

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Menurut Kusumantoro, (2007) setiap kota akan selalu berkembang, perkembangan ini banyak dipengaruhi oleh aspek kependudukan. Kecenderungan yang terjadi dengan bertambahnya jumlah penduduk akan menyebabkan semakin terbatasnya lahan di pusat kota dan mendorong bergesernya penduduk ke wilayah pinggiran. Perkembangan wilayah pinggiran tentunya tidak bisa lepas dari pusat kota, sehingga pada akhirnya akan meningkatkan pergerakan yang mengarah ke kawasan pusat kota (*comuter*) yang berfungsi sebagai pusat kegiatan penduduk. Penduduk yang tinggal di wilayah pinggiran perkotaan pada umumnya melakukan perjalanan ke pusat kota untuk bekerja dan memenuhi kebutuhan terhadap fasilitas perkotaan yang tidak tersedia atau pelayanan yang kurang di wilayah pinggiran. Ketergantungan penduduk pinggiran terhadap pusat kota akan berdampak terhadap peningkatan pergerakan penduduk, yang secara tidak langsung berdampak terhadap permintaan kebutuhan sarana pengangkutan (*transport demand*).

Pertumbuhan penduduk perkotaan yang semakin meningkat, tentunya berpengaruh terhadap meningkatnya pertumbuhan pemukiman yang semakin meluas tak terkendali kearah pinggiran kota. Kota Semarang yang mempunyai penduduk 1,5 juta jiwa dengan pertumbuhan rata-rata mencapai 1,4% per tahun 2009. Hal ini terjadi karena pertumbuhan perekonomian yang semakin meningkat dan semakin rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum di Kota Semarang. Rendahnya tingkat pelayanan angkutan umum disebabkan oleh sarana dan prasarana yang kurang mendukung, waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang melebihi kapasitas angkut, tingkat kenyamanan yang rendah, kondisi angkutan yang tidak layak jalan, dan sistem jaringan yang kurang memadai. (Tamin, 2000)

Tingginya kepemilikan dan penggunaan mobil pribadi dalam pergerakan penduduk harus diimbangi dengan penyediaan dan peningkatan pelayanan jaringan jalan. Terbatasnya lahan di perkotaan akan mempersulit penambahan jaringan jalan.

Usaha lain yang mungkin dapat dilakukan adalah dengan penyediaan angkutan umum. Adanya penyediaan angkutan umum diharapkan mampu mengurangi volume lalu lintas dan tingkat pelayanan angkutan umum yang baik akan mengurangi kecenderungan pengguna jalan untuk menggunakan kendaraan pribadi.

1.2 Perumusan Masalah

Kemacetan yang terjadi di Kota Semarang banyak disebabkan oleh ulah angkutan umum, seperti berhenti di sembarang tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang, pengemudi angkutan umum yang sering melanggar peraturan lalu lintas dan cara mengemudi yang ugal-ugalan. Masalah ini bukan saja disebabkan oleh tingkat disiplin pengemudi yang rendah, tetapi juga dilakukan pengemudi untuk mendapatkan penumpang sebanyak mungkin. Pendapatan pengemudi angkutan umum tergantung pada jumlah penumpang dan besaran tarif angkutan umum, akan tetapi tarif angkutan umum yang ditetapkan pemerintah seringkali kurang memperhatikan kondisi rute dan biaya operasional kendaraan (BOK) di setiap trayek. Akibatnya penyedia jasa angkutan umum menaikkan tarif diatas tarif resmi untuk menutup biaya operasional kendaraan dan mendapatkan keuntungan. Hal ini tentunya sangat merugikan pengguna angkutan umum yang sebagian besar merupakan kelompok ekonomi menengah kebawah.

Karakteristik wilayah Kota Semarang memiliki kondisi topografi yang beragam, yaitu berbukit dan datar. Hal diatas membuat biaya operasional kendaraan (BOK) berbeda antara bentuk topografi berbukit dan topografi datar. Pihak penyedia jasa angkutan umum sendiri tidak bisa berbuat banyak karena pendapatan yang diperoleh tidak dapat menutupi biaya operasional kendaraan sehingga cenderung mengalami kerugian. Perbedaan BOK di masing-masing trayek tidak terlalu dipikirkan pemerintah dalam penentuan tarif angkutan umum. Hal ini dapat dilihat dengan kebijakan tarif angkutan umum selama ini yang menyamakan tarif untuk semua trayek angkutan umum.

Tarif resmi yang dikeluarkan Pemerintah Daerah Kota Semarang dengan menyamakan besarnya nilai tarif pada semua trayek dirasa sangat merugikan bagi trayek-trayek tertentu. Topografi Kota Semarang yang terbagi menjadi daerah

dataran dan perbukitan, menyebabkan biaya operasional kendaraan akan berbeda. Besarnya biaya operasional kendaraan (BOK) dipengaruhi oleh bertambahnya biaya perawatan, pemeliharaan kendaraan, dan peningkatan penggunaan bahan bakar minyak terutama untuk kendaraan yang sering melewati daerah berbukit-bukit. Menurut Rosilawalati, (2001) menyatakan bahwa biaya perawatan atau trayek yang melewati daerah berbukit dan trayek yang melewati daerah datar menunjukkan perbedaan BOK sebesar 14%.

Untuk itu dilakukan penelitian tentang perbedaan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) antara angkutan C10 jurusan Johar-Banyumanik dan C4 jurusan Johar-Tlogosari.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari studi ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui Biaya Operasional Kendaraan (BOK) pada angkutan umum C10 jurusan Johar-Banyumanik dan angkutan umum C4 jurusan Johar-Tlogosari.
2. Membandingkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) antara angkutan umum C10 dan angkutan umum C4.
3. Mengevaluasi kinerja angkutan umum Kota Semarang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari studi ini adalah sebagai berikut :

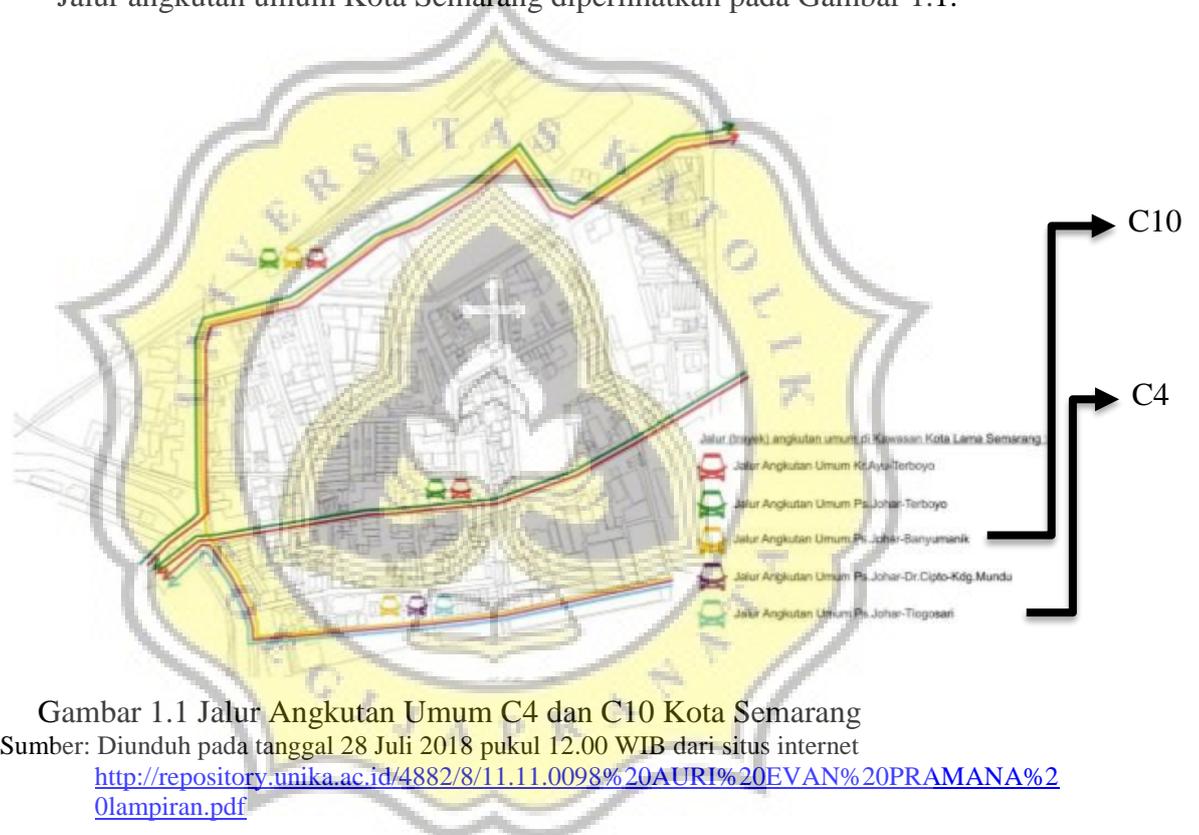
1. Memberi wawasan kepada pemerintah daerah agar mempertimbangkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dalam menentukan tarif angkutan umum disetiap trayek.
2. Memberi wawasan kepada masyarakat tentang tatacara perhitungan BOK angkutan umum.
3. Memberikan wawasan kepada masyarakat agar mengetahui kinerja angkutan umum Kota Semarang.

1.5 Batasan Masalah

Dalam studi ini, adapun batasan masalah yang kami dapat adalah sebagai berikut:

1. Aspek yang diteliti hanya angkutan umum C10 dan C4 Kota Semarang.
2. Metode yang dilakukan adalah survey langsung ke lapangan.
3. Perhitungan BOK yang akan dihitung tidak termasuk biaya asuransi jika terjadi kecelakaan pada angkutan umum tersebut.

Jalur angkutan umum Kota Semarang diperlihatkan pada Gambar 1.1.



Gambar 1.1 Jalur Angkutan Umum C4 dan C10 Kota Semarang

Sumber: Diunduh pada tanggal 28 Juli 2018 pukul 12.00 WIB dari situs internet

<http://repository.unika.ac.id/4882/8/11.11.0098%20AURI%20EVAN%20PRAMANA%20lampiran.pdf>

Dari Gambar 1.1 dapat dijelaskan bahwa untuk trayek atau jalur angkutan umum berbeda-beda, tergantung dari cabang masing-masing angkutan umum tersebut. Studi kasus dalam penelitian ini adalah angkutan umum cabang 4 (C4) dan cabang 10 (C10). Berikut merupakan trayek resmi untuk angkutan umum C4 dan C10 (Dinas Perhubungan Kota Semarang, 2018) :

1. Angkutan Umum C4

Sub. Terminal Rejomulyo – Jalan Raden Patah – Jalan Mt. Haryono – Jalan Patimura – Jalan Dr. Cipto – Jalan Halmahera – Jalan Barito – Jalan Brigjen Sudiarto – Jalan Supriyadi – Perumnas Tlogosari

2. Angkutan Umum C10

Sub. Terminal Rejomulyo – Jalan Raden Patah – Jalan Mt. Haryono – Jalan Patimura – Jalan Dr. Cipto – Jalan Kopol Maksom – Jalan Mt. Haryono – Jalan Dr. Wahidin – Jalan Teuku Umar – Jalan Setiabudi – Jalan Sukun – Perumnas Banyumanik

Setelah melakukan survei untuk lokasi keberangkatan angkutan umum, terdapat perbedaan antara trayek yang diberikan oleh Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Semarang. Lokasi keberangkatan angkutan umum C10 dan C4 berada di Jalan Sendowo. Gambar 1.2 memperlihatkan kondisi lokasi keberangkatan angkutan umum C10 dan C4 Kota Semarang.



Gambar 1.2 Lokasi Keberangkatan Angkutan Umum C4 dan C10
Sumber: Dokumentasi Pribadi