

## IMPLEMENTASI LAYANAN TRANSPORTASI SEKOLAH BERBASIS PAGUYUBAN DI SD AL FALAH SURABAYA

**Enis Setyowati**

Program Studi Manajemen Pendidikan, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Surabaya

E-mail : [enissetyo128@gmail.com](mailto:enissetyo128@gmail.com)

**Syunu Trihantoyo**

Program Studi Manajemen Pendidikan, Fakultas Ilmu Pendidikan, Universitas Negeri Surabaya

E-mail : [syunutrihantoyo@unesa.ac.id](mailto:syunutrihantoyo@unesa.ac.id)

**Abstract :** *This study aims to analyze the safety, cost, adequacy, and efficiency factors in community-based transportation services at Al Falah Elementary School Surabaya. This study uses a type of qualitative approach with a case study research design. Data collection is done by using interview, observation, and documentation study techniques. The validity test of the data is done through a credibility test; transferability test, dependability test, and confirmability test. The results of the study related to the implementation of community-based school transportation services in Al Falah Elementary School Surabaya showed that analysis of safety factors was an important factor in the implementation of school transportation services. Analysis of safety factors includes human, vehicle and operational factors. Human factors show that fleet drivers have an important role in maintaining road safety. While vehicle factors indicate the importance of conducting routine checks regarding the condition of the vehicle. Operational factors related to student behavior when in a car. In addition, in school transportation services, cost analysis is a component that cannot be ignored. Benchmark used in determining the amount of the cost is the distance between the house and the school ranges from 2 to 25 km with a benchmark of around Rp. 200,000 - Rp. 700,000. Whereas for the analysis of adequacy is based on how many students are there with the number of existing fleets and area coverage. In addition, the purpose of the existence of school transportation services is to help students in terms of efficiency of arrival and return to and from school. So that in the management of school transportation services must have a good correlation between the 4 components that exist to create good service for students and guardians of students.*

**Keywords :** *implementation, school transportation, community*

**Abstrak:** Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor keselamatan, biaya, kecukupan, dan efisiensi dalam layanan transportasi berbasis paguyuban di SD Al Falah Surabaya. Penelitian ini menggunakan jenis pendekatan kualitatif dengan rancangan penelitian studi kasus. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan teknik wawancara, observasi, dan studi dokumentasi. Uji keabsahan data dilakukan melalui uji kredibilitas; uji transferabilitas, uji dependabilitas, dan uji konfirmabilitas. Hasil penelitian terkait implementasi layanan transportasi sekolah berbasis paguyuban di SD Al Falah Surabaya menunjukkan bahwa, analisis faktor keselamatan menjadi faktor penting dalam pelaksanaan layanan transportasi sekolah. Analisis faktor keselamatan meliputi faktor manusia, kendaraan, dan operasional. Faktor manusia menunjukkan bahwa sopir armada memiliki peran penting dalam menjaga keselamatan di jalan. Sedangkan faktor kendaraan menunjukkan pentingnya melakukan pengecekan rutin terkait kondisi kendaraan. Faktor operasional berkenaan dengan perilaku siswa ketika di dalam mobil. Selain itu dalam layanan transportasi sekolah analisis biaya merupakan komponen yang tidak bisa diabaikan. Patokan yang digunakan dalam menentukan besaran biaya adalah jarak rumah dengan sekolah berkisar 2-25 km dengan patokan iaya berkisar Rp 200.000 – Rp 700.000. Sedangkan untuk analisis kecukupan didasarkan pada seberapa banyak jumlah siswa dengan jumlah armada yang ada dan cakupan wilayah. Selain itu tujuan dari adanya layanan transportasi sekolah adalah membantu siswa dalam hal efisiensi waktu kedatangan dan kepulangan ke dan dari sekolah. Sehingga dalam manajemen layanan transportasi sekolah harus memiliki korelasi yang baik diantara ke 4 komponen yang ada untuk mewujudkan pelayanan yang baik bagi siswa dan wali murid.

**Kata Kunci:** *implementasi, transportasi sekolah, paguyuban*

Lembaga pendidikan merupakan organisasi yang memberikan pelayanan kepada *stakeholder* internal dan eksternal (Maghfiroh (2014:12). *Stakeholder* internal terdiri dari semua lembaga di dalam sekolah (seperti yayasan, program studi, dan unit kegiatan siswa) dan para aktor yang berada di dalamnya (seperti siswa, guru, tata usaha, dan staf yang lain). *Stakeholder* eksternal terdiri dari alumni, orang tua siswa, pemerintah, dan masyarakat umum. Menurut Kurniawan (2015:2) sasaran utama subyek pendidikan adalah peserta didik, yang dalam praktiknya peserta didik harus dipandang kedudukannya sebagai subyek dan obyek sekaligus. Febirauqa (2012:88) menyatakan bahwa peserta didik merupakan salah satu calon SDM yang mempunyai peranan penting dalam dunia pendidikan, karena peserta didik merupakan sentral layanan pendidikan di sekolah.

Manajemen layanan khusus adalah sebuah komponen yang wajib dimiliki oleh sekolah guna menunjang aktivitas sekolah secara maksimal. Keberhasilan proses belajar mengajar di sekolah tidak luput dari terselenggaranya layanan atau fasilitas-fasilitas lain di luar kelas. Layanan khusus merupakan salah satu kewajiban sekolah untuk menyediakan sarana dan prasarana pendukung pembelajaran bagi siswa baik secara langsung maupun tidak langsung. Layanan khusus menjadi komponen penting dalam pemenuhan kebutuhan siswa dan anggota sekolah. Selain itu layanan khusus diselenggarakan bertujuan untuk memperlancar proses pembelajaran sehingga dapat tercapainya tujuan yang diinginkan secara efektif dan efisien.

Werang (2015:157) berpendapat bahwa "Program layanan khusus merupakan faktor pendukung kualitas pendidikan yang diselenggarakan pada sekolah. Itulah sebabnya program layanan khusus masih terus digalangkan dan dilaksanakan pada hampir semua sekolah di Indonesia. Dalam rangka melengkapi usaha pencapaian tujuan pendidikan di sekolah, salah satu bidang garapan layanan khusus di sekolah adalah layanan transportasi sekolah. Layanan transportasi sekolah merupakan layanan antar jemput siswa yang disediakan sekolah guna menunjang proses pembelajaran. Pemikiran dasar yang melatarbelakangi perlunya sekolah menyediakan transportasi sekolah supaya para siswa datang dan pergi ke sekolah tepat waktu

serta aman dan nyaman."

Transportasi sekolah berfungsi sebagai bagian dari layanan khusus dalam menunjang pembentukan kualitas pendidikan di sekolah. Transportasi sekolah menjadi alat bagi siswa untuk datang dan pergi ke sekolah tepat waktu. Selain itu transportasi sekolah membantu menunjang dalam proses pembelajaran melalui kehadiran siswa tepat waktu ke sekolah. Dengan adanya transportasi sekolah siswa datang tepat waktu sehingga mengurangi resiko adanya pengurangan poin bagi siswa yang terlambat datang. Berdasarkan hasil wawancara dengan ketua koordinator layanan transportasi sekolah, pengurangan poin yang diberlakukan untuk keterlambatan siswa adalah 5 poin. Pengurangan poin sendiri akan berdampak pada penilaian akhir tentang kedisiplinan siswa

Pengelolaan transportasi sekolah harus menjadi hal yang diutamakan selain komponen pendidikan lainnya. Karena transportasi sekolah menjadi salah satu layanan, maka kondisi layanan transportasi sekolah harus memenuhi beberapa indikator kelayakan sebagai salah satu layanan yang diberikan sekolah kepada siswa atau warga sekolah lainnya. Pengelolaan transportasi di Indonesia pada kenyataannya masih banyak sekolah yang belum menyediakan layanan ini.

Kenyataan yang ada di lapangan khususnya untuk wilayah Surabaya kinerja bus sekolah yang disediakan tidak mencukupi baik dari armada maupun rute. Kabid Lalu Lintas Dinas Perhubungan Surabaya, Irvan Wahyu Drajat jumlah bus sekolah yang ada di Surabaya tersedia 4 unit dengan 1 rute berangkat dan pulang sekolah. Hal ini menunjukkan bahwa jumlah siswa dan jumlah armada tidak seimbang, bahkan dikatakan sangat minim. Selain itu menurut data dari *Castrol Manager* Tahun 2015, Surabaya menempati posisi keempat sebagai kota termacet di dunia dengan jumlah kemacetan sebanyak 29.880 kali. Upaya yang dapat dilakukan Pemerintah Kota Surabaya adalah menyediakan bus sekolah serta mendorong sekolah dan pihak swasta untuk menyediakan layanan transportasi sekolah guna mengurangi kemacetan di wilayah Surabaya (Zainuddin, 2015).

Sambodja (2015:37) menyatakan bahwa jumlah siswa menengah pertama dan atas di area jalan Wijaya Kusuma sebanyak 4.000 siswa dengan lokasi tempat tinggal tersebar di 31 kecamatan di wilayah Surabaya. Lebih dari

setengah responden yaitu 57% bersedia berangkat menggunakan bus sekolah sebagai media transportasi. Sedangkan yang tidak bersedia sebesar 12% dan lainnya abstain. Jumlah armada yang dibutuhkan sebanyak 38 bus besar yang berkapasitas 54 seats atau 66 bus jika menggunakan bus kecil yang berkapasitas 31 seats. Hal ini menunjukkan bahwa bus sekolah sangat dibutuhkan siswa sebagai sarana transportasi ke sekolah.

Fenomena yang ada mendorong sekolah untuk menyediakan layanan transportasi sekolah secara mandiri sebagai salah satu layanan yang mendukung proses pembelajaran. Salah satu sekolah yang mempunyai layanan transportasi sekolah adalah SD Al-Falah Surabaya. SD Al-Falah Surabaya merupakan sekolah swasta yang berdiri di bawah naungan yayasan Al-Falah Surabaya. Jumlah peserta didik di SD Al-Falah sebanyak 731 orang dengan persentase pengguna layanan transportasi sekolah sebesar 25%, selebihnya diantar jemput oleh orang tua. Layanan transportasi sekolah yang dimiliki yayasan Al-Falah sebanyak 14 armada untuk TK dan SD, sedangkan untuk SMP sebanyak 13 armada.

Manfaat atau dampak yang dirasakan dengan adanya layanan transportasi sekolah adalah orang tua terbantu dalam mengantar dan menjemput siswa ke sekolah. Selain itu layanan transportasi sekolah juga memberikan dampak positif bagi sekolah karena dengan adanya layanan transportasi sekolah menaikkan citra sekolah di mata wali murid serta menjadikan sekolah lebih unggul dalam hal penyediaan layanan pendukung bagi siswa dalam melaksanakan pembelajaran di sekolah. Dampak lain yang dapat dirasakan dari adanya layanan transportasi sekolah adalah membantu pemerintah kota Surabaya dalam mengurangi tingkat kemacetan

Transportasi sekolah sebagai sarana antar jemput siswa dalam pengelolannya harus memperhatikan hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan, biaya, kecukupan serta efisiensi (Kusmintardjo, 1993:60). Keselamatan berkaitan dengan bagaimana pihak pengelola layanan transportasi sekolah dalam menerapkan sistem keselamatan selama perjalanan. Hal yang menjadi fokus dalam keselamatan adalah bagaimana pihak pengelola mengidentifikasi risiko-risiko yang berkaitan dengan keselamatan seperti risiko dari sisi manusia, kendaraan, operasional, infrastruktur atau lingkungan, dan masyarakat. SD Al-Falah Surabaya dalam

melaksanakan layanan transportasi sekolah sisi keselamatan dapat dilihat dari kualifikasi sopir armada yang berhubungan dengan pemahaman tentang keselamatan di jalan, memahami rambu-rambu lalu lintas, serta memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM). Kelengkapan kendaraan juga harus diperhatikan dalam menjamin keselamatan siswa. Ketua armada akan melakukan pertemuan sebulan sekali untuk membahas bagaimana kondisi kendaraan. Selain itu sopir armada juga harus memberikan instruksi kepada siswa ketika di dalam mobil untuk menjaga keamanan. Hal lain yang harus diperhatikan adalah pemberhentian mobil di sekolah serta cara siswa turun dari mobil.

Layanan transportasi sekolah juga harus memperhatikan faktor ekonomi atau biaya. Faktor ini menjadikan patokan bagi sekolah dan orang tua siswa dalam menggunakan layanan transportasi sekolah. Patokan yang digunakan dalam penentuan biaya adalah cakupan wilayah yang dapat dijangkau oleh layanan transportasi sekolah ini sendiri (Kusmintardjo, 1993:67). Patokan biaya yang digunakan di SD Al-Falah Surabaya adalah berdasarkan jarak tempuh serta pembagian wilayah. Jarak tempuh maksimal yang ditetapkan oleh pihak sekolah adalah 25 Km serta pembagian wilayah ada 4 yaitu jalur Selatan sampai Candi, jalur Utara sampai Pantai Mentari, Kenjeran, jalur Barat sampai Manukan, dan jalur Timur sampai Medayu.

Selain faktor ekonomi ada faktor lain yang tidak kalah penting yaitu faktor kecukupan. Faktor kecukupan berkaitan dengan bagaimana kondisi transportasi, penetapan kendaraan yang digunakan, jumlah tempat duduk, serta jumlah siswa (Kusmintardjo, 1993:67). SD Al-Falah Surabaya dalam menentukan kecukupan dalam pelaksanaan layanan transportasi sekolah berpatokan pada jumlah siswa serta jumlah armada yang dibutuhkan untuk menampung secara keseluruhan. Jumlah siswa yang menggunakan layanan transportasi sekolah sebanyak 365 siswa dengan jumlah armada sebanyak 14. Untuk pemilihan kendaraan disesuaikan dengan pemilik armada karena bukan pihak sekolah yang menentukan.

Efisiensi merupakan salah satu faktor yang semestinya diterapkan dalam layanan transportasi sekolah. Efisiensi berkaitan dengan waktu, dimana dalam layanan transportasi sekolah dapat membantu siswa serta orang tua dalam menghadapi kemacetan di jalan. SD Al-Falah Surabaya dalam hal efisiensi dilakukan

dengan menetapkan aturan mengenai jadwal keberangkatan dan kepulangan serta estimasi keterlambatan bagi siswa untuk masuk ke dalam mobil. Jadwal keberangkatan dimulai pada pukul 05.30 untuk rute yang paling jauh serta kepulangan pada pukul 12.30 untuk kelas 1 dan 2, serta pukul 15.30 untuk kelas 3,4,5, dan 6. Estimasi keterlambatan siswa untuk masuk ke dalam mobil 5 sampai 10 menit, jika melebihi maka siswa yang bersangkutan akan ditinggal. Hal ini dilakukan untuk mengantisipasi kemacetan di jalan serta keterlambatan datang ke sekolah dikarenakan ada pengurangan poin bagi siswa yang datang terlambat.

SD Al-Falah sebagai salah satu sekolah swasta yang menyediakan layanan transportasi sekolah memiliki perbedaan dengan sekolah yang lainnya. Armada yang digunakan sebagai sarana transportasi bukan milik sekolah melainkan milik para sopir yang bergabung dalam sebuah paguyuban di bawah naungan SD Al-Falah. Layanan transportasi di SD Al-Falah dulu bermula dari sebuah koperasi. Namun koperasi tersebut dibubarkan oleh pihak sekolah, kemudian pada tahun 2005 para pemilik kendaraan yang dulu bekerja di bawah naungan koperasi SD Al-Falah membentuk sebuah paguyuban yang dinaungi oleh pihak SD Al-Falah. Selain itu layanan transportasi ini juga membantu sekolah dalam menghemat dana operasional yang digunakan dalam pengadaan armada serta membantu siswa datang tepat waktu yang berdampak pada pembebasan pengurangan poin. Berdasarkan latar belakang diatas peneliti tertarik untuk melakukan penelitian di bidang manajemen layanan transportasi sekolah, maka peneliti membuat judul "Manajemen Layanan Transportasi Sekolah Berbasis Paguyuban di SD Al-Falah Surabaya".

## METODE

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan rancangan penelitian Studi Kasus. Alasan peneliti menggunakan rancangan studi kasus karena dengan menggunakan pendekatan studi kasus peneliti dapat melakukan penelitian yang mendalam untuk mengungkap fenomena dan menganalisis tentang implementasi layanan transportasi sekolah berbasis paguyuban di SD Al Falah Surabaya. Penelitian ini bertujuan untuk memahami fenomena yang mencakup analisis keselamatan, biaya, kecukupan dan efisiensi di SD Al Falah Surabaya secara holistik dan

dengan cara deskripsi pada konteks khusus dengan memanfaatkan metode ilmiah.

Penelitian ini dilakukan SD Al Falah Surabaya yang terletak di JL. Taman Mayangkara, No. 2-4, Darmo, Wonokromo, Kota Surabaya, Jawa Timur. Teknik pengumpulan data menggunakan wawancara, observasi, dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan wawancara semi terstruktur, Informan dalam penelitian ini antara lain : Kepala Sekolah SD Al Falah Surabaya, Waka Kesiswaan dan Humas, Guru Piket, Ketua Koordinator, Koordinator SD, Sopir Armada, Peserta Didik, dan Wali Murid.

Penelitian ini menggunakan observasi non partisipan, dokumen-dokumen yang dijadikan sumber data dalam penelitian. Sumber data secara garis besar yaitu data primer dan sekunder. Teknik analisis data dalam penelitian ini meliputi kondensasi data, penyajian data, dan verifikasi data. Uji keabsahan data dilakukan melalui uji kredibilitas yang meliputi triangulasi sumber, triangulasi teknik, dan *membercheck*; uji transferabilitas, uji dependabilitas, dan uji konfirmabilitas

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Analisis Keselamatan Dalam Implementasi Layanan Transportasi Sekolah Berbasis Paguyuban.

Layanan khusus ialah suatu bentuk aktivitas penunjang kebutuhan siswa dalam proses belajar mengajar guna mencapai tujuan pendidikan berjalan secara efektif dan efisien (Putra, 2016:2). Dalam pelaksanaan pengembangan kemampuan hidup siswa sekolah sebagai satuan pendidikan tidak hanya memperhatikan layanan dalam bidang pembelajaran melalui mata pelajaran atau bidang studi, melainkan juga harus memperhatikan layanan pendukung lainnya yaitu layanan khusus yang diprogramkan dan dikembangkan oleh sekolah. Salah satu jenis layanan khusus yang ada di sekolah yakni layanan transportasi sekolah. Putri (2016:2) layanan transportasi sekolah adalah layanan yang disediakan oleh sekolah berupa transportasi sekolah untuk membantu peserta didik datang dan pulang sekolah dengan aman dan nyaman. Terkait kenyamanan Ermirasari, Sofhia dan K.D.M.E Handayeni (2017:2) menyatakan bahwa pelajar lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi di bandingkan bus sekolah karena pelayanan yang lebih baik.

Keselamatan menjadi hal yang harus diperhatikan dalam menggunakan moda transportasi ke sekolah. Hal ini juga berlaku bagi para penyedia jasa transportasi sekolah di SD Al Falah Surabaya. Sebagai salah satu layanan transportasi sekolah para sopir armada harus memiliki perhatian yang tinggi terhadap keselamatan siswa ketika di jalan. Ada beberapa faktor yang harus diperhatikan dalam menjaga keselamatan selama di jalan dan di dalam mobil, seperti faktor resiko manusia, faktor resiko kendaraan, faktor resiko operasional, faktor risiko infrastruktur/ lingkungan, dan (e) masyarakat.

Faktor resiko manusia menyangkut bagaimana perilaku sopir ketika di jalan. Menurut Douglas Robertson (2002:118) faktor risiko manusia tidak hanya dipertimbangkan ketika membuat keputusan tentang pilihan mode, tetapi juga ketika mempertimbangkan prosedur dan faktor operasional lainnya yang mempengaruhi keamanan keseluruhan mode. Misalnya, memberikan pelatihan kepada siswa yang menggunakan bus sekolah diwajibkan untuk menerima pelatihan keselamatan setidaknya dua kali setahun. Menurut Douglas Robertson (2002:118) selain memberikan pelatihan kepada siswa terkait keselamatan selama dalam perjalanan, pelatihan juga diberikan kepada sopir bus. Tidak seperti pengemudi kendaraan penumpang lainnya, umumnya sopir bus diwajibkan memiliki surat izin mengemudi komersial (CDL) atau lisensi serupa, dan menerima banyak latihan.

Di paguyuban An Nur sendiri terkait dengan pelatihan keselamatan bagi siswa maupun sopir armada belum pernah dilakukan. Selain itu juga tidak memiliki peraturan secara spesifik terkait dengan perilaku sopir ketika di dalam mobil. Namun terkait dengan hal tersebut sopir armada harus paham betul mengenai hal-hal yang berhubungan dengan keselamatan di jalan, seperti harus patuh terhadap rambu-rambu lalu lintas, mengerti lokasi penjemputan siswa, serta menjaga perilaku ketika di dalam mobil agar konsentrasi tetap terjaga, dan memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM).

Faktor lain yang mempengaruhi keselamatan adalah faktor resiko kendaraan. Menurut Kusmintardjo (dalam Putri), 2016:6 beberapa hal yang dianggap perlu dan merupakan kelengkapan khusus kendaraan yaitu mengidentifikasi surat-surat, warna, lampu sinyal, kaca, tempat duduk dan tali pengaman. Kelengkapan fisik kendaraan tersebut harus

dipenuhi agar keselamatan dan kenyamanan peserta didik terjamin. Upaya untuk mendukung pentingnya keselamatan selama di jalan para sopir armada akan mengadakan pengecekan kendaraan yang dilakukan secara rutin. Pengecekan kendaraan terkait dengan kondisi rem, lampu sen, lampu utama, pintu dan kaca mobil dilakukan setiap hari oleh sopir armada ketika mobil akan melakukan perjalanan. Sedangkan terkait dengan pengecekan aki dilakukan 3 minggu sekali dan pengecekan oli akan dilakukan 3 bulan sekali.

Selain itu para sopir armada juga harus melakukan pengecekan terhadap kelengkapan surat seperti SIM dan STNK, dimana hal ini juga merupakan komponen yang penting untuk mendukung keselamatan di jalan. Disamping itu mobil yang digunakan sebagai moda transportasi sekolah memiliki tulisan yang menunjukkan lembaga dimana moda tersebut beroperasi. Hal ini dimaksudkan untuk membedakan moda transportasi sekolah dengan moda transportasi lainnya.

Pihak paguyuban An Nur memiliki bengkel langganan yang biasa menangani masalah-masalah mobil yang ada di dalam paguyuban. Kebetulan pemilik bengkel adalah ketua koordinator layanan transportasi sekolah, sehingga secara otomatis akan lebih mempermudah dalam pengontrolan terkait dengan kondisi kendaraan dari masing pemilik armada. Pengecekan kondisi kendaraan tidak selamanya dilakukan oleh bengkel. Namun ada satu kondisi dimana para sopir armada memiliki kemampuan untuk memperbaiki sendiri kerusakan yang ada pada mobil. Misalnya, ketika ada kerusakan pada dongkrak mobil maka sopir armada tidak akan buru-buru memanggil bengkel, namun mereka akan mencoba memperbaiki sendiri dengan bantuan dari sopir armada yang lain.

Untuk mengoptimalkan keselamatan di jalan maka di sisi siswa para sopir armada memiliki peraturan tersendiri ketika di dalam mobil. Peraturan ini dimaksudkan untuk memberikan pengawasan secara langsung kepada siswa terkait dengan perilaku selama di dalam mobil. Peraturan tersebut menyangkut hal sebagai berikut: (1) tidak boleh bertengkar dengan sesama siswa, (2) tidak boleh berkata kasar serta membuka kaca mobil, (3) tidak boleh gaduh ketika di dalam mobil karena dapat mengganggu konsentrasi sopir dalam mengemudi, dan (4) tidak boleh berpindah tempat duduk.

Pihak sekolah dan paguyuban akan mengadakan pertemuan rutin 3 bulan sekali untuk mengetahui apa saja yang perlu didiskusikan menyangkut dengan masalah-masalah yang ada antara siswa dan wali murid selama menggunakan layanan transportasi sekolah. Karena ketika di jalan tanggung jawab sepenuhnya berada di tangan para sopir armada. Dimana para sopir armada merupakan ustadz bagi para siswa.

Pihak sekolah melalui Waka Kesiswaan dan Humas akan memberikan masukan terkait dengan masalah yang ada, seperti pengaduan wali murid terhadap perilaku sopir yang memutar musik dangdut di dalam mobil. Solusi yang diberikan pihak sekolah adalah memberikan himbauan kepada semua sopir armada bahwa ketika di dalam mobil harus mendengarkan murotal karena merupakan salah satu bagian dari pembelajaran di sekolah. Hal semacam ini akan disampaikan kepada Koordinator SD karena dari pihak sekolah, wali murid, dan layanan transportasi sekolah harus memiliki korelasi yang baik.

Faktor yang keempat adalah infrastruktur dimana menurut Douglas Robertson (2002:121) Infrastruktur dan faktor risiko lingkungan adalah karakteristik dari rute di mana anak-anak usia sekolah pergi ke dan dari sekolah dan daerah-daerah di sekitar lokasi sekolah. Faktor-faktor ini yang mempengaruhi setiap mode perjalanan. Menurut Evers (2014:108) bahwa dalam menunjang keselamatan di jalan harus memperhatikan: (1) karakteristik jalan dan perangkat kontrol lalu lintas; (2) karakteristik lalu lintas; (3) karakteristik penggunaan lahan yang berdekatan; (4) keamanan zona sekolah dan karakteristik lokasi situs. Faktor ini tidak begitu ditonjolkan oleh sopir armada karena secara alami mereka sudah memahami bagaimana kondisi yang ada di sekitar lokasi penjemputan dan sekolah. Untuk karakteristik jalan dan perangkat kontrol lalu lintas mereka sudah menjelaskan bahwa untuk menjadi sopir di paguyuban An Nur sendiri harus memahami rambu lalu lintas. Maka secara otomatis mereka sudah paham dengan hal ini.

Selanjutnya berkaitan dengan faktor masyarakat dapat dilihat secara langsung dari pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh setiap siswa. Untuk di SD Al Falah sendiri sebagian wali murid memilih mobil transportasi sekolah sebagai moda perjalanan bagi anaknya. Hal ini dikarenakan kesibukan serta mempertimbangkan keselamatan dan

kenyamanan yang didapatkan dengan menggunakan layanan transportasi sekolah. Layanan transportasi sekolah akan memberikan pelayanan yang memuaskan kepada wali murid dan siswa karena mereka juga membutuhkan pelanggan, dengan kata lain ketiganya memiliki hubungan yang baik. Pihak paguyuban akan memberikan pelayanan yang sesuai dengan standar yang diinginkan oleh wali murid dan siswa terkait dengan keselamatan selama di jalan.

### **Analisis Biaya Dalam Implementasi Layanan Transportasi Sekolah Berbasis Paguyuban Di SD Al Falah Surabaya**

Biaya merupakan hal yang harus diperhatikan oleh setiap wali murid yang akan mengikutsertakan anaknya dalam layanan transportasi sekolah. Menurut Kotoula (2017:358) dalam memilih bus sekolah sebagai moda transportasi harus ditentukan pula jenjang pendidikan, umur, dan jarak.. Penentuan besarnya biaya yang ditentukan dari pihak layanan transportasi sekolah akan mempengaruhi seberapa tinggi antusias wali murid untuk mengikuti. Selain itu dari sisi layanan transportasi sekolah juga harus memperhatikan bagaimana perbandingan antara pengeluaran dan pendapatan yang diperoleh agar biaya yang dibebankan nantinya bersifat rasional.

Faktor ekonomi merupakan faktor yang harus diperhatikan oleh sekolah dan juga pemerintah dalam menentukan besar biaya yang nanti ditetapkan (Kusmintardjo, 1993:67). Latar belakang peserta didik akan mempengaruhi minat orang tua siswa untuk menggunakan layanan transportasi sekolah yang telah disediakan. Penentuan biaya ditentukan berdasarkan cakupan wilayah, semakin jauh cakupan wilayah maka biaya yang dibebankan kepada orang tua juga semakin tinggi. Pihak sekolah harus membatasi cakupan wilayah, hal ini dimaksudkan untuk memberikan rata-rata biaya serta pengelompokkan wilayah yang dijangkau.

Berdasarkan hasil temuan penelitian yang diperoleh mengenai biaya layanan transportasi sekolah di SD Al Falah Surabaya maka dapat diketahui bahwa penentuan biaya di dasarkan pada seberapa jauh jarak tempat tinggal dengan sekolah. Sedangkan dalam penentuan biaya dikelola secara mandiri oleh pihak paguyuban sehingga pihak sekolah tidak memiliki andil di dalamnya, maka dapat dikatakan bahwa pihak

sekolah juga tidak mendapatkan apa-apa dari adanya layanan transportasi sekolah ini.

Peneliti menemukan bukti bahwa dalam pelaksanaannya pihak layanan transportasi sekolah dalam menentukan biaya selain jarak tempat tinggal juga berdasarkan keikutsertaan siswa dalam layanan ini. Sesuai dengan peraturan maka dibagi menjadi 3, yaitu biaya untuk siswa yang hanya ikut berangkat, hanya ikut pulang, dan juga yang ikut pulang dan pergi. Hal ini jelas akan berpengaruh pada biaya yang dibebankan kepada setiap wali murid.

Pihak layanan transportasi sekolah sebelum menetapkan besaran biaya yang dibebankan kepada wali murid terlebih dahulu akan dilakukan *survey*. Tujuan dilakukan *survey* adalah mengetahui lokasi tempat tinggal siswa serta mengukur seberapa jauh jaraknya dengan sekolah. Selain itu juga mengetahui apakah siswa yang bersangkutan memiliki teman yang sekawasan dalam penjemputan atau kepulangan nanti. Alur dalam penentuan biaya dimulai dari: (1) pengajuan permintaan dari wali murid untuk mengikuti layanan transportasi sekolah, (2) wali murid mengisi formulir pendaftaran, (3) penyerahan formulir kepada pihak paguyuban, (4) data diterima dan dikelola, (5) Koordinator memilih sopir armada, (6) sopir armada melakukan kunjungan ke rumah wali murid, dan (7) ada perjanjian yang dilakukan kedua belah pihak terkait besaran biaya dan waktu pembayaran.

### **Analisis Kecukupan Dalam Layanan Transportasi Sekolah Berbasis Paguyuban Di SD Al Falah Surabaya.**

Layanan transportasi sekolah sebagai penyedia jasa harus memperhatikan pemilihan jenis armada yang digunakan. Jenis armada akan mempengaruhi ketersediaan serta kenyamanan bagi siswa pengguna layanan. Pappas (2015:259) menyatakan bahwa dalam pemenuhan jumlah moda transportasi secara gratis masih mengalami banyak kendala. Kendala ini yang menyebabkan adanya partisipasi secara aktif baik dari pihak pemerintah maupun sekolah untuk menyediakan lebih banyak bus sekolah sebagai sarana transportasi sehingga perbandingan siswa dan jumlah memenuhi standar kecukupan yang diperlukan. Sehingga menurut Al Akbar, G.F dan Burhannudin (2017:10) harus memperhatikan cakupan wilayah dalam sekali angkut apakah menggunakan *single* atau *double routing*. Kecukupan merupakan hal yang

diperhatikan oleh penyedia layanan transportasi sekolah. Kecukupan dalam layanan transportasi sekolah harus disesuaikan dengan pengguna layanan yang ada. Hal ini dimaksudkan untuk memberikan kenyamanan bagi pengguna selain itu juga untuk mengetahui seberapa banyak minat pengguna layanan transportasi sekolah itu sendiri.

Faktor kecukupan dihubungkan dengan bagaimana kondisi transportasi, penetapan kendaraan yang digunakan, jumlah tempat duduk, serta jumlah siswa (Kusmintardjo, 1993:67). Selain kelengkapan kendaraan juga dilakukan penetapan rute transportasi sekolah yang digunakan. Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di SD Al Falah Surabaya dapat dijelaskan bahwa dalam hal kecukupan pihak pengelola paguyuban layanan transportasi sekolah menggunakan perbandingan jumlah siswa dengan jumlah mobil yang ada. Untuk layanan ini sendiri memiliki jumlah armada sebanyak 27 mobil yang terdiri dari 13 mobil untuk SD dan 14 mobil untuk SMP. Sedangkan untuk jenis mobil disesuaikan dengan jumlah siswa yang dimiliki oleh masing-masing sopir armada. Jenis armada yang digunakan di layanan transportasi sekolah ini sendiri adalah Gran Max, Luxio, dan Elf. Namun jenis armada yang paling banyak digunakan adalah Gran Max, dimana penggunaan jenis armada ini disebabkan jumlah siswa dalam satu armada terbilang banyak. Sehingga harus menggunakan jenis armada ini. Daya tampung untuk Gran Max sendiri berkisar antara 11-15 siswa. Hal ini tentu akan berbeda dengan penggunaan mobil jenis Elf yang mampu menampung sebanyak 18 siswa.

Namun ada satu sopir armada yang memiliki jumlah siswa sebanyak 19 dengan menggunakan jenis mobil Gran Max. Berdasarkan hasil wawancara dengan sopir tersebut bahwa jumlah tersebut terbagi menjadi 2 kategori. Dimana ada siswa yang ikut pulang dan pergi, ada juga yang hanya ikut pulang saja. Untuk pembagian siswa disesuaikan dengan pembagian wilayah yang ada. Cakupan wilayah yang dilewati oleh layanan transportasi sekolah ini mulai dari Ketintang, Karah, Jombang, Ngagel, Pucang, Medayu, Rungkut, Gedangan, Sidoarjo, Wage, Sepanjang, Kebraon, Wiyung, Lidah, Manukan, Benowo, Perak. Tiap-tiap armada punya jalur sendiri, jadi kita mulai dari Surabaya bagian Barat, Timur, Selatan, dan Utara serta Sidoarjo ada semua.

Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa dalam satu kawasan tidak boleh hanya terdapat satu sopir namun harus ada beberapa sopir. Untuk wilayah yang ramai seperti daerah Ketintang, Karah, dan Jambangan ada 4 armada yang beroperasi di sekitar kawasan tersebut. Namun berbeda dengan daerah Kebranon yang bisa dibilang kurang ramai maka hanya ada satu armada yang beroperasi.

### **Analisis Efisiensi Dalam Layanan Transportasi Sekolah Berbasis Paguyuban Di SD Al Falah Surabaya.**

Efisiensi dalam layanan transportasi sekolah sering dikaitkan dengan ketepatan dalam penggunaan waktu. Disini mengandung arti bahwa dengan adanya layanan transportasi sekolah dapat membantu siswa dalam hal ketepatan datang ke sekolah. Mengingat Surabaya merupakan salah satu kota dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Permasalahan ini menjadi bahan bagi peneliti sebelumnya untuk melakukan penelitian mendalam mengenai dampak yang dirasakan siswa dengan adanya layanan transportasi sekolah. Agustine (2017) layanan transportasi sekolah membantu siswa datang tepat waktu ke sekolah yang berdampak pada motivasi dan prestasi siswa di sekolah. Sedangkan Arta Anggeni (2017) layanan transportasi sekolah meningkatkan disiplin siswa untuk datang ke sekolah.

Penelitian dari Laurie & Daniel (2015:249) menyatakan bahwa siswa di US sebanyak 46,6% ketika pergi dan 41,8% ketika pulang memilih bus sekolah sebagai alat transportasi. Hal yang serupa juga dikemukakan oleh Rothman (2016:560) bahwa sebanyak 74% siswa SD lebih memilih bus sekolah dari pada kereta api. Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan menjelaskan bahwa dalam penggunaan layanan transportasi sekolah bertujuan untuk membantu siswa dan juga wali murid untuk keberangkatan dan kepulangan sekolah. Hal ini dapat dilihat dari peraturan yang dibuat oleh sekolah terkait dengan jam kedatangan ke sekolah. Berkaitan dengan hal tersebut siswa diwajibkan datang ke sekolah sebelum pukul 07:00. Melihat hal ini tentu dengan adanya layanan transportasi sekolah sangat membantu.

Dari pihak sekolah memberikan himbauan dan juga hukuman kepada para siswa terkait dengan keterlambatan datang ke sekolah. Bagi siswa yang terlambat datang ke sekolah maka akan diberikan hukuman sesuai dengan jumlah

keterlambatan dalam sebulan. Bagi siswa yang datang terlambat lebih dari 3 kali dalam sebulan akan diberikan hukuman berupa perpindahan kelas selama 1 jam mata pelajaran. Hukuman ini dibuat dan disepakati oleh masing-masing wali kelas dengan tujuan agar siswa merasa malu dan tidak datang terlambat lagi. Setiap kelas mayoritas siswa yang terlambat dalam satu bulan lebih dari 3 kali. Namun bagi siswa yang terlambat lebih dari 7 kali dalam sebulan akan diberikan surat peringatan kepada orang tua. Guru piket akan mencatat siswa yang datang ke sekolah serta akan diakumulasi setiap bulannya.

Keterlambatan datang ke sekolah sendiri banyak dipicu oleh beberapa hal diantaranya, bangun kesiangan yang secara otomatis akan berdampak pada kemacetan di jalan dan kasus pada rang tua (orang tua tidak bisa mengantar ke sekolah, orang tua tidak bisa bangun pagi, orang tua sibuk bekerja, berlainan arah dengan tempat kerja orang tua, serta masalah internal). Berdasarkan sanksi dan masalah yang dihadapi oleh siswa dan wali murid, maka layanan transportasi sekolah bisa dijadikan sebagai salah satu solusi. Untuk itu dalam hal penjemputan layanan transportasi sekolah memiliki peraturan tersendiri. Peraturan tersebut berkaitan dengan waktu penjemputan serta estimasi waktu dalam menunggu siswa masuk ke dalam mobil. Bagi siswa yang rumahnya jauh akan dijemput paling awal begitu pula sebaliknya, namun untuk waktu kepulangan siswa yang rumahnya dekat akan diantar terlebih dahulu begitu pula sebaliknya. Untuk estimasi dalam menunggu siswa masuk ke dalam mobil para sopir memberikan waktu 5-10 menit, jika lebih dari itu maka terpaksa ditinggal.

Pihak layanan transportasi sekolah selalu mengusahakan penjemputan pertama pukul 05:10 bagi siswa yang rumahnya jauh serta pukul 06:00 harus keluar dari kawasan perumahan. Hal ini dimaksudkan untuk mengatasi kemacetan di jalan serta meminimalisir keterlambatan siswa datang ke sekolah. Para sopir armada akan tiba di sekolah pukul 06:00. Hal ini dilakukan karena dari pihak sekolah melalui siswa memberitahukan mengenai waktu kedatangan ke sekolah.

### **SIMPULAN**

Implementasi layanan transportasi sekolah berbasis paguyuban yang ada di SD Al Falah Surabaya memberikan kontribusi nyata bagi siswa, wali murid, dan juga sekolah. Dalam

pengimplementasiannya harus diperhatikan faktor-faktor yang mendukung baik dari segi keselamatan, biaya, kecukupan, dan efisiensi.

Faktor keselamatan mengandung arti bahwa dalam layanan transportasi peran sopir armada sangat penting ketika mengemudi di jalan. Selain dari sisi sopir, kendaraan juga harus diperhatikan kondisinya. Oleh karena itu di Paguyuban An Nur akan melakukan pengecekan secara rutin baik harian, mingguan, dan bulanan terkait kondisi kendaraan. Untuk mengoptimalkan layanan yang ada maka sekolah juga memiliki peran penting untuk kontrol layanan yang dilakukan 3 bulan sekali. Selain itu siswa juga harus dilibatkan dengan cara memberikan peraturan terkait tata tertib di dalam mobil.

Sebagai salah satu layanan tentunya ada biaya yang dibebankan kepada setiap pengguna yaitu wali murid. Pihak paguyuban memiliki standar biaya yang relatif terjangkau berkisar antara Rp. 200.000 – Rp 700.000 per bulan untuk pulang dan pergi dengan jarak tempuh 2-25 km. Dengan biaya tersebut tentu siswa dan wali murid mengharapkan kenyamanan selama di dalam mobil. Untuk itu pihak paguyuban memiliki standar dalam menentukan jenis dan jumlah siswa dalam satu mobil. Jenis mobil yang digunakan antara lain Grand Max (maksimal 15 siswa), Luxio (maksimal 11 siswa), dan Elf (maksimal 20 siswa).

Faktor lain terkait dengan efisiensi dimana faktor ini menjadi salah satu upaya cermat yang dilakukan untuk membantu siswa datang dan pergi ke sekolah tepat waktu. Untuk mewujudkan hal tersebut maka sekolah memberikan peraturan terkait jam masuk. Informasi yang ada akan disampaikan kepada sopir sehingga mereka memiliki strategi dalam penjemputan. Strategi yang diberikan pssihak paguyuban adalah memberikan peraturan terkait waktu dan estimasi menunggu dalam penjemputan.

## DAFTAR RUJUKAN

- Agustine, Diah dan Burhanuddin. 2017. *Keefektifan Manajemen Layanan Khusus Sekolah dan Pengaruhnya terhadap Motivasi dan Prestasi Belajar Peserta Didik di SMA Negeri Se Kota Malang*. Skripsi Tidak Diterbitkan. Malang: PPs Universitas Negeri Malang.
- Al Akbar, G.F dan Burhannudin. 2017. *Layanan Transportasi Gratis Dan Kepuasan Siswa SMA Negeri Se-Kota Mojokerto*. Skripsi Tidak Diterbitkan. Malang: PPs Universitas Negeri Malang.
- Arta Anggeni, Mita. 2014. *Layanan Transportasi Sekolah Dalam Meningkatkan Disiplin Waktu Peserta Didik Di MTs Negeri Kapanjen Malang*. Skripsi Tidak Diterbitkan. Malang: PPs Universitas Negeri Malang.
- Douglas Robertson, Chair. 2002. *The Relative Risks of School Travel*. Washington, D.C: Transportation Research Board.
- Evers, Cody. 2014. "Parent Safety Perception of Child Walking Routes". *Journal of Transport & Health*. Vol. 01. Hal. 108-115.
- Ermirasari, Shofia dan K.D.M.E Handayeni. 2017. *Keterkaitan Karakteristik Pelajar & Perjalannya Terhadap Kesediaan Menggunakan Bus Sekolah di Surabaya*. Jurnal Teknik. Vol.6 (02): Hal. 2-6.
- Febirauqa, Nora Lorentia.2012. *Manajemen Layanan Khusus Bimbingan dan Konseling di SMKN 1 Pasuruan*. Jurnal Manajemen Pendidikan : Volume 23. Nomor 05. Maret 2012.Hal:479-489, (online). Diunduh di (<http://ap.fip.um.ac.id>), diakses pada 25 Oktober 2018.
- Laurie & Daniel. 2015. "School Transportation Mode by Distance Between Home and School, United State ConsumerStyle 2012". *Journal of Safety Rasearch*. Vol. 62: Hal. 245-251.
- Kotoula, Kornilia, et al. 2017. "The existing school transportation framework in Greece– Barriers and problems comparing to other European countries". *Journal of Transportation Research Procedia*. Vol. 24: Hal.. 385-392.
- Kurniawan, Luky. 2015. *Pengembangan Program Layanan Bimbingan dan Konseling Komprehensif di SMA*. Jurnal Psikologi Pendidikan dan Konseling: Volume 01. Nomor 01: Hal. 1-8.
- Kusmintardjo. 1993. *Pengelolaan Layanan Khusus di Sekolah Jilid II*. Malang: Proyek OKF IKIP Malang.
- Maghfiroh, Fitriah. 2014. *Jasa Layanan Pendidikan*. Skripsi, (online). Diunduh di (<http://digilib.uinsby.ac.id>), diakses pada 25 Oktober 2018.
- Pappas. T. 2015. "Public school transportation: Organization and problems identified in the school transportation system in the Region of Central Macedonia, Soiree: Safe School Transportation". *Journal of Transportation Research Procedia*. Vol. 24: Hal. 259-268.
- Putra, Adi. 2016. *Layanan Khusus Peserta Didik (Kesiswaan)*. *Journal of Islamic Education Management*: Volume 02. Nomor 02. Desember 2016. Hal: 1-15, (online). Diunduh di (<http://jurnal.radenfatah.ac.id>), diakses pada 25 Oktober 2018.
- Putri Diana, Reta. 2016. *Manajemen Transportasi Sekolah pada SD Plus Al- Kautsar di Kota Malang*. Skripsi Tidak Diterbitkan. Malang: PPs

- Rothman, Linda. 2016. "Direct Observation of Active School Transportation and Stroller Use in Kindergarten Children. *Journal of Preventive Medicine Report*". Vol. 04: Hal. 558-562.
- Sambodja Sekartaji, Ratih, dkk. 2015. " Studi *Demand And Supply* Bus Sekolah Untuk Siswa Sekolah Menengah Pertama dan Atas di Area Jalan Wijaya Kusuma Surabaya. Makalah disajikan dalam Prosiding Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Prasarana Wilayah (ATPW, Surabaya, 11 Juni.
- Werang, Basilius R. 2015. *Manajemen Pendidikan di Sekolah*. Yogyakarta: Media Akademi.
- Zainuddin. 2015. "Kemacetan Surabaya Masuk Empat Besar Dunia". Dalam *Surya*, 6 Februari. Surabaya.