

EVALUASI AWAL PENGOPERASIAN BUS SEKOLAH (SUDI KASUS : BUS HALOKES KOTA MALANG)

Tony Prasetyo
Mahasiswa
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Brawijaya
Jln. Veteran ,
Malang, 65141
Telp: (0341) 577200
ldjakfar@ub.ac.id;

Ludfi Djakfar
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Brawijaya
Jln. Veteran ,
Malang, 65141
Telp: (0341) 577200
ldjakfar@ub.ac.id

Sobri Abusini
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Brawijaya
Jln. Veteran ,
Malang, 65141
Telp: (0341) 577200
bowo94@ub.ac.id

Abstrak

Kota Malang merupakan kota dengan kepadatan penduduk yang tinggi mencapai 8.129 jiwa/km². Selain sebagai kota wisata, kota Malang juga dikenal sebagai kota pendidikan. Tingginya kepadatan penduduk Kota Malang sejalan dengan beragamnya aktifitas yang ada menyebabkan terjadinya kemacetan di Kota Malang. Untuk mengurangi kemacetan dan membantu pelajar mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, pemerintah Kota Malang menyediakan bus sekolah gratis bagi para pelajar. Penelitian ini bertujuan untuk Evaluasi kinerja bus sekolah menggunakan metode Analisis Deskriptif serta analisis biaya operasional kendaraan serta metode SWOT untuk mengetahui kinerja dan strategi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja operasional kendaraan cukup baik dengan nilai *load factor* kurang dari 1 per segmen dengan kecepatan perjalanan rata-rata 40 km/jam dan waktu tempuh 40-60 menit. Waktu pelayanan 2 kali yakni berangkat dan pulang sekolah dengan waktu tunggu penumpang antara 5 sampai 10 menit. Sementara itu hasil perhitungan BOK adalah Rp121.316,- per hari yang disubsidi pemerintah. Berdasarkan persepsi pengguna bus sekolah kenyamanan, keamanan dan keandalan adalah faktor yang dirasa paling penting. Berdasarkan hasil perhitungan SWOT, strategi pengembangan terdapat pada ruang A yaitu *rapid growth strategy* yakni strategi pertumbuhan cepat dengan memanfaatkan kekuatan dan peluang yang ada.

Kata Kunci : Bus sekolah, kinerja operasional, strategi pengembangan

PENDAHULUAN

Kota Malang merupakan kota dengan kepadatan penduduk cukup tinggi, yaitu 8.129 jiwa/km². Padatnya penduduk Kota Malang akibat urbanisasi, menjadi salah satu penyebab kemacetan. Kota Malang juga memiliki lokasi yang dekat dengan Kota Batu dan lokasi wisata lain di Kabupaten Malang, sehingga sering dijadikan tempat transit oleh para wisatawan.

Selain sebagai kota wisata, Kota Malang juga dikenal sebagai Kota Pendidikan. Potensi sebagai kota pendidikan tersebut didukung dengan berbagai fasilitas pendidikan yang lengkap mulai dari tingkat dasar hingga perguruan tinggi. Banyaknya fasilitas pendidikan tersebut sejalan dengan tingkat kebutuhan akan alat transportasi yang dapat mendukung mobiltas siswa untuk menuju ke sekolah masing-masing.

Seiring dengan perkembangan teknologi transportasi saat ini, pengguna kendaraan bermotor semakin meningkat pula. Pengguna kendaraan bermotor tersebut beragam mulai pelajar hingga orang tua. Meningkatnya teknologi transportasi khususnya kendaraan roda 2, juga mempengaruhi pilihan pelajar SMA maupun SMP untuk memilih kendaraan bermotor

tersebut sebagai sarana menuju ke sekolah. Hal ini menjadi permasalahan tersendiri karena di Indonesia ketentuan kendaraan bermotor telah diatur dalam Undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Telah dijelaskan pada pasal 288 ayat 2 bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan harus memiliki SIM (Surat Ijin Mengemudi) dimana untuk mendapatkan SIM salah satunya persyaratan usia minimal adalah 17 tahun. Persyaratan tersebut tentu belum bisa dipenuhi oleh pelajar SMA kebawah.

Pilihan pelajar untuk menggunakan kendaraan pribadi juga karena meskipun di Kota Malang terdapat angkutan kota, namun pelayanan yang diberikan masih kurang maksimal. Sebagai penumpang, para pelajar merasa tidak nyaman, harus menunggu lama, bahkan harus berdesakan agar mikrolet dapat mulai jalan. Selain itu, para pelajar juga sering terlambat masuk ke sekolah dikarenakan pengemudi angkot tidak memperdulikan penumpang pelajar. Para pelajar kesulitan mendapatkan angkutan umum dikarenakan angkot banyak yang menolak mengangkut pelajar dengan alasan tarifnya lebih murah daripada penumpang umum. Hal inilah yang menyebabkan pelajar beralih ke kendaraan pribadi.

Permasalahan tersebut membuat Pemerintah Kota Malang berinisiatif untuk menyediakan bus sekolah yang membantu pelajar dalam mobilisasi baik berangkat maupun pulang sekolah. Pengadaan bus sekolah ini diharapkan mampu mengurangi penggunaan kendaraan bermotor oleh pelajar SMP maupun SMA. Selain itu juga diharapkan mampu mengurangi kemacetan. Namun pengadaan bus sekolah ini menjadi polemik karena para supir angkutan umum yang tidak setuju dengan adanya bus sekolah ini. Berdasarkan observasi sementara juga para pelajar belum memiliki minat yang besar untuk menggunakan bus sekolah.

Oleh karena itu, dirasa perlu untuk mengkaji kinerja operasional dan potensi bus sekolah Kota Malang agar nantinya dapat membantu meningkatkan pelayanan terhadap pelajar.

TUJUAN PENELITIAN

Penelitian ini mempunyai beberapa tujuan, antara lain:

1. Menganalisis kinerja bus sekolah di Kota Malang
2. Menganalisis potensi dan masalah yang ada dalam pengoperasionalan bus sekolah di Kota Malang
3. Menganalisis strategi yang tepat untuk pengembangan bus sekolah di Kota Malang.

METODE PENELITIAN

Pelaksanaan penelitian ini terdiri dari beberapa tahapan. Tahapan-tahapan di dalam studi ini adalah:

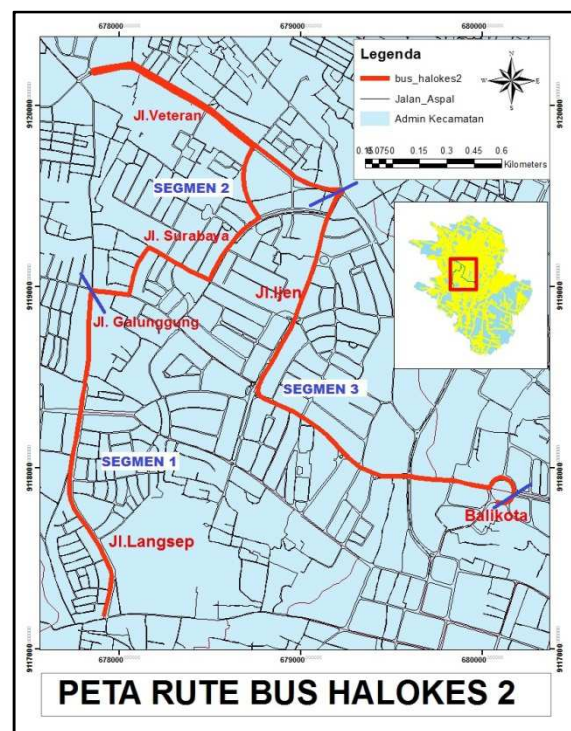
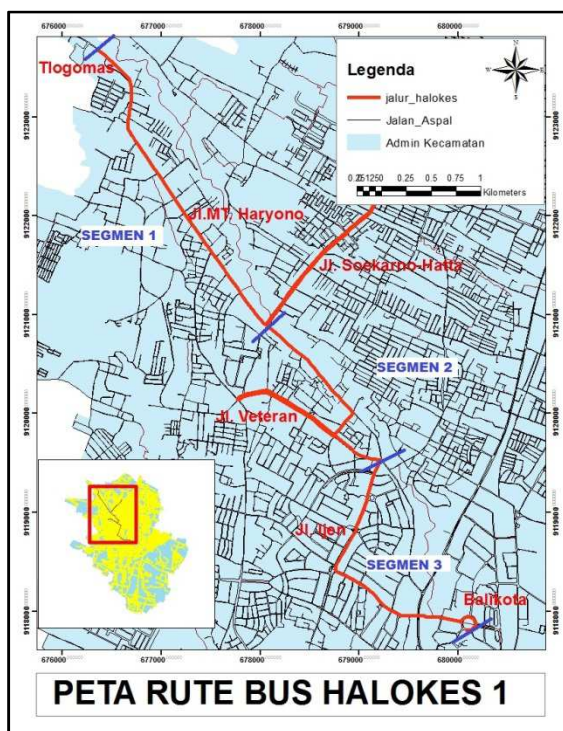
1. Mengidentifikasi dan merumuskan permasalahan yang akan diteliti berdasarkan pada latar belakang masalah yang telah diuraikan sebelumnya.
2. Studi Literatur atau Kajian Pustaka.
3. Identifikasi kinerja operasional bus sekolah, biaya operasional kendaraan, potensi masalah serta persepsi penumpang.

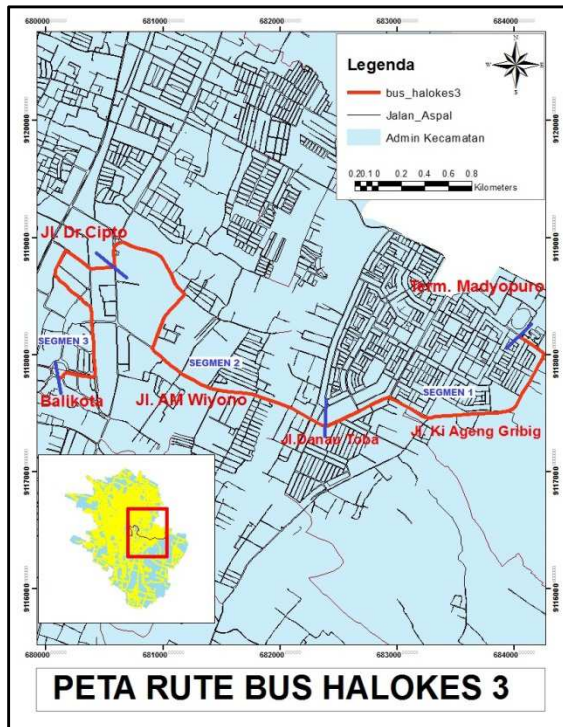
4. Melakukan pengumpulan data primer dan data skunder di wilayah kajian studi dilakukan dengan wawancara dan menyebarkan kuisioner, serta meminta data pada instansi terkait.
5. Data hasil kuisioner yang diperoleh melalui wawancara responden kemudian dianalisa dengan metode Analisa Deskriptif.
6. Langkah terakhir adalah menarik kesimpulan sesuai dengan rumusan masalah dari hasil analisa dan pembahasan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Gambar 1 menampilkan pembagian segmen dari pengoperasian Bus sekolah di Kota Malang. Mempertimbangkan ketersediaan bus yang masih terbatas, maka rute bus diprioritaskan pada kawasan yang memang saat ini prioritas dan banyak lokasi sekolah.

Tabel 1,2 dan 3 menampilkan Nilai load factor dari kurang dari 1 untuk semua rute dan segmen, menunjukkan bahwa kapasitas bus sekolah masih memenuhi bagi pengguna bus sekolah. Sementara itu, nilai tertinggi *load factor* terdapat pada segmen 3 pada tiap rute. Hal ini dikarenakan segmen 3 merupakan segmen pemberhentian terakhir untuk bus berangkat sekolah serta segmen paling awal untuk bus pulang sekolah. Alasan ini pula yang bisa menyebabkan segmen 1 pada masing- masing rute menjadi segmen yang paling kecil nilai *load factor* nya.





Gambar 1. Rute Bus Sekolah Halokes di Kota Malang

Tabel 1. Load factor bus halokes 1

Waktu Survei	Rute Bus	Jumlah Penumpang	Kapasitas	Load Factor
Pagi	Segmen 1	14	40	0,35
	Segmen 2	28	40	0,7
	Segmen 3	30	40	0,75
Siang	Segmen 1	10	40	0,25
	Segmen 2	19	40	0,475
	Segmen 3	21	40	0,525

Tabel 2. Load factor bus halokes 2

Waktu Survei	Rute Bus	Jumlah Penumpang	Kapasitas	Load Factor
Pagi	Segmen 1	11	40	0,275
	Segmen 2	19	40	0,475
	Segmen 3	22	40	0,55
Siang	Segmen 1	7	40	0,175
	Segmen 2	16	40	0,4
	Segmen 3	15	40	0,375

Tabel 3. Load factor bus halokes 3

Waktu Survei	Rute Bus	Jumlah Penumpang	Kapasitas	Load Factor
Pagi	Segmen 1	13	40	0,325
	Segmen 2	18	40	0,45
	Segmen 3	29	40	0,725
Siang	Segmen 1	7	40	0,175
	Segmen 2	16	40	0,4
	Segmen 3	15	40	0,375

Rata-rata kecepatan perjalanan bus halokes Kota Malang adalah 40 km/jam. Kecepatan kendaraan tersebut dapat dikatakan ideal bagi penumpang bus sekolah karena penumpang tidak perlu menunggu waktu yang lama untuk menuju sekolah masing-masing dibandingkan dengan menggunakan angkutan umum dengan hasil pada **Tabel 4**.

Waktu tempuh bus halokes hampir sama pada siang hari yakni 40 sampai 45 menit. Namun untuk pagi hari, waktu tempuh bus halokes 1 memiliki nilai yang paling tinggi. hal ini bisa disebabkan karena bus halokes 1 memiliki jumlah sekolah yang paling banyak untuk dikunjungi. Seperti pada tabel 5.

Waktu pelayanan bus halokes Kota Malang terdiri dari dua waktu yakni pagi dan siang. Waktu paling pagi dimulai pada jam 05.30 WIB dan diakhiri paling lambat pada jam 06.45 WIB yakni pada jam masuk sekolah. Sementara itu, untuk waktu siang dimulai pada jam 14.05 WIB diakhiri pada jam 14.55 yakni pada saat penumpang sudah diantar ke tujuan sesuai rute. rata-rata waktu tunggu penumpang di halte adalah 5-10 menit.

Tabel 4. Kecepatan perjalanan

Bus	Segmen	Jarak (km)	Waktu (menit)	Kecepatan (km/jam)
Bus halokes 1	1	4,25	12	40
	2	3,5	10	40
	3	3	8	40
Bus halokes 2	1	1,8	5	40
	2	4,2	15	40
	3	3	10	40
Bus halokes 3	1	2,5	8	40
	2	3,5	15	40
	3	2,5	7	40

Tabel 5. Waktu tempuh bus halokes

Waktu	Bus	Awal (WIB)	Akhir (WIB)	Waktu tempuh
pagi	bus halokes 1	05.30	06.30	60 menit

	bus halokes 2	06.05	06.45	40 menit
	bus halokes 3	06.00	06.40	40 menit
siang	bus halokes 1	14.15	14.55	40 menit
	bus halokes 2	14.05	14.50	45 menit
	bus halokes 3	14.15	13.00	45 menit

Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dihitung berdasarkan jenis kendaraan yaitu bus sekolah yang merupakan kendaraan berat (HV). Pada perhitungan kali ini digunakan asumsi dasar berupa rata-rata jarak tempuh yang dilalui oleh kendaraan, sehingga dapat diketahui komponen setiap BOK dalam satuan rupiah per hari.

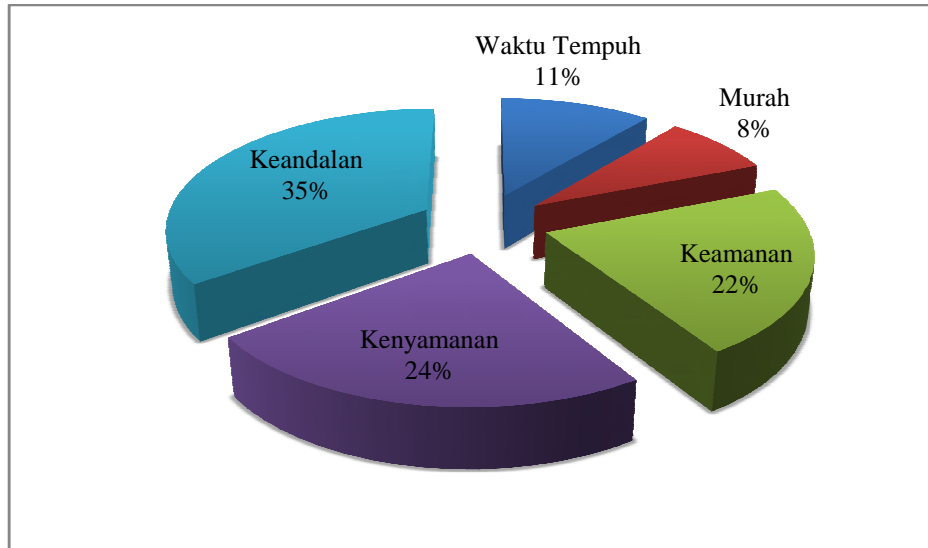
Tabel 6.Perhitungan BOK

Komponen Biaya	HV
Biaya Penyusutan (Rp/hari)	54
Harga Bahan Bakar (Rp/hari)	100.000
Harga Ban (Rp/hari)	5.358
Harga pelumas (Rp/hari)	2.560
Biaya Modal	4.627
Biaya Asuransi	8717
Total (Rp/hari)	121.316

Dari hasil perhitungan dapat diketahui bahwa komponen biaya operasional kendaraan menghasilkan total biaya sebesar Rp 145.579,- per hari dengan beban paling tinggi berada pada biaya bahan bakar. Biaya secara keseluruhan ditanggung oleh pemerintah Kota Malang. Subsidi dari pemerintah Kota Malang mencakup semua biaya operasional termasuk gaji pengemudi dan asisten pengemudi bus per bulan sebesar Rp 1.600.000,- untuk pengemudi bus dan Rp 1.400.000,- untuk asisten pengemudi bus. Karena seluruh biaya pengeluaran ditanggung oleh pemerintah, maka para pelajar tidak perlu lagi membayar untuk bisa menaiki bus sekolah Kota Malang.

Persepsi penumpang

Gambar 2 menampilkan hasil survey persepsi dari penumpang. Sebagian besar, penumpang bus halokes menganggap variabel keandalan, keamanan, kenyamanan adalah variabel yang sangat penting yang mempengaruhi pilihan pelajar untuk menggunakan bus halokes. Dari hasil survei, 30% penumpang memilih keandalan sebagai variabel yang paling penting diantara variabel yang lain. Dua variabel berikutnya yang dianggap sangat penting adalah kenyamanan dan keamanan. Sementara itu, variabel yang dirasa cukup penting bagi penumpang adalah harga yang murah dan waktu tempuh perjalanan bus. Hal ini dikarenakan beberapa penumpang tidak mempermasalahkan harga yang harus dibayar ketika akan menaiki bus sekolah (oper angkutan) dan juga adanya bus sekolah ini secara keseluruhan dibiayai oleh pemerintah.



Gambar 2. Persepsi penumpang bus

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil evaluasi awal pengoperasian Bus Sekolah Halokes di Kota Malang, maka didapat beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja bus sekolah di Kota Malang sudah cukup baik ditinjau dari nilai *load factor* dan persepsi penumpang.
2. Dari hasil perhitungan BOK, per bus sekolah membutuhkan biaya sebesar Rp 145.579,- per hari dengan biaya disubsidi oleh pemerintah Kota Malang.
3. Berdasarkan persepsi penumpang, hal positif terkait dengan pengoperasian bus sekolah ini adalah keamanan, kenyamanan, ketepatan waktu dan hematnya biaya bagi pelajar yang menaiki kendaraan tersebut. Sedangkan yang masih ketidaknyamanan bagi pengguna adalah kurangnya rute, kapasitas tempat duduk, serta permasalahan dengan pengemudi angkutan umum.
4. Berdasarkan nilai SWOT, pengoperasian bus sekolah di Kota Malang berada pada kuadran I, artinya pemerintah perlu menerapkan strategi pertumbuhan cepat

Saran

Beberapa saran dalam rangka memperbaiki pelayanan bus sekolah di Kota Malang antara lain:

1. Perlunya terus mempertahankan dan memperbaiki kinerja dari pengoperasian bus sekolah tetap baik
2. Perlunya sosialisasi oleh pemerintah Kota terkait dengan pengoperasian Bus Sekolah ini animo pelajar untuk menaiki bus sekolah semakin tinggi.
3. Perlu adanya koordinasi yang lebih intensif dengan pengemudi angkutan umum agar tidak terjadi konflik baik dalam pembagian rute dan jam operasional bus sekolah

DAFTAR PUSTAKA

- Agung. 2014. *Sistem Angkutan Massal Solusi Atasi Kemacetan*. Universitas Gajah Mada. Online :<http://ugm.ac.id/>. Diakses tanggal 29 November 2014.
- Ali , Muhammad. 1985. *Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi*. Bandung. Aksara.
- Departemen Pekerjaan Umum. *Pedoman Konstruksi dan Bangunan: Perhitungan Biaya Operasi Kendaraan*
- Departement Perhubungan RI. 2002. *Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRDJ/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*. Direktorat Jendral Perhubungan Darat.
- Fatimah, Nur. 2013. *Penelitian Deskriptif*. Online: http://Penelitian%20Deskriptif_files/Penelitian%20Deskriptif.html. Diakses tanggal 22 Februari 2015
- Habibi, Yasin. 2015. *Ini Rute Bis Sekolah Kota Malang*. Republika Online. Online :m.republika.co.id/ Diakses tanggal 11 April 2015
- Harries. 1976. *Kriteria Angkutan Umum Ideal*. ITB
- Kevin P. Kearns (Fall 1992) "From Comparative Advantage to Damage Control: Clarifying Strategic Issues Using SWOT Analysis," *Nonprofit Management and Leadership*, Vol. 3, No. 1. New York: Henry Holt University
- Koentjaraningrat. 1980. *Beberapa Pokok Antropologi Sosial*. Jakarta: Djambatan
- Kotler, Philip et al. 1993. *Manajemen Pemasaran Analisis, Perencanaan, Implementasi dan Pengendalian*. Jakarta: Universitas Indonesia
- Pemerintah Kota Malang. 2010. *Profil Kota Malang*. Malang
- Rahman, Rahmatang. 2012. *Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) Angkutan Umum Antar Kota Dalam Propinsi Rute Palu-Poso*. Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi Volume II No.1
- Soekanto, Soerjono. 1982. *Sosiologi Suatu Pengantar*. Jakarta : CV Rajawali
- Sudiono, Aries. 2015. *Bus Halokes Kota Malang, Dirindukan Pelajar dan*. Suara Pembaruan. Online :<http://sp.beritasatu.com/> Diakses tanggal 11 April 2015
- Tamin, O.Z. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Undang-undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.