

Bus Sekolah sebagai Pilihan Moda Transportasi di Kota Bandung dari Sisi Preferensi Pelajar sebagai Pengguna

BYNA KAMESWARA¹ dan HUSEN WIRATOMO²

1. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan. Institut Teknologi Nasional Bandung
2. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Sekolah Arsitektur, Perencanaan, dan Pengembangan Kebijakan. Institut Teknologi Bandung
Email: kameswara.byna@itenas.ac.id

ABSTRAK

Pertumbuhan penduduk perkotaan yang tinggi dan masyarakat yang konsumtif terhadap penggunaan kendaraan bermotor menjadi faktor timbulnya permasalahan transportasi perkotaan salah satunya adalah kemacetan. Di Kota Bandung secara khusus salah satu penyebab timbulnya kemacetan di beberapa titik adalah tingginya jam operasional kendaraan pada pagi hari khususnya pada kendaraan pribadi. Para pelajar SD, SMP, dan SMA yang berangkat pagi hari dan sore hari ke sekolah banyak yang menggunakan kendaraan pribadi yang disebabkan oleh banyak hal, diantaranya kurang memadainya fasilitas angkutan umum saat ini. Sebagai salah satu upaya mengatasi kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan pribadi yang digunakan oleh para pelajar tersebut, pihak Pemerintah Kota Bandung meluncurkan bus sekolah gratis bagi para pelajar. Pada penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah melalui teknik survey primer dengan menyebarkan kuesioner kepada siswa/i tingkat SD, SMP, SMA di Kota Bandung dengan Penentuan sampel berdasarkan metode Slovin. Data-data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data primer yang merupakan hasil penyebaran kuesioner serta data sekunder yang diperoleh dari studi literatur atau penelitian serupa yang pernah dilakukan sebelumnya. Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif serta Cross Tab (Tabulasi Silang).

Kata kunci: bus sekolah, kemacetan, pelajar

ABSTRACT

The high urban population growth and the consumptive society towards the use of motorized vehicles is a factor in the emergence of urban transportation problems, one of which is congestion. In the city of Bandung specifically one of the causes of congestion at some point is the high operating hours of vehicles in the morning, especially in private vehicles. Elementary, junior and senior high school students who leave in the morning and evening go to school many use private vehicles caused by many things, including inadequate public transport facilities at present. As one of the efforts to overcome congestion caused by private vehicles used by the students, the Bandung City Government launched a free school bus for students. In this study the data collection techniques used were through primary survey techniques by distributing questionnaires to students at the elementary, middle and high school level in the city of Bandung with sample determination based on Slovin method. The data used in this study are primary data which is the result of questionnaires and secondary data obtained from literature studies or similar studies that have been conducted before. The analytical method used in this study is quantitative descriptive and Cross Tabulation.

Keywords: school bus, congestion, students

1. PENDAHULUAN

Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang semakin pesat menyebabkan semakin meningkatnya kebutuhan mobilitas masyarakat dan tuntutan akan penyediaan angkutan umum (Rahman, 2009). Transportasi yang berfungsi sebagai *derived demand* dalam pemenuhan kebutuhan masyarakat salah satunya untuk bersekolah. Hal tersebut juga dirasakan Kota Bandung, tingginya mobilitas masyarakat termasuk pelajar di pagi hari dan sore hari menimbulkan kemacetan. Permasalahan kemacetan merupakan permasalahan yang paling umum di negara-negara berkembang. Pemerintah sebagai aktor utama penyelesaian masalah mencoba program yang terbagi menjadi program pembangunan infrastruktur dan non-infrastruktur (McDonald & Aalborg, 2009).

Kemacetan di Kota Bandung menjadi masalah yang paling sering terjadi dibandingkan dengan masalah banjir, sampah dan kriminalitas. Kemacetan menempati urutan pertama dengan persentase 40% menurut Diskominfo Kota Bandung. Salah satu penyebab timbulnya kemacetan di beberapa titik di Kota Bandung adalah tingginya jam operasional kendaraan pada pagi hari dan sore hari khususnya pada kendaraan pribadi. Para pelajar SD, SMP, dan SMA yang berangkat pada pagi hari ke sekolah banyak yang menggunakan kendaraan pribadi yang disebabkan oleh banyak hal, diantaranya radius sekolah dan kurang memadainya fasilitas angkutan umum saat ini. Beberapa penelitian menyatakan radius ideal untuk fasilitas sekolah adalah 2—4 km atau 3—6 km (McDonald & Aalborg, 2009; Mori et al., 2012). Kurang memadainya penyediaan angkutan umum khususnya untuk para pelajar menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan (McDonald & Aalborg, 2009). Sebagai salah satu upaya mengatasi kemacetan yang disebabkan oleh kendaraan pribadi yang digunakan oleh para pelajar tersebut, pihak Pemerintah Kota Bandung meluncurkan bus sekolah gratis bagi para pelajar. Pada Oktober 2014, sepuluh bus sekolah gratis diluncurkan Pemerintahan Kota Bandung.

Selain itu, pelaksanaan program bus sekolah gratis ini sebagai sarana pergi/pulang sekolah agar pelajar di Kota Bandung terlayani dengan angkutan umum yang aman, nyaman dan selamat. Selain itu variabel waktu perjalanan juga menjadi pertimbangan dalam pengadaan bus sekolah sebagai program peningkatan angkutan umum perkotaan (Sun et al., 2018). Diharapkan dengan adanya program bus sekolah gratis ini dapat menarik minat pelajar Kota Bandung dalam menggunakan angkutan umum dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi terutama di pagi hari. Program bus sekolah gratis ini telah berjalan selama empat tahun. Walaupun sudah terbilang baru berdiri satu tahun, program bus sekolah gratis ini dipercaya sebagai salah satu solusi yang tepat untuk mengatasi kemacetan yang tinggi di Kota Bandung pada pagi hari. Oleh karena itu besar ekspektasi dari berbagai kalangan akan keberhasilan daripada program ini. Kebijakan pemerintah mengenai penyediaan bus sekolah gratis ini ternyata tidak memenuhi demand transportasi yang tinggi dari segi pendidikan. Jumlah pelajar yang menggunakan angkutan bus sekolah sebanyak 114.000 pelajar dari Januari 2014 hingga Maret 2014, jumlah pelajar ini tergolong sedikit tidak sesuai dengan jumlah *demand* yang ada (Abdullah, 2016).

2. STUDI KASUS LAIN

Kota Surabaya

Masyarakat Kota Surabaya dapat di kategorikan konsumtif dalam hal penggunaan kendaraan bermotor. Hal ini juga yang terus menimbulkan permasalahan-permasalahan lalu lintas di Kota Surabaya. Dengan jumlah penduduk lebih dari 2,5 juta menjadikan Kota Surabaya sebagai Kota terbesar kedua di Indonesia, sehingga Pemerintah Kota Surabaya merasa

butuh adanya *transport demand management* untuk mengatasi hal tersebut. Dari tahun 2011 hingga tahun 2012 terjadi peningkatan penggunaan bus kota oleh pelajar hingga 11%, namun tidak terjadi pada tahun berikutnya. Terjadi penurunan penggunaan bus kota oleh pelajar sejumlah 3%. Oleh karena itu pemerintah Kota Surabaya berinisiatif untuk mengadakan angkutan sekolah dalam bentuk bus sekolah. Namun pada pelaksanaannya, pelayanan bus sekolah belum mampu meningkatkan penggunaan bus sekolah bagi pelajar. Dari tahun 2010 hingga 2013 terjadi penurunan pengguna bus sekolah yaitu sejumlah 42%. Penelitian sebelumnya yang dilakukan di Kota Surabaya menunjukkan bahwa dukungan infrastruktur yang baik sangat mempengaruhi minat pelajar. Kondisi Bus sekolah yang kurang memadai ditunjukkan dengan kualitas fisik bus yang digunakan membuat pelajar enggan menggunakannya (Kusuma, 2015).

Kota Malang

Penggunaan kendaraan pribadi sebagai moda transportasi menuju sekolah masih menjadi salah satu faktor penyebab kemacetan di Kota Malang (Zubizaretta & Saputra, 2016). Hal tersebut juga yang menjadi pertimbangan utama bagi pemerintah kota Malang untuk menggalakan program pengadaan pelayanan bus sekolah gratis. Pelayanan bus sekolah sebagai transportasi umum dilakukan dua kali dalam sehari yaitu pagi hari dan siang hari. Pada pelaksanaannya banyak hal positif yang muncul dengan adanya program ini. Dari sisi waktu perjalanan, pelayanan bus sekolah gratis selalu mampu menjemput dan mengantarkan pelajar ke sekolah tepat waktu kurang lebih 30–60 menit sesuai dengan Surat Keputusan Dirjen Perhubungan terkait waktu perjalanan ideal transportasi perkotaan. Namun selain memberikan pengaruh positif, program ini masih belum maksimal jika mengacu pada penelitian Zubizaretta dan Saputra pada tahun 2016. *Load factor* dari pelayanan bus sekolah gratis ini masih belum konsisten, ditunjukkan dengan terpenuhinya *load factor* pada pagi hari namun tidak pada sore hari.

Kota Blitar

Dari tahun 2012 hingga tahun 2014 Kota Blitar mengalami peningkatan jumlah kendaraan bermotor hingga 14,4 %. Hal ini menunjukkan potensi permasalahan transportasi yang juga meningkat di Kota Blitar. Oleh karena itu DISHUBKOMINFO Kota Blitar menanggapi hal tersebut dengan meluncurkan program bus sekolah sebagai salah satu upaya. Karena program itu juga Pemerintah Kota Blitar mendapatkan penghargaan dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia pada tahun 2013. Program Bus Sekolah ini juga didukung oleh kebijakan pemerintah daerah dalam bentuk Peraturan Walikota Blitar Nomor 61 Tahun 2014. Program ini telah melewati evaluasi yang menghasilkan kesimpulan bahwa program bus sekolah di Kota Blitar mampu mengurangi permasalahan kemacetan, mampu meningkatkan minat pelajar dalam penggunaan kendaraan umum, dan mampu mengurangi angka kecelakaan pelajar di Kota Blitar. Namun tetap masih ada hal yang perlu dibenahi. Merujuk kepada penelitian sebelumnya, Bus Sekolah Gratis di Kota Blitar masih belum mampu melayani secara maksimal dari sisi jumlah moda dan fasilitas penunjang seperti *wifi* (Fitroh, 2016).

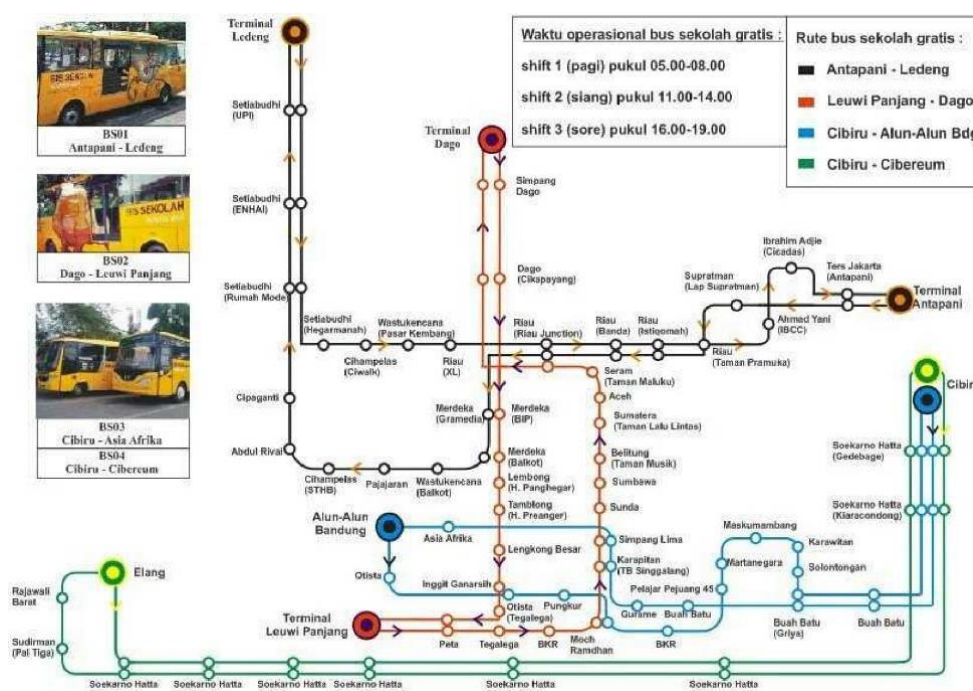
3. METODOLOGI

Dalam metodologi akan dijelaskan terkait lingkungan pelayanan bus sekolah, teknik pengumpulan data, dan metode analisis. Berikut penjelasannya.

1. Lingkup Pelayanan Bus Sekolah

Dalam proses operasional bus sekolah Kota Bandung sebagai transportasi umum terdapat 4 koridor yang terjadwal menurut Dinas Perhubungan Kota Bandung. Seperti **Gambar 1**, keempat Koridor ini terjadwal pada 3 pembagian waktu yaitu pagi, siang, dan sore. Pagi pada jam lima pagi dan delapan pagi, siang pada jam sebelas pagi hingga jam tiga sore, dan sore pada jam empat sore sampai tujuh malam. Sampai tahun 2018 bus sekolah Kota Bandung sudah melayani 36 sekolah di Kota Bandung menurut Dinas Perhubungan Kota Bandung. Adapun koridor yang menjadi pelayanan bis sekolah adalah sebagai berikut:

- a. Koridor 1 Antapani – Ledeng.
- b. Koridor 2 Leuwipanjang – Dago.
- c. Koridor 3 Cibiru – Alun-alun.
- d. Koridor 4 Cibiru – Cibereum.



Gambar 1. Rute pelayanan bus sekolah (Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandung 2017)

2. Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah melalui teknik *survey* primer dengan menyebarkan kuesioner kepada 118 sampel siswa/i tingkat SD, SMP, SMA (pelajar) di Kota Bandung. Penentuan sampel tersebut berdasarkan metode Slovin. Teknik pengambilan sampel dalam penelitian ini berupa *random sampling*. Data-data yang digunakan pada penelitian ini yaitu data primer yang merupakan hasil penyebaran kuesioner serta data sekunder yang diperoleh dari studi literatur atau penelitian serupa yang pernah dilakukan sebelumnya.

3. Metode Analisis

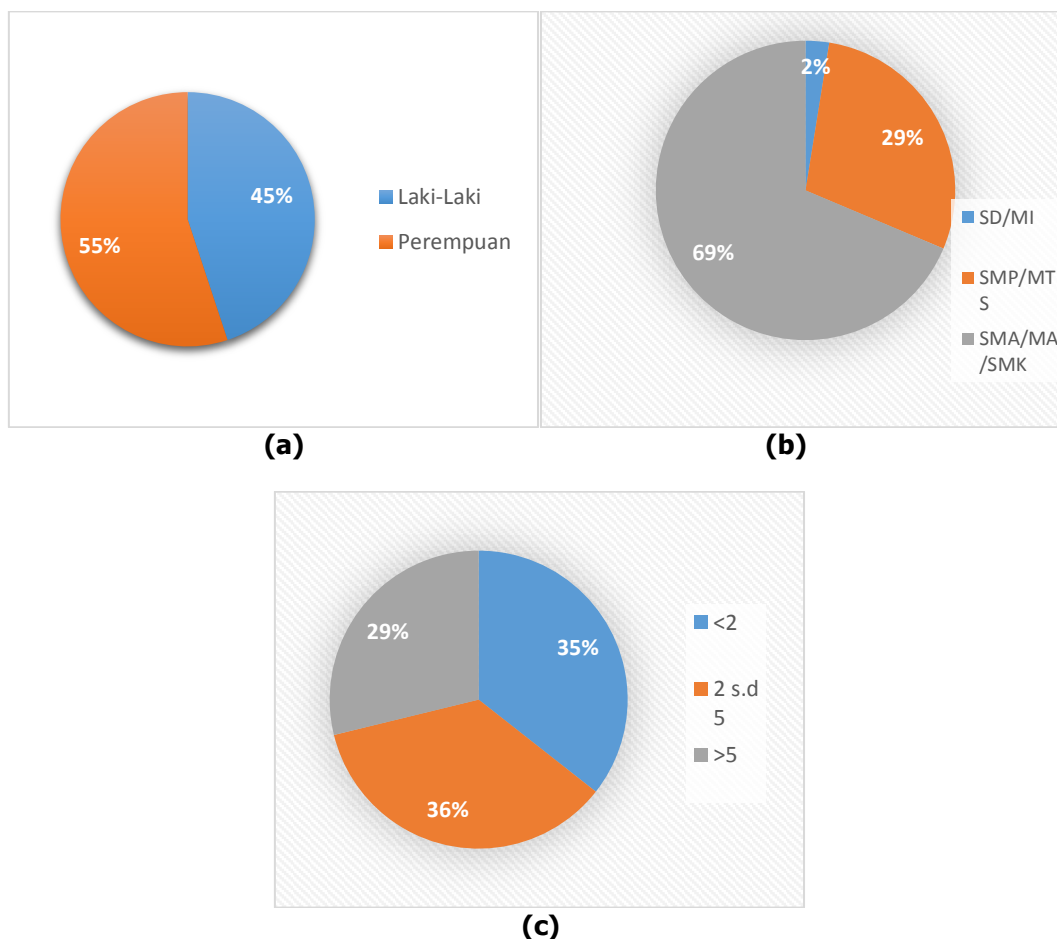
Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif serta *Cross Tab* /tabulasi silang. Deskriptif kuantitatif merupakan salah satu metode penelitian dengan memperoleh data berupa angka atau data kualitatif yang diangkakan (Sugiono, 2003). Tabulasi silang menggambarkan hubungan dari dua variabel atau lebih yang

mana hubungan tersebut bukan merupakan sebab dan akibat. Pada tabulasi silang tersebut dapat diketahui distribusi frekuensi bersama dari dua atau lebih kategori. Analisis *Cross Tab* ini untuk mengetahui hubungan antara jenis kelamin, tingkat pendidikan terhadap persepsi pelajar Kota Bandung dalam memilih moda transportasi untuk ke sekolah.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan kepada sejumlah responden dapat diketahui karakteristik responden yaitu berdasarkan jenis kelamin proporsi responden dengan jenis kelamin perempuan sebanyak 55% dan responden dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 45% (**Gambar 2a**). Tingkat pendidikan responden adalah 69% SMA/SMK/MA, 29% SMP/MTS, dan 2% SD/MI (**Gambar 2b**). Jarak tempuh responden ke sekolah adalah sebanyak 36% responden dengan jarak tempuh 2-5 km, 35% responden dengan jarak tempuh <2 km, dan 29% responden dengan jarak tempuh >5 km (**Gambar 2c**).

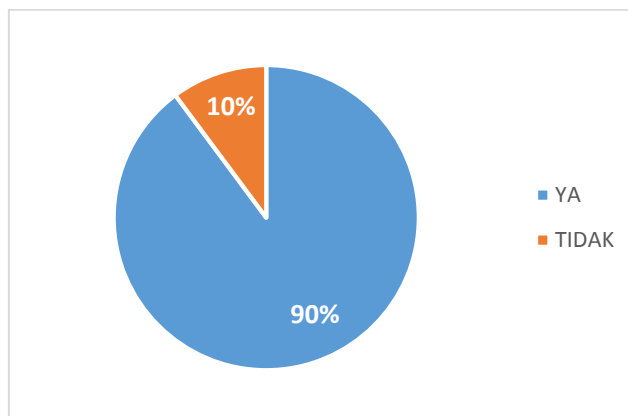


Gambar 2. Karakteristik responden (a) jenis kelamin; (b) tingkat Pendidikan; (c) jarak sekolah.

B. Preferensi Pelajar Menggunakan Bus Sekolah Gratis

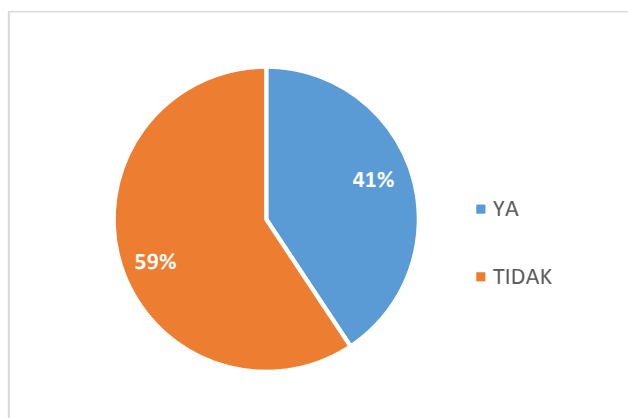
Adapun dalam hasil survey yang dilakukan pada penelitian ini dapat diketahui dari 118 responden, terdapat 90% responden yang mengetahui perihal adanya program bus sekolah

di Kota Bandung dan sebanyak 10% responden yang belum mengetahui keberadaan program bus sekolah tersebut (**Gambar 3**).



Gambar 3. Persentase responden yang mengetahui keberadaan Program Bus Sekolah Gratis

Berdasarkan hasil survey yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa pelajar di Kota Bandung sebanyak 59% tidak pernah menggunakan bus sekolah adapun faktor yang menjadi penyebab hal tersebut adalah rute bus sekolah yang tidak melayani sekolah dan rumah responden serta waktu tunggu bus yang terlalu lama. Adapun responden yang pernah menggunakan bus sekolah sebanyak 41%.



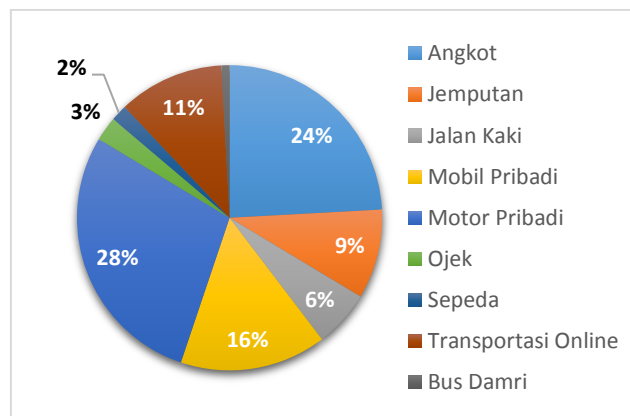
Gambar 4. Persentase responden yang pernah menggunakan Program Bus Sekolah Gratis

Adapun yang menjadi alasan utama responden yang pernah menggunakan bus sekolah tersebut adalah atas pertimbangan biaya. Namun seperti **Gambar 4**, pelajar yang pernah menggunakan bus sekolah hanya sebesar 41% dari total responden.

C. Moda Transportasi yang Digunakan untuk Sekolah

Mayoritas moda transportasi yang digunakan oleh responden untuk pergi ke sekolah adalah motor pribadi dengan persentase sebesar 28%, kemudian angkot dengan persentase sebesar 24% kemudian mobil pribadi dengan persentase sebesar 16% dan moda transportasi dengan persentase terendah adalah bus Damri yaitu sebesar 1% (**Gambar 5**).

Bus Sekolah sebagai Pilihan Moda Transportasi di Kota Bandung
dari Sisi Preferensi Pelajar sebagai Pengguna



Gambar 5. Persentase penggunaan moda transportasi oleh pelajar

D. Cross Tabs (Tabulasi Silang)

Setelah dilakukannya survey pada penelitian ini, dapat diperoleh data-data, sehingga dapat dilanjutkan dengan *Cross Tab* untuk mengetahui hubungan antar variabel, dengan rincian sebagai berikut:

- Jenis kelamin dengan moda transportasi yang digunakan oleh responden ke sekolah.
- Jarak tempuh dengan moda transportasi yang digunakan oleh responden ke sekolah.
- Tingkat pendidikan dengan moda yang digunakan oleh responden ke sekolah.
- Jarak dengan responden yang pernah menggunakan dan tidak menggunakan bus sekolah.

Tabel 1. Cross Tab Jenis Kelamin dengan Moda Transportasi yang Digunakan

Variasi Gender		Moda_Transportasi									Total	
		Angkot	Jemputan	Jalan Kaki	Mobil Pribadi	Motor Pribadi	Ojek	Sepeda	Transportasi Online	Bus Damri		
Jenis Kelamin	Laki-Laki	Count	10	4	4	8	18	4	2	3	0	53
		% within Jenis_Kelamin	18,9%	7,5%	7,5%	15,1%	34,0%	7,5%	3,8%	5,7%	0%	100,0%
		% of Total	8,5%	3,4%	3,4%	6,8%	15,3%	3,4%	1,7%	2,5%	0%	44,9%
	Perempuan	Count	18	7	4	10	15	0	0	10	1	65
		% within Jenis_Kelamin	27,7%	10,8%	6,2%	15,4%	23,1%	0%	0%	15,4%	1,5%	100,0%
		% of Total	15,3%	5,9%	3,4%	8,5%	12,7%	0%	0%	8,5%	8%	55,1%
Total	Count	28	11	8	18	33	4	2	13	1	118	
	% within Jenis_Kelamin	23,7%	9,3%	6,8%	15,3%	28,0%	3,4%	1,7%	11,0%	8%	100,0%	
	% of Total	23,7%	9,3%	6,8%	15,3%	28,0%	3,4%	1,7%	11,0%	8%	100,0%	

Berdasarkan hasil pengolahan data (**Tabel 1**) di atas dapat diketahui bahwa, 18 responden berjenis kelamin laki-laki menggunakan kendaraan motor dari total responden laki-laki sebanyak 34% menggunakan kendaraan bermotor. Responden perempuan didominasi menggunakan angkot yaitu sebanyak 18 responden dan dari total responden perempuan sebanyak 27,7% menggunakan angkot. Berdasarkan hasil akumulasi jenis kelamin perempuan dan laki-laki didominasi oleh penggunaan kendaraan motor pribadi. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui jenis kelamin tidak mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi, melainkan hal tersebut disebabkan oleh rute bus sekolah yang tidak melintasi rumah dan sekolah responden.

Tabel 2. Jarak dengan Moda Transportasi yang Digunakan

Variasi Jarak Tempuh		Moda_Transportasi								Total		
		Angkot Jemputan	Jalan Kaki	Mobil Pribadi	Motor Pribadi	Ojek Sepeda	Transportasi Online	Bus Damri				
Jarak_Tempuh	Count	9	4	7	4	11	0	1	6	0	42	
	<2 KM	% within Jarak_Tempuh	21,4%	9,5%	16,7%	9,5%	26,2%	0%	2,4%	14,3%	0%	100,0%
		% of Total	7,6%	3,4%	5,9%	3,4%	9,3%	0%	0,8%	5,1%	0%	35,6%
	2-5 KM	Count	10	5	1	2	15	2	0	7	0	42
		% within Jarak_Tempuh	23,8%	11,9%	2,4%	4,8%	35,7%	4,8%	0%	16,7%	0%	100,0%
		% of Total	8,5%	4,2%	0,8%	1,7%	12,7%	1,7%	0%	5,9%	0%	35,6%
	>5 KM	Count	9	2	0	12	7	2	1	0	1	34
		% within Jarak_Tempuh	26,5%	5,9%	0%	35,3%	20,6%	5,9%	2,9%	0%	2,9%	100,0%
		% of Total	7,6%	1,7%	0%	10,2%	5,9%	1,7%	0,8%	0%	0,8%	28,8%
Total	Count	28	11	8	18	33	4	2	13	1	118	
	% within Jarak_Tempuh	23,7%	9,3%	6,8%	15,3%	28,0%	3,4%	1,7%	11,0%	0,8%	100,0%	
	% of Total	23,7%	9,3%	6,8%	15,3%	28,0%	3,4%	1,7%	11,0%	0,8%	100,0%	

Berdasarkan hasil pengolahan data (**Tabel 2**) di atas dapat diketahui bahwa, dari total responden pada jarak <2 km 26,2% diantaranya menggunakan motor sebagai moda transportasi. Dari jarak 2–5 km 35,7% diantaranya menggunakan motor sebagai moda transportasi. Dari jarak >5 km 35,3% diantaranya menggunakan mobil pribadi sebagai moda transportasi. Berdasarkan hasil penelitian mayoritas responden menggunakan motor adalah moda transportasi yang paling banyak digunakan oleh responden.

Tabel 3. Tingkat Pendidikan dengan Moda Transportasi yang Digunakan

Variasi Tingkat Pendidikan		Moda_Transportasi								Total		
		Angkot Jemputan	Jalan Kaki	Mobil Pribadi	Motor Pribadi	Ojek Sepeda	Transportasi Online	Bus Damri				
Tingkat_Pendidikan	Count	0	1	0	0	1	1	0	0	0	3	
	SD	% within Tingkat_Pendidikan	0%	33,3%	0%	0%	33,3%	33,3%	0%	0%	0%	100,0%
		% of Total	0%	0,8%	0%	0%	0,8%	0,8%	0%	0%	0%	2,5%
	SMP	Count	6	5	5	5	7	1	0	5	0	34
		% within Tingkat_Pendidikan	17,6%	14,7%	14,7%	14,7%	20,6%	2,9%	0%	14,7%	0%	100,0%
		% of Total	5,1%	4,2%	4,2%	4,2%	5,9%	0,8%	0%	4,2%	0%	28,8%
	SMA	Count	22	5	3	13	25	2	2	8	1	81
		% within Tingkat_Pendidikan	27,2%	6,2%	3,7%	16,0%	30,9%	2,5%	2,5%	9,9%	1,2%	100,0%
		% of Total	18,6%	4,2%	2,5%	11,0%	21,2%	1,7%	1,7%	6,8%	0,8%	68,6%
Total	Count	28	11	8	18	33	4	2	13	1	118	
	% within Tingkat_Pendidikan	23,7%	9,3%	6,8%	15,3%	28,0%	3,4%	1,7%	11,0%	0,8%	100,0%	
	% of Total	23,7%	9,3%	6,8%	15,3%	28,0%	3,4%	1,7%	11,0%	0,8%	100,0%	

Bus Sekolah sebagai Pilihan Moda Transportasi di Kota Bandung
dari Sisi Preferensi Pelajar sebagai Pengguna

Berdasarkan hasil pengolahan data (**Tabel 3**) di atas dapat diketahui bahwa dari total responden pada tingkat SD 33,3% diantaranya menggunakan jemputan, motor dan ojek sebagai moda transportasi ke sekolah. Dari total responden pada tingkat SMP 20,6% diantaranya menggunakan motor pribadi sebagai moda transportasi ke sekolah. Dari total responden pada tingkat pendidikan SMA 30,9% diantaranya menggunakan motor pribadi sebagai moda transportasi ke sekolah. Sepeda motor digunakan karena merupakan moda transportasi yang efektif dan efisien dalam hal waktu, pada **Tabel 3** di atas terdapat fenomena menarik yaitu responden pada tingkat SMP yang didominasi dengan penggunaan sepeda motor yang pada kenyataannya usia pelajar tersebut umumnya tidak memiliki SIM.

Tabel 4. Jarak Rumah dan Sekolah dengan responden yang pernah menggunakan dan tidak menggunakan bus sekolah

Variasi Penggunaan Bus Sekolah		Jarak_Tempuh			Total	
		<2 km	2-5 km	>5 km		
Pernah_Menggunakan _Bus_Sekolah	Ya	Count	15	19	13	47
		% within Pernah_Menggunakan _Bus_Sekolah	31,9%	40,4%	27,7%	100,0%
		% of Total	12,7%	16,1%	11,0%	39,8%
	Tidak	Count	27	23	21	71
		% within Pernah_Menggunakan _Bus_Sekolah	38,0%	32,4%	29,6%	100,0%
		% of Total	22,9%	19,5%	17,8%	60,2%
Total	Count	42	42	34	118	
	% within Pernah_Menggunakan _Bus_Sekolah	35,6%	35,6%	28,8%	100,0%	
	% of Total	35,6%	35,6%	28,8%	100,0%	

Berdasarkan hasil pengolahan data (**Tabel 4**) di atas dapat diketahui bahwa, dari total yang pernah menggunakan bus sekolah terdapat 40,4% diantaranya pada responden dengan jarak antara rumah dan sekolah 2–5 km. Dari total yang tidak pernah menggunakan bus sekolah terdapat 38,0% diantaranya pada responden dengan jarak antara rumah dan sekolah <2 km. Temuan ini menunjukkan bahwa potensi penggunaan bus sekolah dapat dilihat dari jangkauan pelayanan dari masing-masing sekolah.

5. KESIMPULAN

Program bus sekolah merupakan bentuk upaya yang dilakukan pemerintah Kota Bandung untuk memenuhi kebutuhan *demand* transportasi yang begitu besar dari segi pendidikan dan mengurangi masalah mengenai transportasi seperti kemacetan, yaitu memberikan layanan khusus berupa angkutan sekolah gratis bagi para pelajar yang nantinya akan melayani rute-rute untuk mencerminkan asal dan tujuan mereka. Oleh karena itu variabel keterjangkauan menjadi hal yang penting (Fitroh, 2016).

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan dengan menyebarkan kuesioner kepada 118 responden dapat ditarik kesimpulan bahwa pelajar Kota Bandung 90% responden mengetahui adanya program bus sekolah di Kota Bandung. Namun, pelajar Kota Bandung yang pernah menggunakan bus sekolah hanya sebanyak 41% dari total responden. Responden yang merupakan pelajar di Kota Bandung menggunakan moda transportasi yaitu motor pribadi dengan persentase sebesar 28% dari total responden. Selain itu, pelajar yang

menggunakan bus sekolah jika dilihat berdasarkan data di atas adalah pelajar yang bertempat tinggal di dalam radius 2–5 km dari Sekolah sesuai dengan hasil penelitian sebelumnya (McDonald & Aalborg, 2009; Mori et al., 2012). Salah satu hal yang menyebabkan pelajar Kota Bandung tidak menggunakan bus sekolah untuk sekolah adalah rute yang ada tidak melayani kantung-kantung perumahan dan lokasi-lokasi sekolah secara keseluruhan, sehingga masih banyak pelajar yang tidak menggunakan angkutan Bus Sekolah.

Berdasarkan penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, dinyatakan bahwa umumnya moda transportasi yang digunakan pelajar untuk sekolah adalah sepeda motor dengan alasan lokasi sekolah yang tidak dilalui oleh kendaraan umum dan pelajar umumnya merasa lebih cepat sampai tujuan. Namun, berdasarkan penelitian tersebut terdapat proporsi yang cukup besar untuk pemilihan jemputan sekolah. Oleh karena itu, masih terdapat keinginan responden untuk diadakan angkutan jemputan menuju ke sekolah. Penyediaan moda transportasi gratis untuk berangkat dan pulang sekolah adalah mayoritas menjawab akan beralih menggunakan transportasi gratis tersebut dengan alasan aman dan nyaman. Berdasarkan hal tersebut, dapat diketahui bahwa pelajar umumnya mengerti bahwa sepeda motor bukan merupakan moda transportasi yang aman dan nyaman, sehingga bersedia beralih ke moda transportasi gratis jika disediakan (Fitroh, 2016).

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan di atas, yang menjadi alasan utama pelajar Kota Bandung tidak menggunakan bus sekolah salah satunya adalah rute bus yang tidak melintasi rumah dan sekolah responden serta mayoritas responden lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Berdasarkan kesimpulan tersebut, adapun upaya-upaya yang dapat menjadi masukan bagi pemerintah agar program bus sekolah Kota Bandung dapat berjalan dengan baik.

- a. Program bus sekolah ini difokuskan pada pelajar yang jarak tempat tinggal ke sekolahnya itu 2–5 km.
- b. Penambahan rute bus sekolah terutama di wilayah yang dekat dengan perumahan.
- c. Penambahan fasilitas pendukung demi meningkatkan daya tarik seperti *wifi*, *reading corner*, dan lain sebagainya.
- d. Pembuatan jalur khusus untuk bus sekolah di waktu operasional bus sekolah.
- e. Sosialisasi penggunaan bus sekolah kepada siswa dan orang tua siswa.
- f. Pemerintah mempertegas pembatasan penggunaan kendaraan pribadi pada siswa yang belum memiliki SIM (dibawah 17 tahun) dan mewajibkan siswa tersebut menggunakan bus sekolah.

UCAPAN TERIMA KASIH

Saya ucapkan terima kasih kepada mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Nasional Bandung, untuk bantuannya dalam mengumpulkan data primer kuesioner untuk penelitian ini.

DAFTAR RUJUKAN

- Abdullah, H. S. & Agustina, I. H. (2016). Evaluasi Rute dan Halte Bus Sekolah di Kota Bandung. *Perencanaan Wilayah dan Kota UNISBA*, 15(1), 42-49.
- Fitroh, U. (2016). Efektivitas Pelayanan Angkutan Bus Sekolah Gratis oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Blitar. *Jurnal Mahasiswa UNESA Publika*, 4(2), 1-10.

Bus Sekolah sebagai Pilihan Moda Transportasi di Kota Bandung
dari Sisi Preferensi Pelajar sebagai Pengguna

- Kusuma, O. W. A. (Mei-Agustus 2015). Evaluasi Program Bus Sekolah di Kota Surabaya. Program Studi Ilmu Administrasi Negara, FISIP, Universitas Airlangga. *Kebijakan dan Manajemen Publik*, 3(2), 1-7.
- McDonald, Noreen C., Annete K., Aalborg. (2009). Why Parents Drive Children to School: Implications for Safe Routes to School Programs. *Journal of the American Planning Association*, 75(3), 331-342. ISSN: 01944363
- Mori, Nagisa, Armada Fransisco, Willcox D Craig. (2012). Walking to Scholl in Japan and Childhood Obesity Prevention: New Lessons from an Old Policy. *Amercan Journal of Public Health*, 102(11), 2068-2073. ISSN: 00900036
- Rahman, R. (November 2009). Studi Pemilihan Moda Angkutan Umum Antar Kota Menggunakan Metode Stated Preference. *SMARTek*, 7(4), 229-243.
- Sugiyono. (2008). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif, dan RD*. Bandung: Alfabeta.
- Sun, Shichao, Duan Zhengyu, Xu Qi. (2018). School bus routing problem in the stochastic and time-depent transportation network. *Plos One*, 13(8), 1-17. DOI: 10.371/journal.pone.0202618
- Zubizaretta, Z. D. & Saputra, D, A. (2016). Kajian Kinerja Pelayanan dan Operasional Bus Sekolah Gratis Kota Malang Menggunakan Metode IPA dan BOK. *Jurnal Mahasiswa Sipil UB*, 1(1), 1-9.