

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pemenuhan kebutuhan manusia untuk mencapai suatu masyarakat yang makmur, diperlukan suatu proses yang cukup lama dan panjang. Hal ini terlihat dari usaha pemerintah pusat maupun daerah dalam melaksanakan pembangunan fisik dan non fisik yang tiada hentinya di segala sektor.

Pembangunan yang ideal adalah pembangunan yang berjalan selaras di semua bidang dengan tidak menganaktirikan atau memprioritaskan sektor tertentu, mengingat kesemuanya itu berkaitan satu dengan yang lainnya. Pertumbuhan ekonomi akan cepat berkembang pada wilayah-wilayah yang kaya akan potensi alam, karena selain sumber daya manusia, sumber alamlah modal utama dari pembangunan itu sendiri.

Urbanisasi dan industrialisasi selalu terjadi bersamaan, terutama di negara yang beralih dari negara pertanian ke negara industri. Indonesia, pada tahun 1990-an, tergolong negara yang sedang bergerak menuju negara semi industri. Sebagai ilustrasi, pada tahun 1950, kota yang berpenduduk lebih dari 1 juta jiwa hanyalah Jakarta. Pada tahun 1970, kota Bandung dan Surabaya berpenduduk lebih dari 1 juta jiwa, dan pada tahun 1990 terdapat 8 kota di Indonesia yang berpenduduk lebih dari 1 juta jiwa yaitu Jakarta, Bandung, Surabaya, Medan, Semarang, Bogor, Ujung Pandang, dan Palembang.

Jasa transportasi yang merupakan suatu kegiatan penyelenggaraan mobilitas manusia, barang dan jasa pada hakekatnya adalah unsur penting dalam usaha pengembangan kehidupan bangsa dan pembinaan kesatuan dan persatuan bangsa (DLLAJ DIY). Jasa transportasi terus berkembang dari masa ke masa seiring dengan meningkatnya pertumbuhan penduduk. Laju pertumbuhan penduduk di perkotaan dalam dasawarsa 1990-an adalah sekitar 4,3% per tahun akibat terpusatnya kegiatan perekonomian di daerah perkotaan. Seiring dengan itu, pertumbuhan sektor transportasi perkotaan mencapai sekitar 7,9% pertahun dan diperkirakan meningkat mendekati 10% per tahun untuk dasawarsa berikutnya. Meningkatnya pertumbuhan sektor transportasi perkotaan ini menyebabkan permasalahan transportasi perkotaan menjadi bertambah kompleks sehingga penanganannya harus dilakukan sesegera mungkin. Permasalahan transportasi perkotaan tersebut antara lain berupa penentuan jenis dan moda angkutan umum, pola jaringan, ijin trayek angkutan, kebijakan parkir, dan perambuan (Tamin, dkk).

Selain itu perkembangan wilayah atau perubahan tata guna lahan juga menjadi salah satu faktor perkembangan transportasi dan menyebabkan perubahan sistem transportasi itu sendiri serta pelayanan terhadap pengguna transportasi (Tim Pembina Pusat Jalan Propinsi).

Tantangan bagi Pemerintah negara sedang berkembang, dalam hal ini instansi dan departemen terkait serta para perencana transportasi perkotaan, adalah masalah kemacetan lalu lintas serta pelayanan angkutan perkotaan. Pada dasarnya, tingkat pelayanan yang rendah menyangkut sarana dan prasarana yang kurang memadai,

waktu tempuh yang cukup lama, jumlah penumpang melebihi kapasitas angkut, dan tingkat kenyamanan yang rendah (Ofyar Z. Tamin).

Meningkatkan kembali pelayanan masyarakat pengguna angkutan kota sangat diperlukan dengan menyeimbangkan kebutuhan antara penyedia jasa dan permintaan. Namun demikian menjaga keseimbangan antara keduanya tidak mudah, karena banyak masalah yang memerlukan penanganan secara konseptual dan terpadu (naskah seminar, DLLAJ, DIY).

### **1. Kotamadya Semarang dan Permasalahannya**

Semarang sebagai ibukota Propinsi Jawa Tengah yang letaknya dibagian utara pulau Jawa merupakan salah satu kota Industri dan pintu gerbang dalam kegiatan eksport-import untuk wilayah Jawa Tengah. Dengan adanya kegiatan ini menyebabkan padatnya arus lalu lintas yang datang dari arah Jakarta menuju Semarang, begitu juga sebaliknya arus lalu lintas dari Semarang menuju Jakarta.

Semarang melakukan pembangunan di tiap tahunnya untuk mendukung pertumbuhan perekonomiannya. Terlihat dengan tingkat pertumbuhan ekonominya sebesar 11,29 % dan adanya pembangunan fisik di kota tersebut di tiap tahunnya. Dampak dari berbagai pembangunan ini menyebabkan adanya pergerakan masyarakat ke berbagai tempat.

Wilayah administrasi Kodya Semarang yang memiliki luas wilayah 373,67 km<sup>2</sup> dibagi menjadi 15 kecamatan, yaitu Semarang Utara, Semarang Selatan, Semarang Tengah, Semarang Timur, Semarang Barat, Tugu, Ngaliyan, Genuk, Gayam Sari, Gajah Mungkur, Candi Sari, Pedurungan, Gunung Pati, Banyumanik dan Tembalang.

## **2. Lalu Lintas dan Angkutan Umum di Semarang**

Pergerakan masyarakat menimbulkan pergerakan transportasi termasuk angkutan umum. Bis kota sebagai salah satu sarana angkutan umum dan yang paling mudah dijangkau menjadi pilihan atau alternatif masyarakat. Dengan jumlah penduduk 1,3 juta jiwa (Sumber : Biro Pusat Statistik Semarang) di kota ini terjadi peningkatan kebutuhan angkutan umum. Peningkatan ini membawa masalah tersendiri dalam hal penataan angkutan umum itu sendiri.

Hingga saat ini masyarakat Kodya Semarang dilayani oleh beberapa jenis angkutan umum, yaitu becak, taksi, ojek dan bis kota. Khusus bis kota dilayani oleh beberapa perusahaan yaitu PO. Kopata, PO. Dana Perkasa, PO. Satrio Pinayungan, PO. Marko Jaya, PO. Harapan, PO. Citra Pamor, PO. Anugrah, PO. Umbul Mulyo, PO. Sumber Larees, PO. Karya Jaya, PO. Nasima dan DAMRI.

## **3. Pelayanan Angkutan Umum Bis Kota DAMRI di Semarang**

Kota Semarang dilayani oleh tiga jenis jalur trayek. Menurut Surat Keputusan Walikota Semarang Nomor : 551.2/53/Th.2001 jalur trayek tersebut dibagi sebagai berikut :

- a. Jalur trayek utama adalah trayek yang melalui jalur utama, seperti jalan protokol, arteri primer atau jalur kota. Adapun yang melayani trayek ini adalah bis besar dan bis sedang,
- b. Jalur trayek cabang dilayani oleh bis kecil dan mobil penumpang umum. Trayeknya sendiri melayani calon penumpang dengan asal dan tujuannya antar kawasan.

- c. Jalur trayek ranting adalah trayek yang melayani antar permukiman, seperti antar perumahan dan dilayani oleh bis kecil dan mobil penumpang umum.

DAMRI merupakan salah satu bis yang termasuk dalam jalur trayek utama, karena bis DAMRI merupakan bis besar dan melayani di jalur-jalur utama.

Perusahaan Umum DAMRI yang merupakan Badan Usaha Milik Negara berusaha menyeimbangkan antara jumlah permintaan dengan faktor ketersediaan karena selain menjadi tugas pokok DAMRI sendiri, berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 31 tahun 1984 yaitu melaksanakan pelayanan jasa transportasi darat dalam bentuk angkutan orang dan barang dan telah menjadi kewajiban pemerintah sebagai *servant* rakyat untuk memenuhi kebutuhan rakyatnya termasuk bidang transportasi dan mengoptimalkan pelayanannya terhadap masyarakat.

#### **4. Pelayanan Bis DAMRI Jalur 2**

Masyarakat kota Semarang yang beraktifitas di luar rumah membutuhkan transportasi untuk menuju ke tempat aktifitasnya. Perkantoran, sekolah, pasar, pertokoan, penginapan, pabrik, permukiman penduduk, dan terminal adalah contoh tempat-tempat dimana masyarakat Semarang beraktifitas. Dengan demikian tempat-tempat tersebut merupakan tujuan masyarakat sehari-hari dan membutuhkan transportasi untuk mencapainya. Jalur 2 adalah salah satu jalur bis DAMRI yang melalui daerah tujuan tersebut. Sebagai contoh sepanjang jalan Pemuda terdapat komplek perkantoran, pertokoan dan sekolah. Di sepanjang jalan Walisongo terdapat pabrik, permukiman penduduk, dan Univeritas Negeri Semarang. Jalur 2 juga melayani masyarakat atau daerah yang sepi dimana status sosial masyarakat sekitarnya berbeda dengan masyarakat kota seperti di jalan Pemuda, Sudirman dan

Sugio Pranoto, yaitu jalan Raya Mangkang. Jalan ini merupakan jalan yang menghubungkan Semarang dengan kota-kota arah Jakarta seperti Jakarta, Bandung dan Kendal. Di sepanjang jalan ini terdapat pasar kecil untuk masyarakat sekitar dan perusahaan-perusahaan tambang yang jauh dari perkotaan.

### **B. Rumusan Masalah**

Berbagai aktifitas masyarakat kota Semarang yang menuntut mereka untuk bepergian ke berbagai tempat, mengakibatkan masyarakat membutuhkan sarana dan prasarana transportasi dengan pelayanan yang memuaskan. Tingkat pelayanan terhadap masyarakat akan terus berubah sesuai dengan tingkat kebutuhannya dan perkembangan jaman.

Salah satu pelayanan yang diberikan pemerintah dalam bidang transportasi ialah pengadaan angkutan umum. Penggunaan angkutan umum termasuk didalamnya angkutan kota, masih menjadi alternatif rakyat kebanyakan di Indonesia untuk mendukung aktifitas sehari-harinya. Oleh sebab itu perlu selalu meningkatkan kualitas pelayanan angkutan kota untuk mengetahui seberapa besar tingkat pelayanan yang telah diberikan dengan mengadakan evaluasi dalam waktu berkala, sesuai dengan perkembangan dan perubahan yang terjadi di berbagai tempat.

### **C. Lokasi Penelitian**

Peneliti mengambil Kota Semarang sebagai lokasi penelitian. Rute yang diambil adalah jalur 2, yaitu melalui :

Terminal Terboyo – Jl. Kaligawe – Jl. Raden Patah – Jl. Let jend Suprpto – Jl. Pemuda – Tugu muda - Jl Mgr.Sugiopranoto – Jl Jendral Sudirman – Jl. Siliwangi – Jrahah – Jl. Walisongo – Sub terminal Mangkang.

Kembali melalui sub terminal Mangkang – Jl. Walisongo – Jrahah – Jl. Siliwangi – Jl. Jend Sudirman – Jl. Mgr Sugiopranoto – Tugu Muda – Jl. Pemuda – Jl. Dr. Jawa – Jl. Kol Sugiono – Jl. Empu tantular –Jl. Tawang – Jl. Pengapon – Jl. Kaligawe – Term. Terboyo. Peta lokasi dapat dilihat lampiran 1.

#### **D. Tujuan Penulisan**

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut ini:

1. menghitung ulang jumlah armada bis kota DAMRI yang sesuai dengan jumlah permintaan atau kebutuhan masyarakat pemakai jalur 2,
2. menentukan tempat henti bis kota DAMRI jalur 2 sepanjang rutanya,
3. menentukan jadwal bis kota DAMRI jalur 2.

#### **E. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat diambil dari penelitian ini adalah memberikan pelayanan yang optimal pada pengguna angkutan umum khususnya bis DAMRI jalur 2 kota Semarang.

#### **F. Batasan Masalah**

Penelitian ini dibatasi dengan batasan-batasan sebagai berikut :

1. Angkutan kota yang diambil sebagai penelitian ialah bis DAMRI jalur 2 dengan rute Terboyo – Mangkang (PP).

2. Penelitian dilakukan dari pukul 05.30 – 21.00 wib,
3. Tidak memperhatikan perkembangan pembangunan fisik di daerah sekitar jalur 2,
4. tidak memperhatikan *overlap* atau tumpang tindih pelayanan rute di sepanjang jalur 2.

