ANALISIS KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN SEKOLAH DI KOTA BANDUNG

POLICY ANALYSIS OF SCHOOL TRANSPORTATION IMPLEMENTATION IN BANDUNG

Selenia Ediyani Palupiningtyas[1] , Dorkas Pakpahan[1]

[1]Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta Pusat 10110
email: seleniaediyanip@yahoo.co.id

Diterima: 3 Maret 2016, Revisi 1: 24 Maret 2016, Revisi 2: 8 April 2016, Disetujui: 19 April 2016

ABSTRAK

Komponen utama mobilitas penduduk perkotaan terdiri dari perjalanan dengan tujuan bekerja dan sekolah. perjalanan dengan tujuan bekerja di negara berkembang pada umumnya berkontribusi sebesar 40-50%, sedangkan perjalanan dengan tujuan sekolah sebesar 20-35%. Pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang mengalami peningkatan yang dominan dibandingkan angkutan umum menunjukkan bahwa penyediaan angkutan umum perkotaan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk masih jauh dari yang diharapkan baik dari sisi kapasitas maupun kualitas. Kegagalan pasar dalam penyediaan jasa angkutan umum yang dapat memenuhi kebutuhan mobilitas menyebabkan tingginya preferensi penggunaan kendaraan pribadi tidak terkecuali di kalangan pelajar (siswa SMU). Kecenderungan tersebut menimbulkan reaksi Pemerintah Kota Bandung untuk menerapkan kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah melalui Bus Sekolah gratis dan DAMRI gratis. Namun demikian respon dan antusias pelajar terutama siswa SMU masih dirasa kurang ditandai dengan sepinya penumpang bus sekolah. Selain itu, rute bus sekolah di Kota Bandung yang hanya terdiri dari 2 rute (Ledeng – Antapani dan Dago – Leuwipanjang) membuat distribusi layanan bus sekolah tidak merata. Hipotesa awal penelitian memperkirakan bahwa alternatif kebijakan DAMRI gratis merupakan program yang dapat menghasilkan dampak yang signifikan dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di kalangan siswa SMU berdasarkan tingkat efisiensi. Analisis menggunakan metode tabulasi silang menunjukkan preferensi responden (398 siswa SMU Negeri di Kota Bandung) lebih memilih kebijakan Bus Sekolah (79,9%) dibandingkan dengan DAMRI gratis. Preferensi tersebut memiliki keterkaitan dengan variabel karakteristik responden (jenis kelamin dan jarak rumah ke sekolah), serta variabel perilaku perjalanan yaitu pengetahuan terhadap adanya program Bus Sekolah.

Kata-kunci : analisis kebijakan, angkutan sekolah, metode tabulasi silang

ABSTRACT

The main component of the urban mobility consists of travel to work and school. Traveling with the purpose of working in developing countries generally in range 40-50%, while traveling for school 20-35%. Growth in the number of private vehicles has increased dominant than public transport shows that the provision of urban public transport to meet the mobility needs of the population is still far from the expected both in terms of capacity and quality. Market failure in the provision of public transport services leading to high preference private vehicle use,including students (high school students). This tendency causing a reaction of Bandung City Government to implement a school transport policy through free bus school and DAMRI. However, the response and enthusiasm of students, especially high school students still felt less marked by the lack of passenger. In addition, school bus service in the city of Bandung which only consists of two routes (Plumbing - Antapani and Dago - Leuwipanjang) makes the distribution of school bus service is uneven. The initial hypothesis of the study estimate that free DAMRI policy alternative is a program that can produce a significant impact in reducing private vehicle use among high school students based on their level of efficiency. But the results of policy analysis using cross tabulation shows the preferences of the respondents (398 high school students in Bandung) prefer a School Bus policy (79.9%). Preferences are interrelated with the variable characteristics of the respondents (gender and the distance between home and school), as well as travel behavior variables such as knowledge of the existence of the School Bus program.

Keywords: policy analysis, school transportation, cross tab analysis

PENDAHULUAN

Perekonomian suatu kota yangmengalami kemajuanberdampak terhadap semakin tingginya mobilitas penduduk. Hal ini terkait dengan kebutuhan pergerakan yang bersifat turunan atau *derived demand* yaitu permintaan yang timbul karena adanya permintaan akan barang atau jasa lain (Morlok, 1978). Kemajuan kegiatanperekonomian Kota Bandung diikuti pertumbuhan jumlah penduduk meningkatkan bangkitan pergerakan dan mobilitas dalam kota. Pada tahun 2011, bangkitan pergerakan dalam Kota Bandung mencapai 59,3 juta perjalanan/tahun (165.000 perjalanan/hari), dan diperkirakan angka tersebut akan mengalami peningkatan pada tahun 2016 menjadi 81 juta perjalanan/tahun atau 225.000 perjalanan/hari (Saputra dkk, 2013). Komponen utama mobilitas pergerakan penduduk perkotaan sendiri terdiri dari perjalanan dengan tujuan bekerja dan sekolah. Perjalanan dengan tujuan bekerja di negara berkembang pada umumnya berkontribusi sebesar 40-50% sedangkan perjalanan bersekolah sebesar 20-35% (Mohan dalam Ingram, 1997). Kontribusi perjalanan bekerja dan bersekolah dengan persentase yang cukup besar menuntut penyediaan sarana angkutan yang memadai.

Permasalahan kemacetan sebagai dampak penurunan kinerja jaringan jalan akibat pertumbuhan kendaraan yang pesat di Kota Bandung menjadi semakin kompleks karena perbandingan antara jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi yang tidak seimbang. Kecenderungan yang terjadi adalah pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi mengalami peningkatan yang dominan jika dibandingkan dengan angkutan umum baik angkutan kota maupun bus dalam kota. Pada tahun 2013, jumlah angkutan kota mencapai 5.521 unit dan bus damri 236 unit di Kota Bandung. Jumlah tersebut hanya mencapai persentase sekitar 1% dibandingkan dengan kendaraan pribadi yang memiliki persentase mencapai 90% dari keseluruhan unit kendaraan (didominasi sepeda motor). Pada tahun 2014, jumlah angkutan kota tetap sedangkan jumlah kendaraan pribadi meningkat dua kali lipat terutama sepeda motor yang mencapai hampir 900 ribu unit. Kondisi tersebut menggambarkan bahwa penyediaan angkutan umum perkotaan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk masih jauh dari yang diharapkan baik dari sisi kapasitas maupun kualitas.

Kegagalan dalam upaya penyediaan sarana angkutan untuk memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk untuk bekerja dan bersekolah, terjadi ketika pelayanan sarana angkutan umum kota dengan tarif murah mendominasi layanan dengan tingkat kualitas yang mengalami penurunan. Akibatnya penduduk Kota Bandung beralih menggunakan kendaraan pribadi termasuk penduduk usia sekolah terutama sekolah menengah atas dalam melakukan perjalanan ke sekolah. Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa sekolahmenengahatasnegeri di Kota Bandung diperoleh persentase penggunaan kendaraan pribadi oleh pelajar sekitar 50%.

Peningkatan preferensi penggunaan kendaraan pribadi pada anak sekolah (jenjang sekolah menengah atas) menimbulkan reaksi Pemerintah Kota Bandung. Salah satunya melalui kebijakan Bus Damri Gratis Untuk Anak Sekolah Pada Hari Senin-Kamis yang diberlakukan sejak tahun 2013. Selain itu, Pemerintah Kota Bandung juga menyelenggarakan bus sekolah yang khusus diperuntukkan untuk pelajar secara gratis dengan rute Antapani-Ledeng (BSO1) dan Dago-Leuwipanjang (BSO2) berjumlah 10 armada (www.bandungjuara.comdiakses 17 November 2015).

Bus sekolah tersebut mulai dioperasikan Oktober 2014 dan akan terjadi penambahan armada sebanyak 19 unit pada tahun 2015 (http://www.republika.co.id/berita/nasional/daerah/14/10/10/nd7xwj-bus-sekolah-sepi-karenakurang-sosialisasi diakses 17 November 2015). Permasalahan yang timbul kemudian adalah kurangnya peminat bus sekolah yang diselenggarakan oleh Pemerintah Kota Bandung tersebut. Selain itu, rute yang dilalui oleh bus sekolah tersebut sangat terbatas (hanya 2 rute) sehingga tidak banyak sekolah yang dilalui oleh layanan bus sekolah. Hal ini menyebabkan distribusi layanan bus sekolah belum merata. Permasalahan lain yang terjadi adalah pengoperasian bus sekolah memerlukan biaya perawatan yang tidak sedikit dan hal tersebut

masih menjadi tanggungan Pemerintah Daerah Kota Bandung (APBD). Tujuan penyelenggaraan bus sekolah di Kota Bandung pada dasarnya membidik pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi setiap harinya atau yang biasa diantar menggunakan kendaraan pribadi. Oleh karena itu diperlukan analisis terhadap kebijakan penyelenggaraan angkutan anak sekolah di Kota Bandung untuk mengidentifikasi kebijakan yang lebih efektif.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Analisis Kebijakan Publik

Analisis kebijakan perlu dilakukan karena berkaitan erat dengan penyediaan barang dan jasa dalam penyelenggaraan suatu pemerintahan yang menyangkut pelayanan terhadap publik. Oleh karena itu analisis kebijakan tidak terlepas dari permasalahan pemenuhan kebutuhan masyarakat terhadap layanan publik. Transportasi merupakan salah satu entitas (*goods*) yang berbentuk public goods dimana penyelenggaraannya menjadi domain pemerintah dan merupakan kebutuhan pokok masyarakat yang bersifat *public services* (Istianto, 2011).

Penyelenggaraan angkutan anak sekolah termasuk kebijakan publik karena bertujuan untuk menyediakan layanan publik/mobilitas, meningkatkan perekonomian dan kualitas lingkungan kota, dan meningkatkan kenyamanan dan kualitas hidup di perkotaan (Vuchic, 2005). Sebagai kebijakan publik penyelenggaraan angkutan sekolah memerlukan analisis kebijakan dalam proses pembuatan keputusan. Analisis kebijakan bertujuan untuk menyediakan informasi yang dapat digunakan untuk bahan pertimbangan yang berdasar pada pemecahan masalah kepada para pembuat keputusan (Weimer dan Vining, 2011).

Output yang dihasilkan dari kebijakan publik merupakan saran kepada pemangku kepentingan sehingga berorientasi pada klien dan memiliki nilai sosial. Dalam analisis kebijakan publik, seorang analis harus dapat mengumpulkan, mengorganisasikan dan mengkomunikasikan informasi yang ada dengan batasan-batasan tertentu. Pendapat ahli lain yaitu Walter Wiliam menyebutkan analisis kebijakan sebagai penilaian terhadap informasi-informasi termasuk prediksi dampaknya untuk menghasilkan format pengambilan keputusan (alternatif pilihan) dan memperkirakan kebutuhan di masa mendatang dengan informasi kebijakan yang relevan (Wiliam dalam Weimer dan Vining, 2011).

Dalam pembuatan keputusan proyek publik dilakukan pemilihan alternatif terbaik (satu yang dapat dipertimbangkan sebagai yang terbaik daripada optimal) karena kesulitan untuk mencapai optimal akibat adanya konflik kepentingan. Perubahan fokus dalam evaluasi sistem transportasi menyebabkan pemilihan alternatif terbaik tidak lagi hanya berorientasi pada ukuran moneter. Pemilihan alternatif tersebut kemudian mencakup pertanyaan yang berhubungan dengan definisi luas dari efektivitas, efisiensi sumber daya, pemerataan distribusi sumber daya, dan kelayakan implementasi (Meyer, 2000).Alternatif kebijakan yang telah ditentukan dapat dievaluasi berdasar 3E yaitu efisiensi, efektivitas, dan equity (Sinha, 2007). Hal ini merupakan tujuan analisis kebijakan secara keseluruhan.

B. Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Sekolah di Indonesia

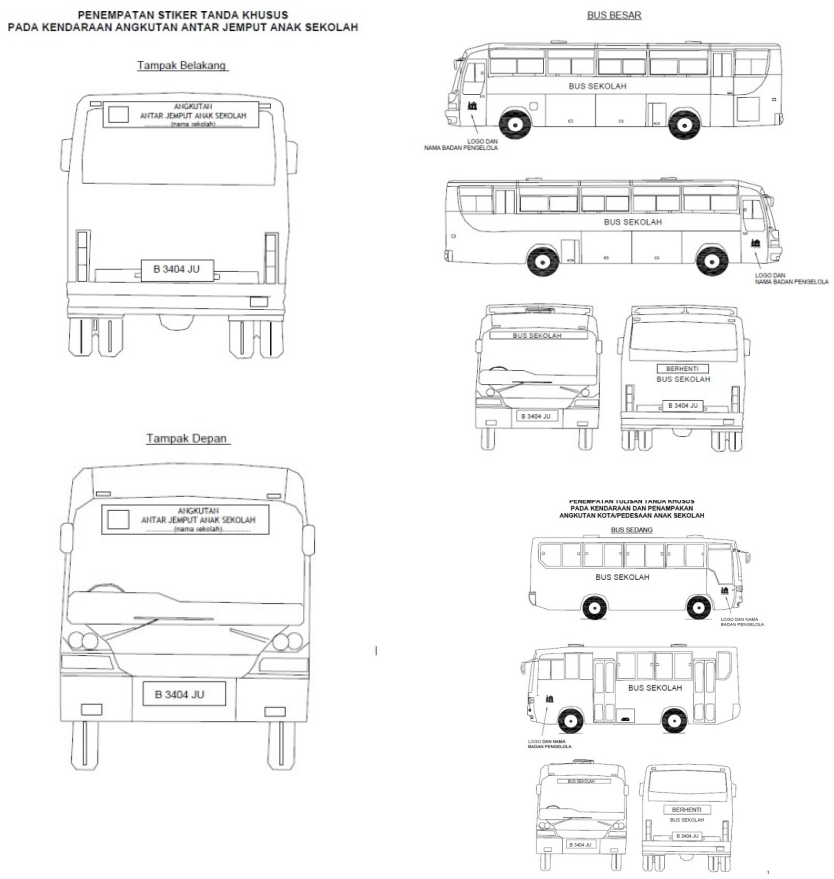
Kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah diatur berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 967/ AJ.202/DRJD/2007 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah.

Pada peraturan tersebut dinyatakan bahwa penyelenggaraan angkutan sekolah terdiri dari angkutan antar jemput anak sekolah dan angkutan kota/pedesaan anak sekolah. Angkutan antar jemput anak sekolah adalah angkutan yang khusus melayani siswa sekolah dengan asal dan/atau tujuan perjalanan tetap, dari dan ke sekolah yang bersangkutan, sedangkan Angkutan Kota/Pedesaan anak sekolah adalah angkutan dalam trayek tetap dan teratur yang khusus melayani siswa sekolah. Lembaga penyelenggara angkutan sekolah menurut peraturan tersebut adalah lembaga pendidikan untuk angkutan antar jemput anak sekolah (Bab II Pasal 3). Sedangkan lembaga penyelenggara angkutan sekolah untuk angkutan kota/pedesaan anak sekolah tidak dijelaskan secara rinci siapa

Tabel 1. Perbedaan Angkutan Antar Jemput dan Angkutan Kota/ Pedesaan Untuk Anak Sekolah

No.	Ciri-ciri Pelayanan	Angkutan Antar Jemput Anak Sekolah	Angkutan Kota/Pedesaan Anak Sekolah
1.	Pola layanan	Tanpa trayek	- Trayek tetap - Beroperasi pada jam keberangkatan dan kepulangan siswa
2.	Yang dilayani	Siswa pada sekolah penyelenggara (lembaga pendidikan)	Semua siswa sekolah
3.	Jadwal dan tempat singgah	Ditentukan pihak sekolah penyelenggara	Berhenti pada halte yang ditentukan
4.	Jenis kendaraan	Bus/ Mobil Penumpang	Mobil Bus
5.	Plat nomor kendaraan	Warna dasar hitam dengan tulisan putih	(tidak ada keterangan)
6.	Waktu tempuh pelayanan	Maksimal 1.5 jam	(tidak ada keterangan)
7.	Penanggung jawab	Sekolah penyenggara angkutan antar jemput	(tidak ada keterangan)
8.	Pengaturan kendaraan	- Dilengkapi fasilitas pengatur udara - Wajib uji berkala - Dilengkapi stiker “ANGKUTAN ANTAR JEMPUT ANAK SEKOLAH”	- dilengkapi fasilitas pengatur udara - dilengkapi lampu berwarna merah dibawah jendela belakang berfungsi memberi tanda bahwa mobil bus sekolah tersebut berhenti - pintu masuk dan/ atau keluar dilengkapi anak tangga dengan jarak anak tangga yang satu dengan yang lain paling tinggi 200 milimeter dan jarak antara permukaan tanah dengan anak tangga terbawah paling tinggi 300 milimeter - dilengkapi suatu tanda yang jelas kelihatan berupa tulisan ”BERHENTI” jika lampu merah menyala yang dipasang dibawah jendela belakang - mencantumkan papan/ kode trayek - warna dasar kuning dilengkapi dengan P3K, alat pemadam kebakaran dan pintu darurat - dilengkapi tulisan “BUS SEKOLAH” - dilengkapi jati diri pengemudi
9.	Prosedur penyelenggaraan	Penyelenggara mengajukan permohonan pendaftaran kepada Bupati/Walikota (Dishub Kabupaten/ Kota) dengan melampirkan persyaratan surat pendaftaran penyelenggaraan dari sekolah, jumlah kendaraan, merk/tipe kendaraan, pemilik kendaraan, dan ketersediaan fasilitas parkir.	Izin dari Bupati/ Walikota setempat (Dishub Kebupaten/ Kota)
10.	Tarif	Kesepakatan pengguna jasa dengan penyelenggara	Ditetapkan oleh Pemda setempat dan harus lebih rendah dari tarif angkutan umum yang berlaku di daerah tersebut

11. Gambar



Sumber : Peraturan Dirjen Perhubungan Darat SK. 967/AJ.202/DRJD/2007 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah

yang berwenang menyelenggarakannya. Adapun perbedaan ciri-ciri pelayanan pada angkutan antar jemput anak sekolah dan angkutan kota/pedesaan anak sekolah adalah sebagai berikut :

C. Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Sekolah di Negara Lain

Kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah di Indonesia memilikiperbedaandengankebijakan di negara lain. Kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah di negara lain seperti Australia dan Inggris tidak dibedakan menjadi angkutan antar jemput dan angkutan kota untuk anak sekolah.

Penyelenggaraan angkutan sekolah di Negara Bagian Victoria, yang memiliki ibukota Kota Melbourne, dikeluarkan dalam Kebijakan dan Prosedur Program Bus Sekolah di bawah kewenangan Departemen Pendidikan dan Pelatihan Tahun 2013. Program tersebut berpedoman pada UU Pendidikan dan Pelatihan 2007 dan UU Keselamatan Angkutan Bus 2009. Kebijakan penyelenggaraan bus sekolah di Victoria tersebut bekerjasama dengan Lembaga Transportasi Publik Victoria.Berdasarkan kebijakan di Victoria maka terdapat tiga kriteria yang mengatur layanan bus sekolah (dipengaruhi faktor lokasi) yaitu lokasi sekolah yang terdekat pada siswa, siswa yang bertempat tinggal 4,8 km atau lebih dari sekolah, dan siswa yang bertempat tinggal di Victoria (*Department of Education & Training State Gov't Victoria,* 2013). Pada umumnya siswa usia sekolah dapat mengakses layanan bus sekolah secara gratis di Victoria dengan beberapa ketentuan seperti misalnya jika siswa tidak diterima di sekolah yang terdekat dengan tempat tinggalnya, jika siswa memiliki beberapa mata pelajaran yang tidak tersedia pada sekolah dan diharuskan mengikutinya di sekolah lain dalam satu zona, dan siswa yang mendaftar bertempat tinggal di Victoria. Layanan gratis bus sekolah di Victoria memiliki pengecualian yaitu jika siswa yang mendaftar bersekolah pada jarak yang melebihi 10 km dari tempat tinggalnya.

Kebijakan Transportasi Sekolah di Australia

Selatan diinisiasi oleh Departemen Pendidikan dan Pengembangan Anak (Government of South Australia, *School Transport Policy* 2014). Kebijakan tersebut dipublikasikan pada tahun 2012 dan disetujui pada tanggal 14 September 2014. Kebijakan Transportasi Sekolah di Australia Selatan tersebut mengatur tentang Layanan Transportasi, Persyaratan, Pertanggungjawaban, Pengemudi Bus, dan Kriteria Bus. Peraturan yang mengatur tentang Layanan Transportasi Anak Sekolah di Australia Selatan tercantum dalam Undang-Undang Pendidikan Pasal 9 Ayat 8 yang menyebutkan bahwa Kementerian dapat menyediakan dan mengaturtransportasi untuk anak sekolah serta dapat membiayai sebagian atau keseluruhan biaya transportasi tersebut. Tipe layanan angkutan anak sekolah tersebut terdiri dari layanan yang disediakan oleh kementerian atau lembaga pemerintah terkait dan layanan yang disediakan oleh operator di bawah kontrak dengan kementerian. Kementerian memberikan otoritas kepada Kedeputian untuk memberikan perijinan rute baru dari layanan angkutan sekolah. Layanan angkutan sekolah dapat dibentuk apabila terdapat minimal 10 siswa bertempat tinggal 5 km atau lebih pada rute angkutan sekolah yang melintasi sekolah negeri.

Pemerintah Inggris mengeluarkan kebijakan mengenai Pedoman Transportasi dan Perjalanan dari Rumah ke Sekolah pada bulan Juli 2014 untuk Pemerintah Daerah (*Department for Education Gov't of United Kingdom,* 2014) menggantikan peraturan sebelumnya yaitu Pedoman Transportasi dan Perjalanan dari Rumah ke Sekolah Nomor 00373-2007BKT-EN. Pedoman tersebut menekankan pada transportasi yang berkelanjutan dan menyediakan transportasi yang layak bagi anak sekolah. Pemerintah daerah wajib menyediakankebutuhan transportasibagi anak-anak di wilayahnya, pengawasan terhadap infrastruktur transportasi yang *sustainable*, memiliki strategi mengembanganinfrastruktur transportasi yang sustainable terutama untuk anak sekolah, menggalakkan program transportasi yang berkelanjutan dalam perjalanan bersekolah, dan publikasi strategi perjalanan menggunakan moda yang *sustainable*.

METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian mengenai analisis kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah di Kota Bandung menggunakan pendekatan kuantitatif. Menurut Creswell penelitian dengan pendekatan kuantitatif terutama menggunakan penyelidikan yang bersifat postpositif untuk mengembangkan pengetahuan (sebab akibat, dampak, pengurangan variabel tertentu dan hipotesis, penggunaan pengukuran dan observasi), memakai strategi penelitian seperti eksperimen dan survei, serta mengumpulkan data menggunakan instrumen yang telah ditentukan untuk menghasilkan data statistik (Creswell, 2012). Pendekatan kuantitatif dalam penelitian ini bersifat deskriptif menggunakan format penelitian eksplanasi yang membutuhkan survey.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data pada penelitian ini dilakukan dengan mempertimbangkan kebutuhan data yaitu data primer dan sekunder. Kebutuhan data primer yaitu data yang dikumpulkan langsung melalui obyeknya dilakukan dengan kuesioner dan interviewmelaluitelepon. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi literatur dan survei pada instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandung.

Kebutuhan data primer yang dikumpulkan melalui kuesioner adalah mengenai karakteristik responden, perilaku perjalanan bersekolah, dan preferensi terhadap penggunaan moda transportasi untuk bersekolah. Data tersebut digunakan dalam analisis tabulasi silang. Sedangkan kebutuhan data primer yang diperoleh dengan cara meneleponmerupakan data persentase penggunaan kendaraan pribadi pada anak sekolah menengah atas (SMAN) di Kota bandung.

Adapun data primer melalui kuesioner diperoleh dengan menentukan sampel. Sampel diartikan sebagai metode pengumpulan data dengan jalan mencatat sebagian kecil dari populasi (Supranto, 2007). Dengan demikian pengambilan sampel dari suatu populasi harus representatif sesuai dengan pendefinisian yang jelas dan spesifik dari populasi

itu sendiri. Populasi yang sudah didefinisikan tersebut disebut sebagai populasi sasaran (target population) (Eriyanto, 2007). Populasi dalam analisis kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah di Kota Bandung adalah anak sekolah, dalam hal ini difokuskan pada pelajar Sekolah Menengah Tingkat Atas atau pelajar Sekolah Menengah Umum. Kota Bandung memiliki 27 SMU Negeri dan 108 SMU Swasta, serta 17 SMK Negeri dan 115 SMK Swasta (Kota Bandung Dalam Angka 2015). Pada penelitian ini survey dan penentuan sampel dibatasi hanya Sekolah Menengah Umum Negeri dikarenakan efisiensi waktu dan biaya.Perhitungan sampel menggunakan teknik *probability sampling* metode *cluster sampling* (sampling rumpun). Hasil perhitungan menggunakan rumus Slovin diperoleh jumlah sampel pada penelitian ini sebesar 395 responden.

C. Metode Analisis

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif dilengkapi dengan analisis non parametrik sebagai metode yang digunakan untuk menjelaskan mendekati kondisi eksisting melalui olahan data yang telah diperoleh dilapangan. Penggunaan statistik non parametrik disini dikarenakan statistik ini tidak membutuhkan populasi yang ditarik berdistribusi normal dan tidak menetapkan syarat *homoscedasticity*. Penelitian ini menggunakan jenis data yang bersifat nominal dan ordinal oleh karena itu teknik analisis yang akan digunakan adalah analisis *cross tab* (tabulasi silang).

Metode Tabulasi Silang (*cross tabulation*) metode yang menggunakan uji statistik untuk mengidentifikasikan dan mengetahui korelasi antar dua variabel (Gaspersz, 1992). Dimanaapabila terdapat hubungan antar keduanya, maka terdapat tingkat ketergantungan yang saling mempengaruhi yaitu perubahan variabel yang satu ikut mempengaruhi perubahan pada variabel lain.Hipotesis awal yang digunakan pada tahapperhitungan crosstabs adalah adanya keterkaitan antara variabel baris dan kolom. Pada penelitian ini, uji crosstrab menggunakan alat bantu berupa program komputer SPSS Versi 20 untuk memudahkan dalam menganalisa data yang didapatkan dari lapangan.

Metode tabulasi silang membutuhkan uji Chi Square. Analisis Chi Square merupakan analisis statistik non parametik, digunakan untuk menguji apakah frekuensi data yang diamati dari suatu variabel kategorik sesuai dengan frekuensi harapan (Eriyanto,2009). Rumus Uji Chi Square:

$$x^2 = \sum \left[\left(\frac{f_o - f_e}{f_e} \right)^2 \right]$$

Keterangan :

x^2 = *Chi Square*
f_o = frekuensi Hasil Observasi
f_e = frekuensi yang diharapkan pada populasi penelitian, dengan membagikan jumlah subjek dalam sampel dan kategori subjek.

Hasil uji Chi Square menghasilkan nilai Asympyotic Significance (Asymp. Sig.) yang menunjukan ada tidaknya hubungan antara dua faktor yang diteliti, dan kemudian diperbandingkan dengan nilai Tabel Chi square.

Pengambilan keputusan berdasarkan Hipotesis pengujiannya adalah :

a. Jika Chi-Square Hitung < Chi-Square Tabel maka Ho diterima.
b. Jika Chi-Square Hitung > Chi-Square Tabel maka Ho ditolak.

Hipotesis untuk kasus ini : Ho = tidak ada hubungan; Hi = ada hubungan

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Permasalahan Mobilitas Anak Sekolah Lanjutan Tingkat Atas di Kota Bandung

Kota Bandung memiliki jumlah penduduk total pada tahun 2012 sebesar 2,455 juta jiwa (Kota Bandung Dalam Angka, 2014) dengan persentase penduduk usia sekolah (TK-SLTA) mencapai sekitar 25%. Persentase penduduk usia sekolah di Kota Bandung tidak mengalami perubahan yang signifikan, akan tetapi peningkatan terjadi pada usia sekolah 15-19 tahun (SLTA). Pada tahun 2005, persentase kelompok penduduk usia sekolah 15-19 tahun sebesar 8,2% sedangkan pada tahun 2011 meningkat menjadi 9,1%. Kondisi tersebut

menunjukkan persentase perjalanan untuk anak sekolah terutama di tingkat lanjutan atas juga mengalami peningkatan.

Peningkatan jumlah perjalanan dengan tujuan sekolah terutama tingkat lanjutan atas perlu diimbangi dengan penyediaan sarana angkutan anak sekolah karena dapat menyebabkan permasalahan transportasi seperti kemacetan pada jam sibuk. Kemacetan pada jam sibuk yang terjadi di Kota Bandung dapat disebabkan oleh penggunaan kendaraan pribadi untuk mengantar anak sekolah atau digunakan oleh anak sekolah tingkat lanjutan atas. Seperti yang telah dijabarkan sebelumnya jumlah perjalanan dengan tujuan bersekolah sebesar 20-35%, berpotensi mengakibatkan kemacetan apabila tidak dilakukan intervensi kebijakan penyediaan sarana angkutan anak sekolah.

Berdasarkan hasil interview melalui telepon, diperoleh data mengenai persentase penggunaan sepeda motor sebagai moda transportasi anak sekolah tingkat lanjutan atas (SMA) di Kota Bandung, sebagai berikut :

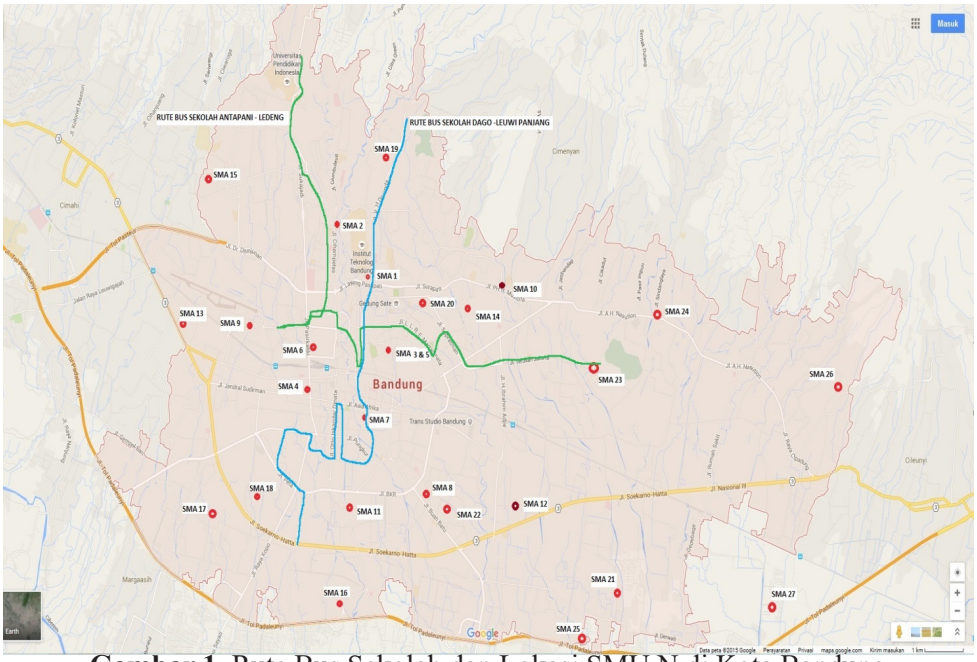
Tabel 2. Persentase Penggunaan Sepeda Motor oleh Anak Sekolah (SMA N) di Kota Bandung

No.	SMA	Jumlah Kelas	Jumlah Siswa	Persentase Pengguna Sepeda Motor (%)
1	SMA 1	24	1.135	40
2	SMA 2	33	1.087	20
3	SMA 3	-	-	-
4	SMA 4	32	1.200	30
5	SMA 5	30	1.180	30
6	SMA 6	28	983	50
7	SMA 7	-	-	-
8	SMA 8	36	1.390	80
9	SMA 9	30	1.087	60
10	SMA 10	38	1.345	30
11	SMA 11	35	1.278	30
12	SMA 12	26	1.024	80
13	SMA 13	31	1.080	30
14	SMA 14	-	-	-
15	SMA 15	30	1.100	40
16	SMA 16	35	1.306	80
17	SMA 17	30	1.055	30
18	SMA 18	-	-	-
19	SMA 19	31	1.112	30
20	SMA 20	28	1.120	30
21	SMA 21	-	-	-
22	SMA 22	34	1.278	50
23	SMA 23	-	-	-
24	SMA 24	24	1.030	40
25	SMA 25	32	1.355	70
26	SMA 26	-	-	-
27	SMA 27	27	991	80
	Rata2			46.5

- : data tidak tersedia

Sumber : Hasil Wawancara via Telepon, 2015

Pada tabel 2 diketahui bahwa persentase tertinggi pengguna sepeda motor pada siswa SMA Negeri di Kota Bandung terdapat pada SMA N 8, SMA N 12, SMA N 16, SMA N 25, dan SMA N 27. Sedangkan rata-rata persentase pengguna sepeda motor untuk siswa SMA N di Kota Bandung adalah sebesar 46.5%. Persentase tersebut cukup tinggi mengingat jumlah siswa di SMA Negeri mencapai rata-rata 1000 satu sekolah. Persentase penggunaan sepeda motor yang cukup tinggi tersebut dipengaruhi oleh lokasi sekolah yang jauh dan tidak dijangkau oleh layanan angkutan umum maupun bus sekolah.



Gambar 1. Rute Bus Sekolah dan Lokasi SMU N di Kota Bandung
Sumber : Hasil survei sekunder, 2015

Seperti yang dapat dilihat pada gambar 1, rute Bus Sekolah (Ledeng – Antapani dan Dago –Leuwipanjang) hanya melewati beberapa lokasi SMU Negeri di Kota Bandung. Saatinisudahdioperasikanduarute Bus SekolahtambahanyaituRute 3 Cibiru – Asia AfrikadanRute 4 Cibiru – Cibeureum.

Permasalahan kemacetan pada jam sibuk di Kota Bandung juga dapat disebabkan fenomena *tiebout sorting* dimana tidak adanya kebijakan/ ketentuanrayon pendidikanmenyebabkan orang tua bebas memilih lokasi sekolah sesuai preferensi dan penilaian kualitas. Hal ini berbeda pada contoh kebijakan angkutan sekolah di Inggris dan Australia yang memberlakukan sistem rayon. Kecenderungan tersebut semakin meningkatkan potensi kemacetan pada jam sibuk ketika distribusi fasilitas pendidikan tidak merata terutama sekolah tingkat lanjutan pertama dan atas. Berdasarkan data jumlah fasilitas pendidikan Kota Bandung tahun 2012, sekolah lanjutan tingkat atas paling banyak terletak di Kecamatan Lengkong, Kiaracondong, Andir, Cicendo, dan Coblong.

B. Pemodelan Analisis Kebijakan Angkutan Sekolah di Kota Bandung

Permasalahan kemacetan di Kota Bandung terkait dengan tingginya preferensi penggunaan kendaraan pribadi dan penyediaan sarana angkutan sekolah membutuhkan tindakan strategis. Tindakan strategis diperlukan untuk mengatasi kegagalan pasar yang terjadi dalam memenuhi kebutuhan mobilitas dengan tujuan bersekolah, salah satunya melalui kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah. Alternatif kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah sesuai dengan strategi kebijakan berdasarkan *generic policies* menurut Weimer dan Vining dapat menggunakan mekanisme non pasar dan penegakan peraturan(Weimer dan Vining, 2011). Penegakan peraturan dapat berupa penerapan tarif yang lebih murah bagi anak sekolah, namun alternatif kebijakan tersebut dirasa kurang efektif dalam mengurangi penggunaan kendaraan pribadi pada anak sekolah. Oleh karena itu pendekatan yang dilakukan cenderung

menggunakan mekanisme non pasar. Mekanisme non pasar terdiri dari strategi penyediaan layanan langsung oleh pemerintah, penyediaan oleh agen independen, dan penyediaan melalui kontrak.

Selain menerapkan kebijakan Bus DAMRI Gratis untuk anak sekolah, Dinas Perhubungan Kota Bandung juga menyediakan bus sekolah (khusus pelajar) tanpa pungutan biaya pada tahun 2014. Kedua kebijakan tersebut dapat dikategorikan sebagai strategi *non market supply* (mekanisme non pasar) dengankebijakan melalui BUMN dan penyediaan langsung oleh pemerintah.

C. Perbandingan Alternatif Kebijakan

Kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah berdasarkan tujuan dan kategori dampak yang dianalisis sesuai dengan proses penyusunan analisis kebijakan Weimer, maka dapat dibagi menjadi tiga alternatif yaitu tidak ada perubahan kebijakan (*status quo*), bus DAMRI gratis setiap Senin, dan bus sekolah gratis. Dalam hal ini, alternatif yang akan dibandingkan hanya dua yaitu strategi kebijakan bus sekolah gratis dan DAMRI gratis. Pada tabel 3 disebutkan bahwa *generic policies* yang dapat diterapkan dalam penyelenggaraan angkutan sekolah adalah mekanisme non pasar yang terdiri dari strategi penyelenggaraan angkutan sekolah langsung oleh pemerintah baik dengan cara penyediaan oleh BUMN/BUMD, melalui operator swasta, atau penyediaan langsung oleh pemerintah sendiri.

Strategi kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah melalui Bus Sekolah Gratis termasuk dalam *generic policies* mekanisme non pasar penyediaan langsung oleh pemerintah sendiri. Hal ini dikarenakan penyelenggaraan Bus Sekolah Gratis dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung di bawah Unit Pelaksana Tugas Trans Metro Bandung. Demikian pula dengan Program DAMRI Gratis merupakan penyelenggaraan yang dilakukan oleh pemerintah Kota Bandung yaitu Dinas Perhubungan Kota Bandung yang dikelola secara independen oleh operator Perum DAMRI yang merupakan BUMN.

Metode yang dapat dilakukan untuk menilai masing-masing alternatif tersebut adalah metode tabulasi silang. Pada penelitian ini metode tabulasi silang digunakan untuk menguji secara statistik korelasi antara karakter responden (siswa SMU N) dengan preferensi terhadap alternatif kebijakan penyelenggaraanangkutansekolah.Metodetabulasi silang dapat digunakan untuk membandingkan alternatif kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah di Kota Bandung yaitu kebijakan Bus Sekolah Gratis dan Program DAMRI Gratis, dengan menganalisis seberapa efektif alternatif kebijakan tersebut memberikan perubahan bagi pengguna kendaraan pribadi pada siswa SMU (khususnya SMU Negeri).

Tabel 3. Analisis Strategi Kebijakan

Generic Policies	Market Failure/Gov't Failure/Distribusi/Limitasi Lain	Limitasi dan Konsekuensi	Bentuk Kebijakan
Market Mechanism			
Freeing Markets Privatize	GF : Bureaucratic Supply	Distributional effect Transitional instability	Privatisasi Perusahaan Angkutan Sekolah
Establishing Rules			
Regulations Price Regulation	MF : Natural Monopolies DI : Equity in distribution DI : Equity in good distribution	Alllocative inefficiency X-inefficiency	Tarif yang lebih murah bagi anak sekolah
Non Market Mechanism			
Direct Supply Bureaus	MF : Natural Monopolies DI : Equity in distribution	Dynamic inefficiency X-inefficiency	Penyediaan bus sekolah oleh pemerintah
Independent Agencies	MF : Natural Monopolies/ DI : Equity in distribution/ GF : Bureaucratic supply failures	Agency Loss	BUMD/BUMN
Contracting Out *Direct Contracting*	MF : Public Goods especially local GF : Bureaucratic supply failures	Opportunistic behaviour by supplier	Penyediaan bus sekolah oleh pemerintah melalui swasta

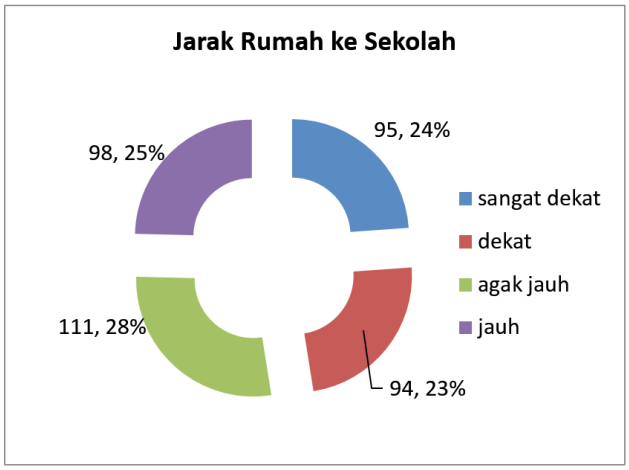
Sumber : Weimer dan Vining, 2011 dan Analisis, 2013

a. *Karakteristik Responden*

Karakteristik responden yaitu siswa SMA khususnya SMU Negeri di Kota Bandung mencakup jenis kelamin, usia, jarak rumah ke sekolah, dan kepemilikan kendaraan pribadi. Hasil responden yang diperoleh selama survei adalah 398 siswa SMU N yang tersebar di 30 kecamatan di Kota Bandung. Berdasarkan jenis kelamin diperoleh persentase responden siswa perempuan lebih besar dibandingkan dengan siswa laki-laki. Responden siswa perempuan SMA Negeri di Kota Bandung sebesar 56.28%, sedangkan siswa laki-laki sebesar 43.72%. Berdasarkan kelompok usia, siswa dengan usia 17 tahun merupakan responden dengan persentase tertinggi (41,21%), diikuti siswa berusia 16 tahun (36,68%), siswa berusia 15 tahun (15,33%), dan siswa berusia 18 tahun (6,78%).

Kepemilikan kendaraan pribadi menurut hasil survei terdiri dari 10 kelompok yaitu kepemilikan 1 mobil, 1 mobil dan 1 sepeda motor, 1 mobil dan > 1 sepeda motor, > 1 mobil, >1 mobil dan 1 sepeda motor, 1 sepeda motor, > 1 sepeda motor, sepeda, dan tidak memiliki kendaraan pribadi. Kepemilikan kendaraan responden siswa SMU N di Kota Bandung memiliki persentase tertinggi pada jenis sepeda motor (37.9%). Pada urutan kedua, persentase kepemilikan kendaraan berupa 1 mobil dan 1 sepeda motor mencapai 16,08%. Pada urutan terakhir adalah kepemilikan kendaraan pribadi berupa sepeda dengan persentase terendah yaitu 1.51%.

Karakteristik responden juga mencakup jarak rumah ke sekolah yang dibagi menjadi empat kategori yaitu sangat dekat, dekat, agak jauh, dan jauh. Kategori jarak sangat dekat diidentifikasikan berdasarkan lokasi atau jarak rumah ke sekolah yang berada pada kecamatan yang sama atau letak rumah pada kecamatan yang bersebelahan dengan sekolah. Kategori jarak dekat diidentifikasikan berdasarkan jarak rumah responden yang terpisah 1-3 kecamatan dari lokasi sekolah. Kategori jarak agak jauh diidentifikasikan berdasarkan jarak rumah responden yang terpisah 3-5 kecamatan dari lokasi sekolah. Dan kategori jauh diidentifikasikan berdasarkan jarak rumah responden yang terpisah >5 kecamatan dari lokasi sekolah. Berdasarkan hasil survei jarak rumah ke lokasi sekolah dalam hal ini responden siswa SMU Negeri di Kota Bandung memiliki distribusi yang cukup merata.



Gambar 2 Persentase Responden Berdasar Jarak Rumah ke Sekolah

Pada grafik dapat dilihat bahwa persentase responden siswa SMA N di Kota Bandung yang memiliki tempat tinggal berlokasi sangat dekat dari lokasi sekolah (SMA N) sebesar 23,9%. Sedangkan persentase siswa yang memiliki tempat tinggal jauh dari sekolah sebesar 24,6%. Persentase tertinggi terdapat pada siswa dengan lokasi tempat tinggal yang agak jauh dari sekolah (27,9%).

b. *Perilaku Perjalanan Bersekolah Responden*

Perilaku perjalanan dengan tujuan bersekolah responden dapat dikelompokkan menjadi pengguna kendaraan pribadi, angkutan umum, dan pengguna bus sekolah atau DAMRI gratis.

Berdasarkan hasil survei, penggunaan kendaraan pribadi mencapai 56.5% untuk siswa SMU N di Kota Bandung dengan persentase tertinggi merupakan jenis kendaraan sepeda motor (65.8%). Frekuensi penggunaan kendaraan pribadi yang paling tinggi adalah setiap hari dengan persentase 85.8%. Penggunaan kendaraan pribadi sebanyak 225 responden, memiliki persentase 61,7% responden yang mengendarai sendiri, sedangkan sisanya diantar/dijemput.

Perilaku perjalanan dengan tujuan bersekolah

menggunakan moda angkutan umum memiliki persentase yang lebih rendah dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Namun berdasarkan hasil survei terhadap 398 responden siswa SMU N di Kota Bandung setidaknya 66,8% siswa pernah menggunakan angkutan umum untuk perjalanan bersekolah. Jenis angkutan umum yang memiliki persentase tertinggi digunakan adalah angkutan perkotaan(196 responden atau 49,2%).Sedangkan frekuensi menggunakan angkutan umum setiap harinya berjumlah 123 responden (46,24%) dengan perbandingan terhadap 266 responden yang pernah menggunakan angkutan umum.

c. *Bus Sekolah*

Pada tabel di bawah ini diketahui bahwa sebanyak 77,4% responden (dari 398 siswa SMU N di Kota Bandung) mengetahui adanya program bus sekolah, sedangkan yang pernah menggunakan bus sekolah sebanyak 27,1 % saja. Hasil survei menunjukkan sebanyak 40 responden setiap hari menggunakan bus sekolah dan 84 responden menggunakan bus sekolah untuk perjalanan pulang sekolah.

Tabel 4. Perilaku Perjalanan Responden Siswa SMU N di Kota Bandung Menggunakan Bus Sekolah

No.	Perilaku Perjalanan dengan Tujuan Bersekolah		Frekuensi	Persentase (%)
1.	Mengetahui adanya Bus Sekolah	Tahu	308	77.4
		Tidak Tahu	90	22.6
2.	Pernah Menggunakan Bus Sekolah	Pernah	108	27.1
		Tidak	290	72.9
3.	Frekuensi Menggunakan Bus Sekolah	Setiap Hari	40	24.7
		Jarang	50	30.9
		Kadang-Kadang	72	44.4
4.	Pulang dengan Bus Sekolah	Ya	84	21.1
		Tidak	286	71.9
		Tidak Menjawab	28	7.0

Sumber : Hasil analisis, 2015

d. *DAMRI Gratis*

Pada tabel di bawah ini diketahui sebanyak 282 responden (70,9%) mengetahui adanya kebijakan DAMRI gratis untuk anak sekolah. Persentase tersebut memiliki angka yang lebih rendah dibandingkan dengan persentase siswa yang mengetahui adanya program bus sekolah. Hal ini menunjukkan bahwa sosialisasi DAMRI gratis masih kurang dibandingkan dengan sosialisasi program bus sekolah gratis. Responden yang pernah menggunakan DAMRI gratis berjumlah 80 siswa, namun demikian responden yang setiap hari menggunakan DAMRI gratis hanya berjumlah 8 orang. Sedangkan penggunaan DAMRI untuk tujuan pulang sekolah mencapai 41 orang (10,3%) saja.

Tabel 5. Perilaku Perjalanan Responden Siswa SMU N di Kota Bandung Menggunakan DAMRI Gratis

No.	Perilaku Perjalanan dengan Tujuan Bersekolah		Frekuensi	Persentase (%)
1.	Mengetahui adanya DAMRI gratis	Tahu	282	70.9
		Tidak Tahu	116	29.1
2.	Pernah Menggunakan DAMRI gratis	Pernah	80	20.1
		Tidak	318	79.9
3.	Frekuensi Menggunakan DAMRI gratis	Setiap Hari	8	10.0
		Jarang	29	36.25
		Kadang-Kadang	43	53.75
4.	Pulang dengan DAMRI gratis	Ya	41	10.3
		Tidak	308	77.4
		Tidak Menjawab	49	12.3

Sumber : Hasil analisis, 2015

e. *Preferensi Responden*

Perilaku perjalanan dengan tujuan bersekolah para responden (siswa SMU N di Kota Bandung) mempengaruhi preferensi kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah. Dalam penelitian ini akan dianalisis ada tidaknya keterkaitan antara karakteristik responden dan perilaku perjalanan terhadap preferensi kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah.

Tabel 6. Preferensi Responden Siswa SMU N di Kota Bandung

No.	Preferensi		Frekuensi	Persentase (%)
1.	Program yang dipilih	**Bus Sekolah**	**318**	**79.9**
		DAMRI Gratis	80	20.1
2.	Kemauan menggunakan Bus Sekolah	Tidak Menjawab	33	8.3
		Bersedia	260	65.3
		Tidak Bersedia	105	26.4
3.	Kemauan menggunakan DAMRI Gratis	Tidak Menjawab	119	29.9
		Bersedia	178	44.7
		Tidak Bersedia	101	25.4

Sumber : Hasil analisis, 2015

Berdasarkan hasil survei, preferensi responden terhadap kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah di Kota Bandung terdiri dari 79,9% memilih program bus sekolah sedangkan 20,1% memilih program DAMRI gratis. Sedangkan kemauan untuk menggunakan bus sekolah memiliki persentase yang lebih tinggi dibandingkan dengan kemauan responden menggunakan DAMRI gratis (65,3% responden bersedia menggunakan bus sekolah sedangkan 44,7% bersedia menggunakan DAMRI gratis).

Perbandingan antara program bus sekolah dan DAMRI gratis berdasarkan hasil survei dapat dirangkum sebagai berikut :

Tabel 7 Perbandingan Kebijakan Bus Sekolah dan DAMRI gratis

No.	Perilaku Perjalanan dengan Tujuan Bersekolah		DAMRI Gratis (%)	Bus Sekolah (%)
1.	Mengetahui adanya program Bus/DAMRI gratis	Tahu	70.9	77.4
		Tidak Tahu	29.1	22.6
2.	Pernah Menggunakan Bus/ DAMRI gratis	Pernah	20.1	27.1
		Tidak	79.9	72.9
3.	Frekuensi Menggunakan Bus/ DAMRI gratis	Setiap Hari	10.0	24.7
		Jarang	36.25	30.9
		Kadang-Kadang	53.75	44.4
4.	Pulang dg Bus/DAMRI gratis	Ya	10.3	21.1
		Tidak	77.4	71.9
		Tidak Menjawab	12.3	7.0
5.	Kemauan/Kesediaan Menggunakan Bus/DAMRI gratis	Tidak Menjawab	29.9	8.3
		Bersedia	44.7	65.3
		Tidak Bersedia	25.4	26.4
6.	Program yang Dipilih (Preferensi)		20.1	79.9

Sumber : Hasil Analisis, 2015

Berdasarkan perbandingan pada tabel 7, diketahui bahwa dari 398 responden (siswa SMU N di Kota Bandung) lebih banyak yang mengetahui program Bus Sekolah (77.4%) dibandingkan dengan program DAMRI gratis (70.9%). Selain itu, siswa yang pernah menggunakan bus sekolah juga lebih banyak dibandingkan dengan DAMRI gratis. Seperti yang terdapat pada tabel sebelumnya yang mengidentifikasikan bahwa dengan jenis angkutan umum yang paling banyak digunakan responden yaitu angkutan perkotaan dibanding bus.

D. Analisis Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Anak Sekolah Di Kota Bandung dengan Metode Tabulasi Silang

Korelasi antar variabel preferensi angkutan sekolah dengan karakteristik dan perilaku perjalanan dengan tujuan bersekolah para responden dapat dianalisis dengan metode tabulasi silang. Berdasarkan hasil analisis maka keterkaitan antar variabel dapat diidentifikasi sebagai berikut:

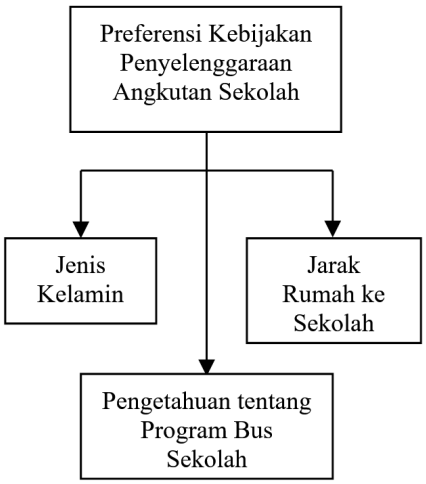
Tabel 8 Hasil Analisis Tabulasi Silang Hubungan Antar Karakteristik dan Perilaku Perjalanan Bersekolah dengan Program Pilihan Responden Siswa SMU N di Kota Bandung

No.	Hubungan Antar Variabel	Derajat Kebebasan (df) dengan (α) = 5%	Pearson Chi-Square (Hitung)	Chi-Square (Tabel)	Signifikansi (Asymp Sig 2 sided)	Signifikansi/ Probabilitas	Hasil analisis keterkaitan variabel
1.	Jenis Kelamin*Program Pilihan	1	**6.390[a]**	**3.84**	**0.011**	**0.05**	Ada korelasi
2.	Usia*Program Pilihan	3	3.741[a]	7.81	0.291	0.05	Tidak ada korelasi
3.	Jarak Rumah Ke Sekolah*Program Pilihan	3	**8.946[a]**	**7.81**	**0.030**	**0.05**	Ada korelasi
4.	Kepemilikan Kend*Program Pilihan	10	9.947[a]	18.31	0.445	0.05	Tidak ada korelasi

5.	Penggunaan Kend.Pribadi*Program Pilihan	1	.200[a]	3.84	.654	0.05	Tidak ada korelasi
6.	Jenis Kend. Pribadi*Program Pilihan	1	.753[a]	3.84	.861	0.05	Tidak ada korelasi
7.	Mengetahui Bus Sekolah*Program Pilihan	1	**5.593[a]**	**3.84**	**.018**	**0.05**	Ada korelasi
8.	Mengetahui Program DAMRI Gratis*Program Pilihan	1	3.023[a]	3.84	0.082	0.05	Tidak ada korelasi
9.	Mengetahui Bus Sekolah*Pernah menggunakan Bus Sekolah	1	**5.151[a]**	**3.84**	**0.023**	**0.05**	Ada korelasi
10.	Mengetahui Program DAMRI Gratis*Pernah menggunakan DAMRI Gratis	1	**28.267[a]**	**3.84**	**0.000**	**0.05**	Ada korelasi
11.	Penggunaan Kend. Pribadi*Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah	2	**29.975[a]**	**3.84**	**0.000**	**0.05**	Ada korelasi
12.	Penggunaan Kend. Pribadi*Kesediaan Menggunakan DAMRI gratis	2	**29.384[a]**	**3.84**	**0.000**	**0.05**	Ada korelasi

Sumber : Hasil Analisis, 2015

Ada tidaknya hubungan antara karakteristik dan perilaku perjalanan bersekolah dengan preferensi responden terhadap kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah dianalisis berdasarkan uji *Chi Square.* Hasil uji *Chi Square* menunjukkan bahwa karakteristik jenis kelamin dan jarak rumah ke sekolah memiliki korelasi terhadap preferensi responden. Sedangkan pengetahuan terhadap program Bus Sekolah merupakan perilaku perjalanan yang memiliki hubungan dengan preferensi responden. Korelasi tersebut ditandai dengan nilai uji *Chi Square*hitung yang lebih besar dari nilai *Chi Square* tabel sehingga Ho ditolak yang berarti ada hubungan antar variabel.



Gambar 3 Hubungan antar Variabel Karakteristik dan Perilaku Perjalanan Terhadap Preferensi Responden

Sumber : Hasil Analisis, 2015

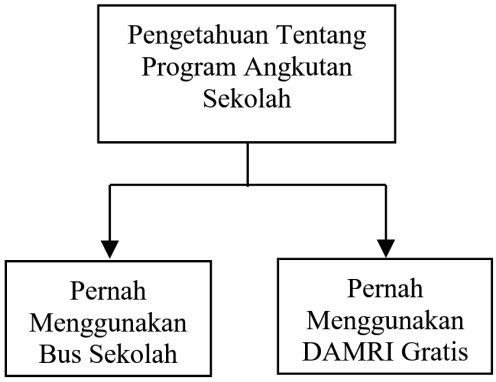
Hasil analisis tabulasi silang menunjukkan sebanyak 189 responden perempuan (84,4%) memilih Bus Sekolah sebagai kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah sedangkan sisanya memilih DAMRI gratis (35 responden). Responden laki-laki yang lebih memilih Bus Sekolah terhitung 139 responden 79,9%) dibandingkan sisanya 35 responden memilih DAMRI gratis. Berdasarkan variabel jarak rumah ke sekolah, responden dengan jarak sangat dekat ke sekolah sebanyak 76 responden lebih memilih Bus Sekolah dari total 95 responden berjarak sangat dekat. Responden dengan jarak dekat sebanyak 82 dari total 94 responden lebih memilih Bus Sekolah. Preferensi terhadap kebijakan Bus Sekolah juga lebih besar pada responden berjarak agak jauh (91 dari total 111 responden) dan jauh (69 dari total 98 responden). Pengetahuan tentang program Bus Sekolah memiliki hubungan dengan preferensi responden terhadap kebijakan angkutan sekolah. Hasil analisis tabulasi silang menunjukkan 254 responden yang mengetahui adanya program Bus Sekolah lebih memilih program Bus Sekolah (dari total 308 responden yang mengetahui adanya program Bus Sekolah), sedangkan sisanya hanya 54 responden yang memilih DAMRI gratis.

Selain preferensi terhadap kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah, pada penelitian ini juga dianalisis hubungan antara pengetahuan terhadap program Bus Sekolah dan DAMRI gratis terhadap peluang pemanfaatan program tersebut. Analisis hubungan juga mengkaitkan kesediaan menggunakan Bus Sekolah atau DAMRI gratis dengan perilaku penggunaan kendaraan pribadi. Hasil yang diperoleh berdasarkan analisis dengan metode tabulasi silang menunjukkan adanya korelasi antara pengetahuan tentang program atau kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah dengan peluang pemanfaatan program tersebut

dan kesediaan memanfaatkan program angkutan sekolah dengan perilaku penggunaan kendaraan pribadi.

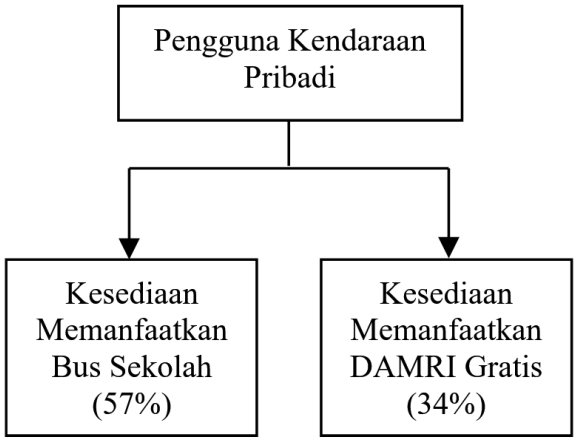
Pada hasil analisis tabulasi silang sebanyak 92 responden yang mengetahui adanya program Bus Sekolah pernah menggunakan/memanfaatkan program tersebut. Jumlah ini relatif kecil (29,9%) dibandingkan dengan 216 responden yang mengetahui program Bus Sekolah namun tidak pernah menggunakannya. Demikian pula dengan responden yang telah mengetahui adanya program DAMRI gratis hanya 27% yang pernah menggunakan DAMRI gratis (76 responden dari total 282 responden).

Tabulasi silang antara variabel penggunaan kendaraan pribadi dan kesediaan memanfaatkan program angkutan sekolah menunjukkan sebanyak 128 responden yang menggunakan kendaraan pribadi bersedia menggunakan bus sekolah (57% dari total 225 responden pengguna kendaraan pribadi). Sedangkan 34% responden (76 siswa) pengguna kendaraan pribadi bersedia memanfaatkan kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah menggunakan DAMRI gratis.



Gambar 4 Hubungan antar Variabel Pengetahuan Tentang Program Angkutan Sekolah dan Peluang Pemanfaatannya

Sumber : Hasil Analisis, 2015



Sumber : Hasil Analisis, 2015

Gambar 5 Hubungan antar Variabel Penggunaan Kendaraan Pribadi dan Kesediaan Pemanfaatan Program Angkutan Sekolah

KESIMPULAN

Kota Bandung telah menetapkan kebijakan dalam penyelenggaraan angkutan sekolah melalui program DAMRI gratis dan Bus Sekolah. Jika dilakukan perbandingan maka hipotesa awal alternatif kebijakan DAMRI gratis bagi anak sekolah menghasilkan dampak yang lebih signifikan dibanding alternatif lainnya. Selain itu resiko yang berpotensi ditanggung pemkot bandung dengan kebijakan DAMRI gratis untuk anak sekolah lebih kecil dibanding alternatif kebijakan lain terutama terkait pembiayaan. Kebijakan tersebut diharapkan dapat mengatasi persoalan kemacetan, penggunaan kendaraan pribadi, dan tingkat partisipasi sekolah untuk mencapai efisiensi, *equity*, kelayakan politik, dan keseimbangan anggaran. Meskipun demikian kebijakan harus dibarengi dengan kebijakan lainnya yang telah dijalankan ataupun rencana kebijakan lainnya (kebijakan *4 in 1*, *bike to work*, pembatasan jumlah kendaraan, *angkutan perkotaan day*, dan sebagainya). Akan tetapi dalam penelitian ini, alternatif kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah DAMRI gratis, memiliki nilai preferensi responden yang lebih rendah dibandingkan Bus Sekolah (20,1%).

SARAN

Preferensi terhadap kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah berdasarkan hasil analisis tabulasi silang memiliki keterkaitan dengan variabel jenis kelamin, jarak rumah ke sekolah, dan pengetahuan terhadap program Bus Sekolah. Keterkaitan tersebut tidak menunjukkan seberapa besar pengaruh variabel terhadap kesediaan menggunakan Bus Sekolah. Korelasi antara preferensi terhadap program pilihan dengan variabel (karakteristik dan perilaku perjalanan responden) diidentifikasi berdasarkan nilai Chi Square hitung > nilai Chi Square tabel dengan nilai signifikansi/probabilitas < 0.05.

Berdasarkan hasil penelitian diperoleh bahwa preferensi terhadap kebijakan Bus Sekolah lebih tinggi dibandingkan dengan DAMRI gratis. Namun demikian dalam penelitian ini tidak dibahas mengenai faktor-faktor yang berpengaruh terhadap preferensi tersebut. Berdasarkan hal tersebut maka perlu dilakukan penelitian lebih lanjut untuk menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap preferensi program angkutan sekolah. Selain itu, responden dalam penelitian ini merupakan siswa sekolah menengah atas yang karakter atau perilaku perjalanannya memiliki perbedaan dengan siswa sekolah dasar atau sekolah menengah pertama. Oleh karena itu, agar hasil penelitian dapat digeneralisir maka responden perlu diperluas.

Pada umumnya bus sekolah merupakan kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah yang paling nyaman dan aman, namun demikian perlu dipertimbangkan masalah pembiayaan dan pemeliharaan. Hal ini terkait dengan keterbatasan anggaran daerah dalam pengadaan sarana angkutan sekolah meskipun masalah tersebut dapat diatasi melalui CSR. Berdasarkan hal tersebut maka selanjutnya perlu dilakukan perhitungan biaya manfaat alternatif kebijakan penyelenggaraan angkutan sekolah melalui bus sekolah di Kota Bandung. Seperti contoh pada penelitian di Denpasar mengenai kelayakan finansial pengoperasian angkutan antar jemput siswa sekolah pada koridor Jalan Gunung Agung.

UCAPAN TERIMAKASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Transportasi Jalan dan Kereta Api yang telah memberikan dukungan dalam penyusunan penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Creswell, John. W. 2012. *Research Design: Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Pustaka Pelajar, Yogyakarta

Department of Education, Goverment of United Kingdom.(https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/445407/Home_to_School_Travel_and_Transport_Guidance.pdf) diunduh pada 20 November 2015

Department of Education & Training, State Government Victoria. (http://www.education.vic.gov.au/Documents/school/principals/management/sbppolicyandprocedures.doc) diunduh pada 21 November 2015.

Eriyanto. 2007. *Teknik Sampling Analisis Opini Public.* Yogyakarta :LKiS Pelangi Aksara.

Gaspersz, P. 1992. Teknik Analisis dalam Perancangan Percobaan. Tarsito : Bandung.

Government of South Australia. *School Transport Policy*. 2014. Department for Education and Child Development. http://www.decd.sa.gov.au/docs/documents/1/SchoolTransport.doc. Diakses pada 17 November 2015.

Ingram, Gregory K. *Patterns of Metropolitan Development : What Have We Learned?*. Paper dalam Konferensi TRED di Cambridge, Oktober 1996 direvisi Agustus 1997.

Istianto, Bambang. 2011. *Manajemen Pemerintahan dalam Perspektif Pelayanan Publik Edisi Kedua*. Jakarta : Mitra Wacana Media

Meyer, Michael D dan Miler, Eric J. 2000. Urban Transportation Planning: A Decision-Oriented Approach. McGraw-Hill Higher Education.

Morlok, Edward K. 1978. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta : Erlangga.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK. 967/AJ.202/DRJD/2007 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah.

Supranto, J. 2007. *Teknik Sampling untuk Survei dan Eksperimen*. Jakarta : Rineka Cipta.

Saputra, Isro dkk. 2013. *Pemodelan Bangkitan Pergerakan Orang Kota/Kabupaten Di Jawa Barat Tahun 2016*. Tugas Mata Kuliah MAP Infrastruktur dan Transportasi. Tidak diterbitkan. SAPPK ITB : Bandung.

Sinha, Kumares dan Labi, Samuel. 2007. *Transportation Decision Making : Principles of Project Evaluation and Programming*. John Wiley & Sons, Inc : Canada.

Sriastuti, D.A. Nyoman. *Analisis Kelayakan Finansial Pengoperasian Angkutan Antar Jemput Siswa Sekolah Pada Koridor Jalan Gunung Agung Denpasar*. Jurnal Spektran Vol.1 No. 1 Januari 2013 Universitas Udayana.

Vuchic, Vukan R. 2005. *Urban Transit : Operations, Planning, and Economics*. United States of America : John Wiley & Sons Inc.

Weimer, David L dan Vining, Aidan R. 2011. *Policy Analysis 5th Edition*. Pearson Education, Inc. United States.