

ARAH KEBIJAKAN PRASARANA TRANSPORTASI DI WILAYAH JAWA TIMUR BERDASARKAN PERSEPSI PEMANGKU KEPENTINGAN

Achmad Wicaksono
Fakultas Teknik
Universitas Brawijaya
Jl. Mayjend Haryono 167
Telp: (0341) 580120
wicaksono68@ub.ac.id

Wahid Wahyudi
Dinas Perhubungan dan LLAJ
Provinsi Jawa Timur
Jl. Jend Ahmad Yani 268,
Surabaya
Telpon (031) 8292276

Agus Taufik Mulyono
Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Kampus UGM,
Yogyakarta, 55281
Telp: (0274) 545675
atm8002@yahoo.com

Abstract

Transport infrastructure in East Java today has grown well, it has been proven from the significance effect to the economic growth of East Java Province. Therefore, it is necessary to assess the condition of existing transportation infrastructure currently in the region of East Java Province, and identify it's weaknesses to be improved in the future. This study aims to identify problems and potential policy directions of transport infrastructure in the province of East Java in the future, particularly the priority of aspects to be improved. This study was conducted with a Focus Group Discussion (FGD), which has been used a questionnaire-based method called as IPA (Important Performance Analysis), with respondents are officers in the East Java Provincial Transport Department and representatives from the City and Regency Department of Transportation in the Province of East Java. The performance aspect that related with passenger which is identified to be improved are (a) integration aspects and (b) the capacity of the passenger activity. Related performance of freight transport that need to be improved are aspects: (a) integration of multi-modal services, (b) the regularity of the service, (c) ease accesses, (d) timeliness, (e) order, and (f) efficiency.

Keywords: transport policy, transport infrastructure, passengers and goods transport

Abstrak

Prasarana transportasi di Jawa Timur saat ini telah berkembang cukup baik, terbukti peranannya semakin terlihat dari signifikansi pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur. Oleh karena itu perlu dilakukan kegiatan untuk menilai kondisi prasarana transportasi yang ada saat ini di wilayah Provinsi Jawa Timur dan mengidentifikasi kelemahannya guna memperbaiki kondisi di masa mendatang. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi masalah dan potensi arah kebijakan prasarana transportasi di Provinsi Jawa Timur di masa mendatang, khususnya terkait dengan prioritas aspek sarannya. Penelitian ini dilakukan dengan *Focus Group Discussion* menggunakan kuesioner berbasis metode *Important Performance Analysis* dan responden adalah semua pejabat di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dan perwakilan dari Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota sewilayah Provinsi Jawa Timur. Kinerja terkait angkutan penumpang yang teridentifikasi perlu untuk ditingkatkan adalah (a) aspek keterpaduan dan (b) daya tampung untuk aktivitas penumpang. Kinerja terkait angkutan barang yang teridentifikasi perlu untuk ditingkatkan adalah aspek-aspek: (a) keterpaduan layanan multi moda, (b) keteraturan layanan, (c) kemudahan dicapai, (d) ketepatan waktu, (e) ketertiban, dan (f) efisiensi.

Kata-kata kunci: kebijakan transportasi, prasarana transportasi, angkutan penumpang dan barang

PENDAHULUAN

Saat ini Provinsi Jawa Timur merupakan salah satu provinsi di Indonesia yang mempunyai potensi sumberdaya alam dan sumberdaya manusia yang terbaik, dan saat ini

pertumbuhan ekonomi Jawa Timur selalu melebihi pertumbuhan ekonomi nasional. Secara umum Provinsi Jawa Timur memiliki luas wilayah sebesar 47.922 km² atau sebesar 2,51% dari luas wilayah Indonesia, yang terdiri atas: 38 kabupaten/kota tepatnya 29 kabupaten dan 9 kota; 657 kecamatan; dan 8.484 desa. Berdasarkan data hasil sensus penduduk (BPS Jawa Timur, 2012), jumlah penduduk Jawa Timur sebanyak 37.879.713 jiwa sekaligus sebagai provinsi di Indonesia dengan persentase jumlah penduduk terbesar ke-2. Kepadatan penduduk Jawa Timur pada tahun 2012 sebesar 791 jiwa/km². PDRB Jawa Timur Rp 1.001,72 Triliun (tahun 2012) memberikan kontribusi kepada PDB nasional sebesar 12,15% dan persentase ini sudah cukup signifikan untuk kemajuan perekonomian nasional. Pertumbuhan ekonomi Jawa Timur selama beberapa tahun terakhir selalu berada di atas rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional. Oleh karena itu, kebijakan terkait penyediaan prasarana transportasi sebagai penunjang utama ekonomi wilayah mutlak dilakukan penyempurnaan.

Prasarana transportasi di Jawa Timur saat ini telah berkembang cukup signifikan, terbukti peranannya semakin terlihat dari signifikansi pertumbuhan ekonomi di Provinsi Jawa Timur, namun penilaian ini tetap mendorong pentingnya evaluasi terhadap layanan prasarana transportasi. Oleh karena itu perlu dilakukan kegiatan untuk menilai kondisi prasarana transportasi yang ada saat ini di wilayah Provinsi Jawa Timur, meskipun secara relatif makro, guna keperluan penetapan arah kebijakan prasarana transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi masalah dan potensi arah kebijakan prasarana transportasi di Provinsi Jawa Timur di masa mendatang, khususnya terkait prioritas aspek sasarannya. Adapun prasarana transportasi yang dievaluasi dalam kajian ini tidak secara spesifik untuk setiap jenis dan lokasi, namun penilaian secara keseluruhan yakni : terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan dan bandar udara. Adapun aspek penilaian mengacu pada sasaran SISTRANAS (KM 49 Tahun 2005), di mana ada 14 aspek (kriteria) ditambah satu kriteria yang disebut kelaikan. Oleh karena itu, pelayanan transportasi yang perlu dinilai oleh responden, meliputi: (1) Kelaikan; (2) Selamat; (3) Aksesibilitas Tinggi; (4) Terpadu; (5) Kapasitas Mencukupi; (6) Teratur; (7) Lancar dan Cepat; (8) Mudah Dicapai; (9) Tepat Waktu; (10) Nyaman; (11) Tarif Terjangkau; (12) Tertib; (13) Aman; (14) Polusi Udara Rendah; dan (15) Efisien. Namun di antara 15 sasaran tersebut, ada poin (14) terkait polusi yang tidak ditanyakan, mengingat polusi mayoritas disebabkan oleh sarana (moda) transportasi, bukan dari prasarana transportasi.

METODE PENELITIAN

Secara umum metode penelitian dalam penelitian ini dilakukan dengan metode diskusi *Focus Group Discussion* (FGD) yang telah dilaksanakan pada Bulan Juli 2012 di Kota Batu, Provinsi Jawa Timur. FGD dihadiri oleh semua pejabat di Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur dan perwakilan dari Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota se wilayah

Provinsi Jawa Timur. Selain itu juga diundang beberapa pimpinan BUMN terkait perhubungan, seperti PT DAMRI, PT KAI, PT ASDP Cabang Jawa Timur, PT Pelabuhan Indonesia 3, dan PT Angkasa Pura I. FGD dilakukan dalam suasana yang nyaman dan telah memberikan masukan yang cukup berarti dalam penyusunan kajian ini, di mana telah digunakan kuesioner berbasis metode IPA (*Important Performance Analysis*) dengan jumlah responden 180 peserta FGD. Metode IPA ini terbukti cukup efektif dalam mengidentifikasi masukan peserta FGD terhadap kinerja pelayanan prasarana transportasi wilayah di Provinsi Jawa Timur saat ini. Metode IPA terutama dapat dipergunakan untuk mendapatkan informasi berkaitan dengan faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen mempengaruhi kepuasan mereka terhadap produk atau jasa yang diberikan kepada mereka dan mempengaruhi loyalitas mereka atas penggunaan prasarana transportasi tersebut (Sedayu, 2012: FHA, 2012). Dengan metode IPA diharapkan juga bisa didapat faktor-faktor pelayanan yang menurut konsumen masih perlu ditingkatkan karena kondisi saat ini belum memuaskan. Bentuk kuesioner metode IPA pada kajian ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Kesioner *Importance Performance Analysis* untuk FGD

No.	Aspek dari Prasarana Transportasi yang Dievaluasi	Tingkat Kepentingan					Tingkat Kepuasan				
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
1	Kelaikan										
2	Selamat										
3	Aksesibilitas tinggi										
4	Terpadu										
5	Kapasitas mencukupi										
6	Teratur										
7	Lancar dan cepat										
8	Mudah dicapai										
9	Tepat waktu										
10	Nyaman										
11	Tarif Terjangkau										
12	Tertib										
13	Aman										
14	Efisien										

Metode IPA menggabungkan pengukuran faktor tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan dalam grafik dua dimensi, sehingga memudahkan pengambilan simpulan, dan mendapatkan usulan/saran masukan. Tingkat kepuasan dan kepentingan masyarakat diukur dengan skala *Semantik Diferensial* pada skor 1-5, dengan skor 1 menunjukkan tingkat kepuasan dan kepentingan yang paling rendah dan skor 5 menunjukkan tingkat kepuasan dan kepentingan paling tinggi. Interpretasi diagram IPA sangat mudah karena diagram IPA dibagi menjadi empat kuadran berdasarkan nilai rata-rata hasil pengukuran tingkat kepentingan dan tingkat kinerja. Pembagian kuadran IPA diperlihatkan pada Gambar 1.

penilaian terkait Terminal Bus, Stasiun KA, Pelabuhan Penyeberangan, Pelabuhan Laut, dan Bandar Udara. Hasil analisis dengan menggunakan metode IPA pada jawaban responden terhadap kinerja prasarana transportasi angkutan penumpang dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2 Hasil Analisis IPA Kinerja Jaringan Prasarana Angkutan Penumpang

No.	Indikator	Jaringan Prasarana		
		Kepuasan	Kepentingan	Tingkat Kesesuaian (%)
1.	Kelaikan	3,43	4,01	85,54
2.	Selamat	4,02	4,02	100,00
3.	Aksesibilitas Tinggi	3,78	4,30	87,91
4.	Terpadu	2,83	4,10	69,02
5.	Kapasitas Mencukupi	3,57	4,00	89,25
6.	Teratur	3,67	3,80	96,58
7.	Lancar	3,30	3,80	86,84
8.	Mudah dicapai	3,67	3,90	94,10
9.	Tepat waktu	3,68	3,80	96,84
10.	Nyaman	4,00	4,00	100,00
11.	Tarif terjangkau	3,63	3,80	95,53
12.	Tertib	3,58	3,90	91,79
13.	Aman	4,05	4,00	101,25
14.	Efisien	3,46	3,90	88,72
	Total	50,67	59,13	
	Rata-rata	3,62	4,22	85,69

Selanjutnya, dilakukan pembobotan dan tingkat kesesuaian yang hasilnya sebagai berikut:

1. Pembobotan

Nilai kinerja atau kepuasan (3,62) lebih kecil daripada nilai harapan atau kepentingan \bar{X} (4,22), dengan $(\frac{\bar{X}}{Y} = 0,85) < 1$, hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepuasan pengguna

angkutan penumpang terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan penumpang masih di bawah standar harapan responden.

2. Tingkat kesesuaian

Tingkat kesesuaian pengguna angkutan penumpang terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan penumpang berkisar antara 69,02% sampai dengan 101,25%. Pada hasil perhitungan di atas diperoleh bahwa kepuasan terhadap kinerja prasarana transportasi angkutan penumpang pada beberapa indikator masih menunjukkan kepuasan yang rendah. Hal ini dapat dilihat pada prosentase kepuasan yang rata-ratanya sebesar 85,69%. Beberapa indikator jaringan prasarana angkutan penumpang yang dinilai kurang puas atau nilainya dibawah rata-rata prosentase kepuasan oleh para angkutan penumpang antara lain indikator (1) kelaikan dan (4) terpadu.

3. Diagram kartesius

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel IPA diatas, dapat dibuat diagram kartesius yang menggambarkan posisi masing-masing indikator pada tiap kuadran, seperti bisa dilihat pada Gambar 2.



Gambar 2 Diagram Kartesius Kinerja Prasarana Angkutan Penumpang

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan menurut persepsi-preferensi responden terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan penumpang, indikator-indikator yang memerlukan peningkatan kualitas ataupun yang tidak adalah:

(1) Kuadran I

Kuadran I terdiri atas 2 (dua) indikator yang menurut responden hendaknya ditingkatkan dan ditempatkan sebagai prioritas utama dalam upaya pengembangan adalah indikator (4) terpadu dan (5) (kapasitas).

(2) Kuadran II

Menurut responden terdapat 2 (dua) indikator yang termasuk dalam kondisi bagus dan hendaknya terus dipertahankan adalah indikator (3) aksesibilitas tinggi dan (10) nyaman.

(3) Kuadran III

Hasil perhitungan menunjukkan bahwa menurut responden terdapat 5 (lima) indikator yang termasuk dalam kuadran III, dengan kualitas yang telah disediakan dinilai lebih dari yang dibutuhkan. Indikator yang dinilai berlebihan tersebut adalah indikator (2) selamat, (6) teratur, (8) mudah dicapai, (9) tepat waktu, dan (13) aman.

(4) Kuadran IV

Peningkatan indikator-indikator yang termasuk dalam kuadran ini dapat dipertimbangkan kembali karena menurut responden pengaruhnya terhadap manfaat yang dirasakan sangat kecil. Indikator yang termasuk dalam Kuadran IV adalah 5 (lima) indikator, yaitu: 1 (Kelaikan), 7 (Lancar), 11 (Tarif Terjangkau), 12 (Tertib), dan 14 (Efisien).

Penilaian Kinerja Prasarana Transportasi pada Layanan Angkutan Barang

Sesuai dengan tujuan penyusunan Tatrawil untuk melihat kinerja jaringan prasarana transportasi angkutan barang saat ini di Jawa Timur, maka responden diminta memberikan penilaian terkait: (1) Jaringan Jalan (termasuk tol); (2) Jaringan Rel KA; (3) Terminal Truk/Dry Port; (4) Terminal Peti Kemas; (5) Terminal Kargo; dan (6) Keterpaduan Prasarana Multi Moda. Oleh karena itu dari 14 aspek (kriteria) yang ditanyakan, ada 2

aspek yang tidak terkait yaitu tariff terjangkau dan polusi rendah. Hasil analisis dengan menggunakan metode IPA pada jawaban responden terhadap kinerja jaringan prasarana transportasi angkutan barang dapat dilihat pada Tabel 3.

Tabel 3 Hasil Analisis IPA Kinerja Prasarana Angkutan Barang

No.	Indikator	Prasarana Transportasi Angkutan Barang		
		Kepuasan	Kepentingan	Tingkat Kesesuaian (%)
1.	Kelaikan	3,46	4,37	79,18
2.	Selamat	3,74	3,91	95,65
3.	Aksesibilitas	3,48	3,96	87,88
4.	Terpadu	3,00	3,75	80,00
5.	Kapasitas	3,55	4,01	88,53
6.	Teratur	3,39	3,88	87,37
7.	Lancar	3,63	3,78	96,03
8.	Mudah dicapai	3,37	3,86	87,31
9.	Tepat waktu	3,39	4,04	83,91
10.	Nyaman	3,44	3,84	89,58
11.	Tarif terjangkau	-	-	-
12.	Tertib	3,36	3,79	88,65
13.	Aman	4,06	4,13	98,31
14.	Efisien	3,09	3,81	81,10
Total		47,63	51,13	
Rata-rata		3,40	3,65	93,15

Selanjutnya dilakukan analisis pembobotan dan tingkat kesesuaian yang hasilnya, antara lain:

1. Pembobotan

Nilai kinerja atau kepuasan (3,40) lebih kecil daripada nilai harapan atau kepentingan (3,65), dengan $\left(\frac{\bar{X}}{Y} = 0,93\right) < 1$, hal ini menunjukkan bahwa tingkat kepuasan pengguna

angkutan barang terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan barang masih dibawah standar harapan responden.

2. Tingkat kesesuaian

Tingkat kesesuaian pengguna angkutan barang terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan barang berkisar 79,18% sampai dengan 96,03%. Pada hasil perhitungan diatas diperoleh bahwa kepuasan terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan barang pada beberapa indikator masih menunjukkan kepuasan yang rendah. Hal ini dapat dilihat pada prosentase kepuasan yang rata-ratanya sebesar 93,15 %. Beberapa indikator kinerja jaringan prasarana transportasi angkutan barang yang dinilai kurang puas atau nilainya dibawah rata-rata prosentase kepuasan oleh para angkutan barang antara lain indikator kelaikan, aksesibilitas, (4) terpadu, (5) kapasitas, (6) teratur, (8) mudah dicapai, (9) tepat waktu, (10) nyaman, (12) tertib dan (14) efisien.

3. Diagram kartesius

Berdasarkan hasil perhitungan pada tabel IPA di atas, dapat dibuat diagram kartesius yang menggambarkan posisi masing-masing indikator pada tiap kuadran pada Gambar 3.



Gambar 3 Diagram Kartesius Kinerja Jaringan Prasarana Angkutan Barang

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan menurut persepsi-preferensi responden terhadap kinerja jaringan prasarana angkutan barang, maka indikator-indikator yang memerlukan peningkatan kualitas ataupun yang tidak, antara lain:

(1) Kuadran I

Kuadran I terdiri atas 6 (enam) indikator yang menurut responden hendaknya ditingkatkan dan ditempatkan sebagai prioritas utama dalam upaya pengembangan antara lain indikator (4) terpadu, (6) teratur, (8) mudah dicapai, (9) tepat waktu, (12) tertib, dan (14) efisien.

(2) Kuadran II

Menurut responden terdapat 7 (tujuh) indikator yang termasuk dalam kondisi bagus dan hendaknya terus dipertahankan antara lain indikator (1) kelaikan, (2) selamat, (3) aksesibilitas, (5) kapasitas, (7) lancar, (10) nyaman, dan (13) aman. Meskipun secara umum pada kuadran II menunjukkan kualitas yang baik, namun diperlukan upaya peningkatan dengan fokus utama adalah meningkatkan kualitas indikator yang memiliki tingkat kesesuaian di bawah rata-rata prosentase kepuasan yaitu 93,15 %. Dan dari 7 indikator pada kuadran II, yang memiliki nilai rata-rata di bawah 93,15% adalah indikator (1) kelaikan, (3) aksesibilitas, (5) kapasitas, dan (10) nyaman. Namun disamping itu, indikator-indikator lain yang juga termasuk dalam kuadran II, kondisi atau kualitasnya dapat terus dipertahankan atau bahkan dapat terus ditingkatkan hingga kepuasan mencapai 100% bahkan lebih.

(3) Kuadran III dan IV

Dalam analisis ini ternyata didapatkan bahwa tidak ada indikator yang berada pada Kuadran III dan IV.

PEMBAHASAN

Berdasarkan hasil analisis IPA terdapat satu indikator yang termasuk dalam prioritas utama penanganan permasalahan jaringan prasarana transportasi angkutan penumpang sehingga dapat diindikasikan sebagai permasalahan utama dalam pengembangan

kinerja jaringan prasarana transportasi angkutan penumpang di Provinsi Jawa Timur, dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Permasalahan Jaringan Prasarana Transportasi Angkutan Penumpang

Uraian Permasalahan	
Terpadu	Keterpaduan prasarana antar moda belum terwujud, misalnya belum ada Stasiun KA di Bandar Udara, maupun Terminal Bus yang menyatu dengan Stasiun KA. Untuk itu prioritas bisa dilakukan pada beberapa terminal dan stasiun yang saat ini kondisinya secara kebetulan berdekatan. Untuk keterpaduan moda jalan dan kereta api misalnya di Stasiun Waru dan Terminal Purabaya (Bungurasih). Sedangkan keterpaduan antara moda udara dan moda kereta api bisa dilakukan di Bandar Udara Juanda. Adapun keterpaduan antara moda jalan, dengan moda kereta api dan moda penyeberangan bisa dikembangkan di Stasiun Banyuwangi Baru dan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang. Hanya saja untuk Terminal Bus Sri Tanjung saat ini perlu direlokasi ke wilayah antara Stasiun Banyuwangi Baru dengan Pelabuhan Penyeberangan Ketapang.
Kapasitas Mencukupi	Kapasitas terminal, stasiun KA, terminal pelabuhan dan terminal bandara yang kurang, sehingga penumpang merasa perlunya pemerintah memperluas kondisi prasarana transportasi tersebut. Kondisi paling padat terjadi di bangunan terminal Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, dimana saat ini kapasitas hanya 6,5 juta pnp/tahun namun harus melayani 13 juta lebih pnp/tahun saat ini. Demikian juga di Pelabuhan Kapal Penumpang Tanjung Perak, sering terlihat penumpang tidak tertampung di ruang tunggu yang tersedia. Kondisi serupa juga terasa pada moda KA di hari libur pada Stasiun KA Surabaya Gubeng, Surabaya Pasarturi dan Malang Kota Baru. Untuk moda jalan kondisi padat di hari libur terutama terjadi di Terminal Purabaya dan Arjosari di Malang.

Tabel 5 Permasalahan Jaringan Prasarana Transportasi Angkutan Barang

Uraian Permasalahan	
Terpadu	Sedikitnya jumlah terminal terpadu multi moda barang di Jawa Timur. Kondisinya sebenarnya beberapa dekade yang lalu, keterpaduan terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya dan Pelabuhan Tanjung Wangi di Banyuwangi. Namun kondisi ini tidak terjadi lagi saat ini, oleh karena itu perlu dilakukan reaktivasi pada jalur KA di wilayah tersebut.
Teratur	Untuk keteraturan pelayanan di terminal barang yang ada dirasakan masih kurang, hal ini karena minimnya implementasi sesuai SOP. Proses penurunan, penyimpanan dan penaikan barang di Pelabuhan Tanjung Perak terlihat sering mengalami penundaan. Oleh karenanya perlu dibuat SOP dan dikontrol pelaksanaannya agar sesuai prosedur sehingga diharapkan bisa dilakukan keteraturan pengendalian atas proses terhadap barang di masa mendatang.
Mudah dicapai	Akses terhadap terminal barang sulit karena memang minimnya infrastruktur jalan yang tersedia saat ini. Hal ini terjadi umumnya pada lokasi pelabuhan dan bandar udara perintis sehingga lokasinya terasa jauh dari tempat asal-tujuan pengirim barang. Misalnya pengiriman barang lewat Bandara Blimbingsari di Banyuwangi, akses jalan relatif sempit, sehingga truk mengalami kesulitan manuver.
Tepat waktu	Pelayanan pengiriman barang di terminal barang dirasakan sering terlambat prosesnya yang belum ada SOPnya dan keterbatasan SDM yang berkemampuan. Pengirim dan penerima barang tentu berharap kondisi proses bongkar muat barang yang lama seperti di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya bisa segera diatasi dengan adanya pengembangan Pelabuhan Teluk Lamong saat ini.
Tertib	Ketertiban proses pengiriman barang di terminal barang masih dirasakan kurang karena belum adanya SOP. Adanya intervensi kepentingan di luar pemangku kepentingan yang secara informal berpengaruh terhadap proses bongkar muat barang di Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya saat ini, menunjukkan perlunya ada ketertiban pengaturan.
Efisien	Biaya Proses barang di prasarana cargo masih dirasa mahal sehingga dinyatakan kurang efisien, seperti yang dikeluhkan oleh perusahaan ekspedisi kapal laut di Pelabuhan Tanjung Perak dan ekspedisi lewat pesawat terbang di Bandara Juanda.

Berdasarkan hasil analisis IPA terdapat enam indikator yang termasuk dalam prioritas utama penanganan permasalahan kinerja jaringan prasarana angkutan barang sehingga dapat diindikasikan sebagai permasalahan utama dalam pengembangan kinerja jaringan prasarana angkutan barang di Provinsi Jawa Timur, dapat dilihat pada Tabel 5.

KESIMPULAN

Penelitian ini menggunakan metode Important Performance Analysis yang dilakukan guna menilai kinerja layanan prasarana transportasi di Provinsi Jawa Timur telah. Hasil yang diperoleh adalah sebagai berikut:

1. Kinerja terkait angkutan penumpang yang teridentifikasi perlu untuk ditingkatkan adalah aspek keterpaduan dan kapasitas daya tampung terhadap aktivitas penumpang. Hal ini memang terasa terutama di Pelabuhan Penumpang Tanjung Perak dan Bandar Udara Juanda.
2. Kinerja terkait angkutan barang yang teridentifikasi perlu untuk ditingkatkan adalah aspek: (a) keterpaduan layanan multi moda, (b) keteraturan layanan, (c) kemudahan dicapai, (d) ketepatan waktu, (e) Ketertiban dan (f) Efisiensi. Berdasarkan analisis ini bisa dilihat bahwa layanan angkutan barang masih banyak yang perlu dibenahi bila dibanding dengan layanan angkutan penumpang.

Dengan demikian dapat dilihat bahwa dengan metode IPA yang relatif sederhana dan prosesnya cepat, dapat ditentukan arah kebijakan penanganan prasarana transportasi angkutan penumpang dan barang di Provinsi Jawa Timur. Dinas Perhubungan dan LLAJ Provinsi Jawa Timur dapat menetapkan Rentranya untuk 5 tahun mendatang dengan memperhatikan hasil-hasil kajian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Jawa Timur. 2012. *Jawa Timur dalam Angka Tahun Tahun 2012*. Surabaya.
- Departemen Perhubungan. 2005. *Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 49 Tahun 2005 Tentang Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS)*. Jakarta.
- Federal Highway Administration. 2012. *Managing Pavements and Monitoring Performance: Best Practices in Australia, Europe and New Zealand*. Report No. FHWA-PL-12-031. Washington, DC.
- Huan, T.C. dan Beaman, J. 1999. *Importance Performance Analysis: The Need To Bridge Solitudes For Its Effective Use*. Journal of Marketing. (1): 77-79.
- Sedayu, A., Sulistio, H., Soehardjono, A. and Wicaksono, A. 2012. *Attributes of A Minimum Services Standard of Public Transport Terminal Infrastructure in Indonesia*. Journal of Basic and Applied Scientific Research 2(12)12626-12632.