

PERMASALAHAN DAN PENGEMBANGAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA SURABAYA

Ari Widayanti

Program Studi DIII Transportasi
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Negeri Surabaya
Jln. Ketintang Kampus Unesa,
Surabaya
Telp: 08155613917
ari_wid@yahoo.co.id

Soeparno

Program Studi DIII Transportasi
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Negeri Surabaya
Jln. Ketintang Kampus Unesa,
Surabaya
soeparnotopuro@yahoo.com

Bhertin Karunia

Program Studi DIII Transportasi
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Negeri Surabaya
Jln. Ketintang Kampus Unesa,
Surabaya

Abstract

Public transport is very important to support community activities. Problems that occur on public transport in the City of Surabaya are the condition of the fleet, infrastructure, passengers, regulators, and operators, including the driver and the company. Collecting data in this study is done by on-board and off-board surveys, interviews, and questionnaires. Data were analyzed using fish bone and descriptive analysis. Fleet operating conditions show that the frequency of the service is not good, the average headway is greater than 10 minutes, and a low load factor. Reasons for selecting the mode that mentioned most by AC bus users are facilities, safety, and cleanliness. As for the economic bus users, the reasons to select the bus are directly to the destination, inexpensive, and adequate bus driver behavior. To accommodate the needs of the user groups some improvements are needed to the operating fleet, service system, as well as operational and financial management by integrating all existing interests.

Keywords: public transit, frequency of service, headway, load factor.

Abstrak

Angkutan umum sangat penting untuk mendukung aktivitas masyarakat. Masalah yang terjadi pada angkutan umum di Kota Surabaya adalah kondisi armada, infrastruktur atau prasarana, penumpang, regulator, dan operator, termasuk sopir dan perusahaan. Pengumpulan data pada studi ini dilakukan dengan cara *on-board* dan *off-board survey*, wawancara, dan kuesionair. Data kemudian dianalisis menggunakan metode *fish bone* dan analisis deskriptif. Kondisi operasional armada menunjukkan frekuensi layanan yang kurang baik, waktu antara rata-rata lebih besar dari 10 menit, dan *load factor* yang rendah. Alasan pemilihan moda yang paling diperhatikan penumpang pengguna Bis AC adalah fasilitas, keamanan, dan kebersihan. Sedangkan bagi pengguna bis ekonomi adalah langsung ke tempat tujuan, murah, dan pelayanan sopir yang memadai. Untuk mengakomodasi kebutuhan kedua kelompok pengguna tersebut diperlukan perbaikan-perbaikan terhadap armada yang beroperasi, sistem pelayanan, serta manajemen operasional dan keuangan dengan mengintegrasikan semua kepentingan yang ada.

Kata-kata Kunci: angkutan umum, frekuensi layanan, waktu antara, *load factor*.

PENDAHULUAN

Angkutan umum sebagai bagian sistem transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk menunjang aktivitas sehari-hari dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan umum sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas

karena mempunyai daya angkut yang besar. Selain itu penggunaan angkutan umum yang baik dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Hal tersebut tidak dapat terlaksana apabila tidak ditangani secara baik dan benar.

Angkutan umum merupakan suatu kegiatan memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat yang lain menggunakan sarana angkutan umum dengan membayarkan sejumlah biaya tertentu. Dalam hal perangkutan umum melibatkan beberapa pihak, yaitu operator sebagai penyedia pelayanan angkutan umum, masyarakat sebagai konsumen atau pengguna layanan jasa angkutan umum, dan pemerintah sebagai regulator atau pengatur dan penengah antara operator angkutan dan masyarakat (Warpani, 2002).

Kondisi angkutan umum di banyak negara sedang berkembang belum memadai karena beberapa masalah dan kendala yang dihadapi seperti subsidi dalam sektor transportasi, dukungan prasarana dan sarana transportasi, sumber daya manusia, serta faktor kedisiplinan operator kendaraan, penumpang, maupun pengguna jalan. Selain itu kenyamanan dan keamanan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi masih belum terjamin. Hal ini dapat menyebabkan rendahnya penggunaan angkutan umum sehingga dapat mengakibatkan terganggunya sistem wilayah perkotaan secara keseluruhan ditinjau dari pemenuhan mobilitas masyarakat maupun mutu kehidupan kota.

Jika angkutan umum disediakan dengan baik dan dengan pelayanan yang prima, dimungkinkan masyarakat akan berpindah ke angkutan umum. Beberapa keuntungan penggunaan angkutan umum dengan kapasitas muat besar, seperti bis kota, Mass Rapid Transit (MRT), Light Rail Transit (LRT), atau kereta api adalah dapat mengefisienkan penggunaan ruang jalan dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, yang akan berdampak bagi efisiensi penggunaan bahan bakar minyak, pengurangan polusi udara, serta pengurangan kejadian kecelakaan lalulintas.

Banyaknya jumlah armada angkutan umum dengan kondisi tidak layak jalan dapat mengakibatkan kemacetan lalulintas dan kecelakaan. Selain itu, sopir yang kelelahan mengoperasikan kendaraan dan tingginya volume lalulintas di jalan juga dapat menjadi penyebab kecelakaan lalulintas.

Kota Surabaya sebagai kota metropolitan terbesar kedua di Indonesia juga mempunyai permasalahan angkutan umum yang perlu ditinjau dan dibenahi. Angkutan umum yang beroperasi di Kota Surabaya terdiri atas angkutan umum jenis bis kota dengan kapasitas (55-60) orang yang melayani 19 rute perjalanan, angkutan kota dengan kapasitas (10-12) orang yang melayani 57 rute perjalanan, angkutan bison dengan kapasitas (10-16) orang yang melayani 4 rute perjalanan, serta angkutan Kereta Api Komuter yang berkapasitas sekitar 400 orang. Selain itu terdapat becak, mobil pribadi, dan kendaraan roda dua yang membebani jalan di Kota Surabaya. Dengan kondisi Kota Surabaya yang termasuk daerah padat penduduk, angkutan umum sangat dibutuhkan untuk meminimalisasi kemacetan dan kecelakaan lalulintas. Rumusan masalah adalah bagaimana potret permasalahan angkutan umum yang ada di Kota Surabaya, bagaimana cara meningkatkan minat masyarakat untuk berpindah untuk menggunakan angkutan umum yang lebih baik dan sesuai dengan harapan masyarakat, serta bagaimana solusi yang bisa dikembangkan untuk Kota Surabaya.

DISKUSI

Data dan Analisis

Permasalahan yang terjadi pada penyelenggaraan angkutan umum di Kota Surabaya dapat diuraikan dengan Metode *Fishbone*. Rangkuman hal ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Permasalahan dan Penyebab Angkutan Umum di Kota Surabaya

No.	Masalah	Penyebab
1.	Sarana Armada yang tidak layak pakai. Jadwal yang belum teratur dan belum konsisten. Kelebihan penumpang pada saat jam sibuk, kekurangan penumpang pada jam tidak sibuk.	Belum adanya peremajaan armada. Penggunaan <i>Time Table</i> yang masih belum optimal. Pengoperasian menyesuaikan dengan kebutuhan penumpang.
2.	Prasarana Ketersediaan halte dan papan informasi rute perjalanan yang belum memadai.	Halte yang berubah fungsi. Papan informasi belum tersedia secara mencukupi dan ideal.
3.	Pengguna Menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum terutama bis. Kedisiplinan penumpang kurang.	Pelayanan angkutan umum yang kurang baik dalam melayani pengguna, khususnya angkutan umum kelas ekonomi. Pemilikan sepeda motor dan mobil pribadi yang semakin meningkat, selain daya beli masyarakat yang meningkat dengan penghasilan yang bertambah.
4.	Regulator Pengaturan angkutan umum di lapangan yang masih terjadi tumpang tindih. Adanya rute angkutan umum yang tumpang tindih.	Pengawasan dan pengaturan angkutan yang belum optimal.
5.	Operator Sopir yang kurang disiplin dalam mengemudikan kendaraan. Kurangnya kesadaran sopir akan pentingnya kelayakan kendaraan yang beroperasi. Manajemen perusahaan yang masih belum optimal.	Pemberlakuan sistem setoran dan penggajian yang belum tepat. Sumber Daya Manusia (SDM) yang belum sesuai dengan keahlian yang dibutuhkan. Kurangnya dukungan dari pihak terkait.

Kondisi Operasional

Kinerja angkutan umum dapat ditinjau dari frekuensi, waktu antara, *load factor*, waktu perjalanan, perpindahan moda (Abubakar, 1998). Frekuensi yang rapat pada jam sibuk dan tidak rapat pada jam tidak sibuk dan *Load Factor* yang tidak merata pada setiap jam hampir dijumpai di setiap pengoperasian angkutan umum karena adanya perbedaan

waktu perjalanan masyarakat dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Waktu operasi angkutan bis di Kota Surabaya adalah jam 06.00-22.00 WIB.



Gambar 1 Kondisi Tempat Duduk Bus Kota

Kinerja yang diperoleh adalah frekuensi kurang baik, yaitu rata-rata kurang dari 6 kendaraan/jam pada jam sibuk dan kurang dari 4 kendaraan/jam pada saat jam tidak sibuk. Waktu antara rata-rata lebih besar dari 10 menit, baik untuk jam sibuk maupun jam tidak sibuk. Selain itu *Load Factor* juga rendah, yaitu sebesar 62% (kurang dari 70%). Waktu tunggu masih cukup baik, yaitu antara (5-10) menit. Kecepatan rata-rata juga rendah, yaitu kurang dari 20 km/jam serta waktu putar kendaraan kurang baik, yaitu sekitar 4 jam, yang disebabkan oleh *Lay Over Time* yang terlalu lama.

Pengelolaan pendapatan masih menerapkan sistem setoran sehingga terjadi pengejaran jumlah penumpang oleh operator kendaraan tanpa memperhatikan kenyamanan penumpang terutama pada saat jam puncak. Hal ini mengakibatkan rendahnya kualitas pelayanan yang dirasakan oleh penumpang.

Sistem pelayanan mengacu pada rute sesuai dengan ijin trayek yang diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Hal yang terjadi adalah bahwa diperlukan perpindahan moda pada beberapa perjalanan penumpang.

Sistem transportasi di Kota Surabaya terdiri atas jaringan jalan yang terhubung dengan terminal, stasiun, pelabuhan, bandar udara, dan rute angkutan umum yang lain, seperti angkutan kota, becak, kereta api, dan taks.

Hal-hal yang menjadi alasan untuk melakukan pemilihan moda menurut Tamin (2002) adalah:

- a. Karakteristik sistem transportasi; yaitu lama perjalanan (berjalan ke terminal, menunggu kendaraan, dan waktu di dalam kendaraan), biaya perjalanan (tiket, bahan bakar, dan tarif tol), tingkat pelayanan (kenyamanan dan kepuasan), kemudahan pencapaian tujuan, dan keandalan angkutan umum (tepat waktu, ketersediaan ruang parkir, dan tarif).
- b. Karakteristik pelaku perjalanan; yaitu tujuan perjalanan (bekerja, sekolah, rekreasi, dan bisnis), waktu terjadinya perjalanan (pagi, sore, atau hari libur), panjang perjalanan (jarak tempuh dan waktu tempuh).
- c. Karakteristik pelaku perjalanan; yaitu pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan pribadi, kepadatan pemukiman, serta struktur dan ukuran keluarga.

Hasil survei lapangan, wawancara, dan kuesioner yang disebarkan kepada penumpang di Kota Surabaya disajikan pada Tabel 2. Alasan pemilihan moda bis kota AC, yang diperoleh dari golongan masyarakat dengan penghasilan dari Rp 1.000.000,00 hingga Rp 3.000.000,00 dan dengan pendidikan terakhir dari SMP hingga Sarjana, adalah adanya fasilitas (AC, pintu darurat, dan bel pintu otomatis), aman dari kejahatan, dan kebersihan di dalam kendaraan. Sedangkan alasan untuk memilih moda bis kota ekonomi oleh golongan masyarakat dengan penghasilan dari Rp 500.000,00 hingga Rp 2.500.000,00 dan pendidikan terakhir dari SMP hingga Sarjana adalah murah, langsung ke tempat tujuan, dan pelayanan sopir.

Tabel 2 Alasan Memilih Bis AC

No.	Alasan	Jumlah	Proporsi (%)
1.	Biaya murah	0	0
2.	Pelayanan sopir	0	0
3.	Aman dari kecelakaan	0	0
4.	Aman dari kejahatan	114	30
5.	Langsung ke tempat tujuan	0	0
6.	Bersih	38	10
7.	Fasilitas (AC, pintu darurat, bel pintu otomatis)	228	60

Tabel 3 Alasan Memilih Bis Ekonomi

No.	Alasan	Jumlah	Presentase
1.	Biaya murah	211	62%
2.	Pelayanan sopir	14	4%
3.	Aman dari kecelakaan	0	0%
4.	Aman dari kejahatan	0	0%
5.	Langsung ke tempat tujuan	115	34%
6.	Bersih	0	0%
7.	Fasilitas (AC, pintu darurat, bel pintu otomatis)	0	0%

Solusi dan Pengembangan Angkutan Umum

Maka solusi dan pengembangan angkutan umum yang beroperasi di Kota Surabaya perlu mempertimbangkan semua unsur yang terlibat dalam layanan angkutan umum.

Unsur-unsur tersebut mencakup sarana, prasarana, operator, regulator, serta system layanan.

Armada yang sudah tidak layak operasi perlu diperbaiki dan/atau diremajakan dengan armada baru yang lebih baik dan ideal. Pelayanan yang kurang baik perlu dibenahi sehingga menumbuhkan minat masyarakat Kota Surabaya untuk menggunakan angkutan umum. Kendaraan angkutan umum harus dalam kondisi bagus, layak jalan, menggunakan AC dan kursi yang nyaman (tersedia kursi prioritas untuk kaum lansia, wanita yang membawa anak kecil, dan wanita hamil), menyediakan pegangan tangan pada kursi atau atap kendaraan, menggunakan jadwal yang pasti sesuai *time table*, dan menyediakan alat pengaman dalam kendaraan sesuai dengan standar.

Lokasi halte yang pasti dan dengan kondisi yang baik dan ideal dapat menarik perhatian pengguna. Halte atau *shelter* perlu dilengkapi dengan rute perjalanan dan jadwal angkutan umum yang melayani. Penentuan halte atau shelter harus didasarkan pada suatu hasil survei dengan memperhatikan lokasi bangkitan dan tarikan perjalanan serta kebutuhan pengguna.

Operator yang mengoperasikan bis kota adalah Pemerintah sehingga meminimalisasi terjadinya kejar setoran tanpa memperhatikan kenyamanan penumpang. Sopir dapat diangkat menjadi Pegawai Negeri Sipil (PNS) dengan gaji yang pasti. Untuk meminimalisasi terjadinya demo, rekrutmen sopir sebaiknya diambil dari sopir yang sudah ada saat ini tetapi perlu juga ada ujian yang mengedepankan keahlian sopir, kedisiplinan, kenyamanan penumpang, kesopanan, dan ketaatan pada peraturan yang ada. Hal ini dimaksudkan untuk memberdayakan sopir yang ada sehingga tidak banyak pengangguran dan kemungkinan terjadi demo.

Angkutan umum sebaiknya dikelola oleh pemerintah dengan pelayanan yang lebih baik. Pengawasan pada saat uji kelayakan kendaraan perlu diperketat dengan pemberlakuan sanksi yang tegas bagi perusahaan angkutan umum yang melanggar peraturan.

Pelaksanaan penarikan tarif perlu menggunakan *smart card* atau *electronic card*, sehingga memperkecil kemungkinan korupsi atau kebocoran dana. Pengguna yang tidak mempunyai *smart card* dapat membayar di kotak yang telah disediakan dengan tarif yang murah. Sistem pengoperasian angkutan umum harus memperhatikan jam puncak dan jam tidak puncak sehingga untuk jam puncak dapat dioperasikan dengan waktu antara yang rendah dan pada jam tidak puncak dengan waktu antara yang lebih tinggi, sehingga biaya operasional dapat dikurangi.

Pendanaan penyelenggaraan angkutan umum sebaiknya dari pemerintah sehingga perlu adanya subsidi pemerintah. Operator angkutan umum sebaiknya menjadi pegawai pemerintah sehingga dapat fokus pada pelayanan kepada penumpang dan tidak mengejar setoran.

Sistem pelayanan sebaiknya mengedepankan pelayanan yang prima kepada masyarakat. Hal ini diwujudkan dengan pelayanan rute yang didasari oleh kebutuhan

pengguna. Untuk itu diperlukan survei terkait pembuatan matriks asal tujuan perjalanan penumpang untuk mendapatkan daerah atau lokasi yang menjadi asal dan tujuan perjalanan penumpang. Hal ini dimaksudkan untuk mengurangi peluang terjadinya perpindahan moda dalam melakukan suatu perjalanan.

Sistem keamanan yang dibutuhkan harus sesuai dengan standar yang ada dan kebutuhan pengguna. Peralatan keamanan yang seharusnya ada pada angkutan umum paling sedikit terdiri atas alat pemadam kebakaran dan alat pemecah kaca.

Pengembangan kota berbentuk grid akan memudahkan akses pencapaian angkutan umum. Lokasi bangkitan dan tarikan perjalanan perlu didesain sesuai dengan letak yang strategis dan tersebar sehingga tidak menimbulkan potensi kemacetan lalu lintas. Sistem transportasi kota perlu dibangun dengan sistem transportasi yang terintegrasi dengan baik. Pengelolaan angkutan umum pada jalur utama perlu menggunakan angkutan bis, kereta api, atau trem dengan kualitas layanan yang baik. Angkutan kota dapat melayani pada jalur jalan yang lebih kecil sehingga dapat berfungsi sebagai *feeder system*.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian ini adalah:

1. Permasalahan angkutan umum di Kota Surabaya adalah armada yang kurang memadai, prasarana yang kurang mencukupi, minat pengguna angkutan umum yang rendah, serta peran regulator dan operator yang belum optimal. Hal ini terlihat dengan kondisi operasional yang kurang baik.
2. Untuk mengakomodasi kebutuhan pengguna angkutan umum diperlukan perbaikan armada yang beroperasi, sistem pelayanan, serta manajemen operasional dan keuangan dengan mengintegrasikan semua kepentingan yang ada.

Saran yang dapat diberikan adalah:

1. perlunya penanganan yang lebih intensif terkait pengelolaan angkutan umum sehingga lebih menarik minat pengguna,
2. penanganan perlu dilakukan secara menyeluruh karena permasalahan angkutan umum, baik penyebab maupun solusinya, terkait juga dengan bidang yang lain, dan
3. pengembangan angkutan umum perlu diintegrasikan dengan sistem pembentuk kota secara keseluruhan.

DAFTAR PUSTAKA

Abubakar, I. 1998. *Menuju Lalu Lintas Angkutan Darat yang Tertib*. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan. Jakarta.

- Tamin, O. Z. 2010. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Warpani, S. P. 2002. *Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.