Jakarta. Lamanya waktu kemacetan di Kota Bandung mengalami peningkatan dibandingkan pada tahun 2016 yang mencapai 46 jam dalam satu tahun.

Pengguna maupun pemilik kendaraan pribadi di Kota Bandung terus mengalami peningkatan di setiap tahunnya. Jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat mengakibatkan tingginya angka kemacetan di Kota Bandung, disamping itu kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang pada setiap tahunnya terus mengalami peningkatan yang sangat signifikan. Meningkatnya angka kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas di negara Indonesia bisa disebabkan

kurangnya kesadaran dari masyarakat, angka kemacetan maupun kecelakaan lalu lintas yang semakin tinggi didominasi oleh kendaraan bermotor roda dua, dimana pengguna maupun pemilik kendaraan bermotor roda dua tersebut cenderung digunakan para pelajar sekolah siswa/i dibawah umur.

Kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas pada anak dibawah umur umumnya marak terjadi di luar jam masuk sekolah dan pulang sekolah. Pelajar SD, SMP, SMA yang selalu berangkat pada jam-jam operasional di pagi hari menuju kesekolah serta menggunakan kendaraan pribadi maupun diantar oleh orang tuanya, menjadi salah satu penyebab meningkatnya volume kendaraan di jalan raya, dikarenakan kurangnya fasilitas kendaraan umum maupun kendaraan khusus serta sulitnya akses jalan yang ditempuh bagi pelajar menuju ke sekolah. Apabila alasan pengguna kendaraan bermotor yang digunakan oleh para pelajar adalah kesulitan mendapatkan akses menuju ke sekolah, hal ini sebenarnya dapat diatasi dengan menyediakan angkutan antar jemput sekolah maupun bus sekolah.

Pemerintah Kota Bandung berupaya dalam mengatasi tingginya volume kendaraan pribadi dan pelanggaran lalu lintas pengendara dibawah umur, dengan cara mengadakan program penyelenggaraan fasilitas transportasi khusus bagi pelajar guna meminimalisir penggunaan kendaraan bermotor roda dua serta mengurangi sistem antar jemput oleh orang tua ke sekolah. Program yang diselenggarakan oleh Pemerintah Kota Bandung tersebut yaitu Bus Sekolah Gratis. Dengan hanya menggunakan identitas memakai seragam sekolah maka para pelajar siswa/i mampu menggunakan fasilitas transportasi khusus ini yang disediakan oleh Pemerintah Kota Bandung secara gratis tidak dipungut biaya.

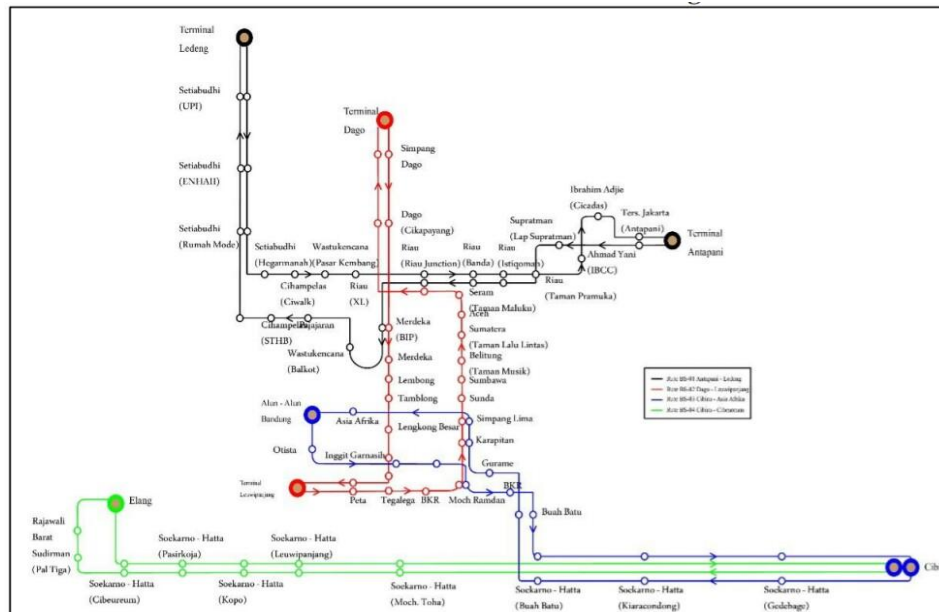
Bus sekolah merupakan transportasi khusus bagi pelajar yang berdaya tampung cukup banyak digunakan untuk mengangkut penumpang dari satu tujuan ke tujuan yang lain. Bus Sekolah tentu menjadi salah satu program transportasi publik di berbagai manca negara termasuk di Indonesia pada saat ini yang dikelola langsung dan di subsidi oleh pemerintah. Layanan Bus Sekolah Gratis yang disediakan pemerintah mampu menjadi salah satu bagian fasilitas pendidikan sebagai solusi untuk mengatasi kemacetan, kecelakaan, pelanggaran lalu lintas serta dapat memperingan biaya pendidikan yang kian meningkat saat ini karena disubsidi penuh oleh pemerintah.

Berdasarkan Peraturan Daerah nomor 2 tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Perhubungan di Kota Bandung pada pasal 123 mengenai Bus Sekolah serta dikaitkan dengan keputusan Walikota Bandung nomor: 551/kep.573-Dishub/2014 yang berisikan tentang penetapan dan pengadaan jalur operasional Bus Sekolah di Kota Bandung, mampu mempermudah para pelajar dan memperingan biaya transportasi pelajar untuk menuju ke sekolah dengan nyaman, aman, dan selamat.

Pelaksanaan bus sekolah ini sudah dilakukan oleh Pemerintah Kota Bandung sejak awal tahun 2014, yang dimana pengawasan bus sekolah ini dilakukan langsung oleh pihak Unit Pengelola Teknis Dinas Perhubungan Kota Bandung. Pada tahap awal perencanaan Pemerintah Kota Bandung menyediakan sepuluh unit armada untuk melakukan ujicoba, ujicoba dilakukan pada bulan Januari 2014 hingga Maret 2014 yang dilakukan selama kurun waktu 3 bulan serta mendapat respon baik dari pengguna yaitu pelajar. Dalam kurun waktu 3 bulan

jumlah peminat Bus Sekolah Gratis ini mencapai 114.000 penumpang pelajar yang telah menggunakan Bus sekolah gratis di Kota Bandung. Dapat dilihat dari jumlah pelajar yang cukup banyak menggunakan bus sekolah tersebut, pemerintah berantusias untuk menambah lagi jumlah unit armada baru menjadi 24 armada yang telah disiapkan untuk mengangkut para pelajar di Kota Bandung, yang dimana armada itu terdiri dari beberapa dan berbagai macam jumlah tempat duduk (*seat*).

Rute yang ditempu untuk Bus Sekolah ini terdapat 4 rute yang telah disiapkan yaitu: BS 01 (Antapani – Ledeng) 2 armada 60 *seat*/ unit, BS 02 (Dago – Leuwipanjang) 2 armada 60 *seat*/ unit, BS 03 (Cibiru – Asia Afrika) 4 armada 40 *seat*/ unit, BS 04 (Cibiru – Cibeureum (via Bunderan Cibiru)) 2 armada 60 *seat*/ unit. Jam operasional Bus Sekolah dibagi menjadi 2 *sift* yaitu dimulai dari jam 05.00 hingga 08.00 pagi hari untuk menjemput para siswa menuju ke sekolah sesuai jalur yang telah di tentukan dan lokasi sekolah yang terlewati. Jam operasional kedua yaitu jam 12.00 hingga jam 15.00 untuk mengantar dari sekolah menuju ke tempat tujuan masing masing atau kepulauan pelajar. Pada tahun 2014, seluruh 24 unit armada dikerahkan untuk menjemput dan mengantar para pelajar ke tempat tujuannya masing masing. Namun, dilihat dari tahun ke tahun hingga sekarang jumlah peminat atau penumpang Bis Sekolah ini justru semakin menurun. Dan pada akhirnya Dinas Perhubungan Kota Bandung lambat laun mengurangi jumlah armada yang digunakan.



Sumber: <https://ppid.bandung.go.id/informasi/rute-bus-sekolah-kota-bandung/>

Gambar 1.1
Skema Rute Bus Sekolah Kota Bandung

Pengurangan jumlah armada yang beroperasi dipengaruhi oleh jumlah penumpang yang semakin berkurang. Bus Sekolah yang dikelola oleh UPT Dinas Perhubungan Kota Bandung menggunakan indikator kerja guna mengetahui seberapa banyak minat pelajar yg berantusias menggunakan Bus Sekolah ini, Indikator tersebut adalah *Load Factor*, yang dimaksud *Load Factor* yaitu rasio perbandingan jumlah penumpang dengan banyaknya kapasitas jumlah tempat duduk penumpang dalam suatu kendaraan. UPT Dinas Perhubungan Kota Bandung telah memutuskan untuk mengurangi armada yang dilihat dari jumlah penumpang setiap harinya, apabila jumlah penumpang dalam sehari maupun di hitung dalam perbulan kurang dari jumlah target yang dibandingkan dengan jumlah tempat duduk penumpang maka UPT Dinas Perhubungan Kota Bandung akan mengurangi jumlah armada yang beroperasi.

Tabel 1.1
Data Penumpang dan Ritasi Bus Sekolah Kota Bandung
Koridor 2 Dago - Leuwipanjang

NO	Bulan	Jumlah penumpang per-bulan	RIT	Jumlah armada	Rata-rata jumlah penumpang per-ritasi	Rata-rata load factor
1.	Januari	2.235	143	2	15	0,25%
2.	Februari	2.152	148	2	14	0,23%
3.	Maret	2.234	160	2	14	0,23%
4.	April	1.047	84	2	12	0,2%
5.	Mei	594	68	2	8	0,13%
6.	Juni	955	84	2	11	0,18%
7.	Juli	1.066	84	2	13	0,21%
8.	Agustus	1.905	212	2	9	0,15%
9	September	1.653	170	2	10	0,16%

Sumber: UPT Dinas Perhubungan Kota Bandung 2019

Uraian data diatas, di ambil pada tahun 2019 pada koridor 2 yaitu dengan rute Dago-Leuwipanjang dengan melewati 12 sekolah yaitu: 1) SMA Negeri 1, 2) SMP Negeri 44, 3) SMA & SMP Tarun Bakti, 4) SMA & SMP Yahya, 5) SMA & SMP Santa Angela, 6) SMA Negeri 3, 7) SMA Negeri 5, 8) SMP Negeri 2, 9) SMP Negeri 5, 10) SMK Negeri 15, 11) SMA Negeri 7, 12) SMP Negeri 11 adapun data penumpangnya dapat dilihat dari bulan Januari hingga bulan September terhitung 8 bulan, jumlah penumpang Bus Sekolah per-ritasi tidak mencapai target yang telah ditentukan yakni seharusnya ± 60 orang penumpang pelajar sesuai dengan jumlah kapasitas armada yang digunakan, serta rata-rata hitungan *Load Factor* yang seharusnya mencapai minimal 30% hingga 100% namun pada data diatas tidak mencapai target yang seharusnya, dapat dilihat

pencapaian indikator kinerja *Load Factor* pada data diatas berkisar rata-rata dibawah 10% . Hal ini menunjukkan bahwa terjadi ketidakstabilan penumpang Bus Sekolah setiap hari maupun setiap bulan dan tidak mencapainya target yang telah ditentukan oleh UPT Dinas Pehubungan Kota Bandung.

Program yang dilaksanakan serta di fasilitasi oleh Pemerintah Kota Bandung dimaksudkan untuk mengurangi kemacetan dan meminimalisir angka kecelakaan yang terjadi pada anak dibawah umur. Dalam pelaksanaan program bus sekolah awalnya tidak ada hambatan karena banyaknya minat para pelajar untuk menggunakan transportasi khusus ini sebagai sarana fasilitas menuju ke sekolah, namun dari waktu ke waktu banyak sekali pelajar siswa/i sebagai pengguna tidak menggunakan fasilitas bus sekolah gratis sebagai program yang telah dilaksanakan oleh Pemerintah Kota Bandung.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, penulis merasa tertarik untuk melakukan penelitian lebih lanjut yang pembahasannya dituangkan dalam bentuk skripsi dengan menggunakan judul penelitian **“Efektivitas Pelaksanaan Program Bus Sekolah Gratis di Kota Bandung Tahun 2019”**

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI
BANDUNG

A. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, peneliti menentukan identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Sepinya pelajar yang menggunakan bus sekolah mengakibatkan pengurangan armada disetiap koridornya.
2. Tidak tercapainya target yang di tentukan sesuai dengan indikator *Load Factor*.

B. Rumusan Masalah

Mengacu pada, identifikasi masalah, maka peneliti mengambil rumusan masalah dalam penelitian itu yaitu:

1. Bagaimana efektivitas pelaksanaan program bus sekolah di Kota Bandung?
2. Bagaimana upaya Pemerintah Kota Bandung dalam mengatasi ketidak tercapainya target indikator *Load Factor*?

C. Tujuan Penelitian

Mengacu pada rumusan masalah diatas mampu melaksanakan penelitian dengan baik dan tepat sesuai sasaran dan mengacu pada rumusan masalah diatas yang menjadi tujuan peneliti dalam penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan program bus sekolah di Kota Bandung.
2. Untuk mengetahui upaya pemerintah dalam mengevaluasi dan mengatasi jumlah armada yang tidak terpakai.

D. Kegunaan

1. Kegunaan Teoritis

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat serta kegunaan bagi masyarakat ataupun berbagai pihak secara langsung maupun tidak langsung. Oleh karena itu penulis menggolongkan 2 kegunaan dalam penelitian ini, yaitu secara teoritis dan praktis.

2. Kegunaan praktis

- a. Bagi penulis, dapat menambah pengetahuan serta wawasan mengenai hal yang terkait dengan angkutan khusus bagi pelajar yang dikelola oleh Pemerintah Kota Bandung.
- b. Bagi pihak Dinas Perhubungan Kota Bandung, penelitian ini diharapkan mampu menjadi bahan pertimbangan kembali dalam pelaksanaan program bis sekolah bagi para pelajar di Kota Bandung.
- c. Bagi masyarakat umum serta para pelajar, penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi lebih jauh mengenai pengadaan program bus sekolah gratis.

E. Kerangka Pemikiran

Pembahasan skripsi tentang Efektivitas Pelaksanaan Program Bus Sekolah di Kota Bandung Tahun 2019 menggunakan teori menurut Campbell J.P, (1970) dalam Dyah Mutiarin (2014), bahwa terdapat pengukuran dalam efektivitas program secara umum yang paling menonjol adalah sebagai berikut;

1. Keberhasilan Program

Keberhasilan program dalam efektivitas dapat dijalankan dengan kemampuan dalam suatu pelaksanaan atau melaksanakan program-program kerja dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Keberhasilan program ini dapat ditinjau melalui proses serta mekanisme dalam suatu kegiatan yang dilakukan di lapangan.

2. Keberhasilan Sasaran

Keberhasilan sasaran dalam efektivitas di tinjau dari sudut pencapaian tujuan dengan memusatkan perhatian pada aspek output, yang artinya efektivitas dapat diukur dengan seberapa jauh tingkat output dalam suatu kebijakan serta prosedur dari organisasi untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

3. Kepuasan terhadap Program

Kepuasan merupakan salah satu kriteria dalam efektivitas yang mengacu pada keberhasilan suatu program dalam memenuhi kebutuhan pengguna, kepuasan dapat dirasakan oleh para pengguna terhadap kualitas produk maupun jasa yang dihasilkan. Semakin berkualitasnya suatu produk atau jasa yang diberikan maka kepuasan yang dirasakan oleh pengguna akan semakin tinggi, maka dari itu akan menimbulkan suatu keuntungan bagi lembaga.

4. Tingkat input dan output

Dalam efektivitas tingkat input dan output dapat dilihat dari perbandingan masukan (input) dan (output) keluaran. Jika input lebih besar daripada output maka program tersebut dikatakan tidak efisien

5. Pencapaian tujuan menyeluruh

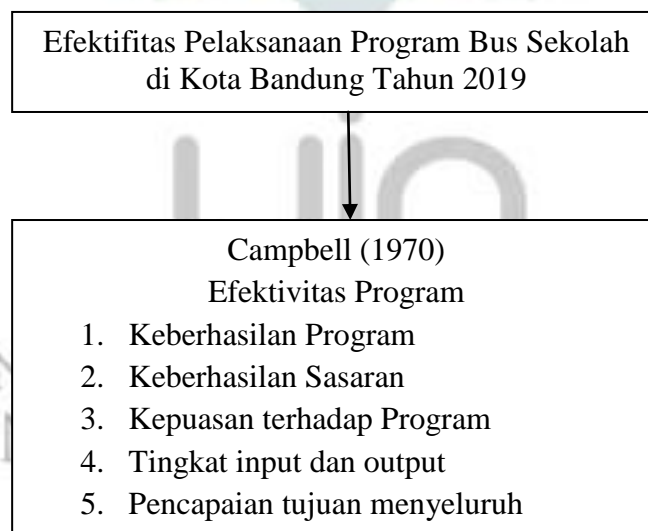
Sejauh mana organisasi melaksanakan tugasnya guna mencapai tujuan.

Dalam hal ini merupakan penilaian umum dengan sebanyak mungkin kriteria tunggal dan menghasilkan penilaian umum dalam efektivitas organisasi.

Tujuan dari penelitian ini dengan adanya teori Efektivitas Program yaitu untuk mengetahui Efektivitas Program Bus Sekolah di Kota Bandung, dari uraian diatas maka peneliti menggunakan teori Campbell (1970) agar dapat mengetahui hasil dari Efektivitas Program yang akan diteliti, maka kerangka pemikiran dari penelitian ini dapat digambarkan dalam skema berikut:

Tabel 1.2

Skema Kerangka Pemikiran



F. Proposisi

Berdasarkan kerangka pemikiran diatas maka proposisi dari penelitian ini adalah Efektivitas Program Bus Sekolah Gratis di Kota Bandung Tahun 2019 yaitu di tentukan berdasarkan teori Efektivitas yang dikemukakan oleh Cambell yang terdiri dari lima dimensi Keberhasilan Program, Keberhasilan Sasaran, Kepuasan terhadap Program, Tingkat input dan output, Pencapaian tujuan menyeluruh.





UIN

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
SUNAN GUNUNG DJATI
BANDUNG