

**TUGAS AKHIR
(SKRIPSI)**

**STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA
(MIKROLET) KOTA MALANG MELALUI KONSEP
KEBIJAKAN SUBSIDI**



**MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG**

Disusun Oleh:

**MARIA GANDINI CAHYANING PUTRI
NIM. 07.24.047**

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
(TEKNIK PLANOLOGI)
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
2012**

LEMBAR PENGESAHAN

TUGAS AKHIR (SKRIPSI)

STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET) KOTA MALANG
MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI

Disusun Oleh :


Nama : Maria Gandini Cahyaning Putri
NIM : 07.24.047

Dipertahankan Dihadapan Tim Penguji Ujian Skripsi
Jenjang Strata Satu (S1)
Di

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang

Dinyatakan Lulus dan Diterima Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Teknik
Pada Hari/ Tanggal : Kamis, 16 Februari 2012
Dengan Nilai :

Penguji I


(Agung Witiaksono, ST, MT)

Anggota Penguji
Penguji II


(Ida Soewarni, ST)

Penguji III


(Endratno Budi S., ST)

Pembimbing I


(Arief Setiyawan, ST, MT)

Menyetujui

Pembimbing II


(Ika Damavanti, ST)

Mengetahui

Dekan
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Teknologi Nasional Malang


(Dr. A. Agus Santosa, MT)

Ketua Prodi
Perencanaan Wilayah dan Kota
FTSP-ITN Malang


(Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT)





PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SISIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
Jl Bendungan Sigura-Gura No 2 Malang 65145

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, yang diadakan pada;

HARI / TANGGAL :

NAMA : MARIA GANDINI CAHYANING PUTRI

NIM : 07.24.047

JUDUL : STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET)
KOTA MALANG MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI

Terdapat Kekurangan yang meliputi:

1. Kesalahan-kesalahan tata tulis, isi laporan, daftar pustaka dan catatan kaki....
2. Foto-foto diberikan penjelasan lokasi/nama jalan,
3. Tabel-tabel jangan dipotong-potong jadi 2 halaman karena cukup 1 halaman
4. Pemahaman Subsidi, konsep kebijakan subsidi?
5. Indikator kinerja?, bagaimana cara indikator bis bisa untuk digunakan untuk mikrolet?
6. Analisa indikator kinerja AL dan TSG baik, sedang, buruk?
7. Dasar-dasar pemilihan trayek ramai dan sepi?
8. Dapatkah sampel hanya satu sopir?
9. Mengapa penelitian ini sangat penting?

Malang, 16 Februari 2012

Dosen Penguji I


(AGUNG WITJAKSONO, ST, MT)



PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SISPIIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG
Jl Bendungan Sigura-Gura No 2 Malang 65145

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, yang diadakan pada;

HARI / TANGGAL :

NAMA : MARIA GANDINI CAHYANING PUTRI

NIM : 07.24.047

JUDUL : STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET)
KOTA MALANG MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI

Terdapat Kekurangan yang meliputi:

1. Perbaiki sasaran I di analisa.
2. Bagaimana menentukan trayek ramai dan trayek sepi, pembuktian?
3. Dimana yang menunjukkan karakteristik angkot? Kenapa tidak ada di analisa?. Jika hanya gambaran umum jangan masukan di sasaran.
4. Lampiran lebih banyak dari hasil? Kenapa banyak data dimasukan di lampiran?
5. Tunjukan salah satu hasil penelitian, yang menunjukkan bahwa penelitian ini benar?
6. Dimana yang menunjukkan anda memilih angkot AL dan TSG saja untuk sampel penelitian?
7. Apakah bisa angkot Kota Malang hanya diwakili AL dan TSG?

Malang, 16 Februari 2012

Dosen Penguji II

(IDA SOEWARNI, ST)



PROGRAM STUDI TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK SISIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL
MALANG

Jl Bendungan Sigura-Gura No 2 Malang 65145

LEMBAR PERBAIKAN

Dalam sidang komprehensif Tugas Akhir Tingkat Sarjana Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota, yang diadakan pada;

HARI / TANGGAL :

NAMA : MARIA GANDINI CAHYANING PUTRI

NIM : 07.24.047

JUDUL : STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET)
KOTA MALANG MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI

Terdapat Kekurangan yang meliputi:

1. Struktur Kajian tidak similar dengan sasaran, beluma ada subbab konsep kebijakan subsidi.
2. Apa yang menjadi keluaran akhir?
3. Apakah sasaran 1 dan 2 bukan data?
4. Kesimpulan apakah tidak dibuat persasaran?
5. Apakah ada perbedaan kinerja antara AL dan TSG, perbandingan?
6. Deskripsi kondisi eksisting dan kondisi ideal untuk memudahkan pembaca.

Malang, 16 Februari 2012

Dosen Penguji III

(ENDRATNO BUDI S, ST)

STUDY THE PERFORMANCE IMPROVEMENT OF PUBLIC TRANSPORT (MIKROLET) MALANG CITY THROUGH THE CONCEPT OF SUBSIDY POLICY

ABSTRACT

Transport in the city of Malang City has decreased the performance of services. The number of passengers decreased, whereas private vehicle users increased causing problems of transport and trigger other problems in urban areas. The government should do something about the trend of using private vehicles. The solution of this is to have the mikrolet, optimize the use of the mikrolet as the main means of public transportation in the city, making people more comfortable using public transportation. Revenue factor play an important role in mikrolet driver of service performance, including payments, and passengers scramble, causing the driver mikrolet do not care about passengers comfort and safety. A basic idea in this research is the concept of giving subsidies to the mikrolet driver in the city of Malang, so that it can improve service quality and ultimately make people feel comfortable using Malang mikrolet.

This research studies mikrolet performance improvement through the concept of subsidy policy using actual experimental research methods, which is investigating the possibility of causal relationships in a way to wear to one or more experimental groups, under different conditions of treatment and compare the results with one or more control groups not subject to the conditions the treatment. Using samples of a crowded mikrolet routes, which is AL route and deserted one, TSG. Comparing current mikrolet driver performance to driver who must follow the system of rules and regulations of traffic. Then, compare the mikrolet income difference driver if they work by the rules. The income difference is the cost of subsidies, then adjusted to the budget spending items of City Government of Malang. Route cost calculation method of analysis is also done to determine the route cost and production volume mikrolet.

Based on the issues that affect the revenue driver mikrolet service performance, this research uses a concept of subsidy policies to improve the service performance mikrolet. The first concept is to give money to the mikrolet and operating AL mikrolet IDR 17.500.00 p.a. or IDR 37.500/day/mikrolet. And to TSG, IDR 180.000.000 p.a. or IDR 20.000/day/mikrolet. This amount represents the difference in revenue driver to the mikrolet at the moment is 2500/passenger. Since budget expenditure Malang city government for subsidy is 0, the subsidiary can not be done. Then the second concept is to increase passenger fares into IDR 2700 so that the cost of subsidies for the mikrolet is IDR 883.300.000 p.a. or IDR 23.500/day/mikrolet and for TSG, IDR 133.200.000 p.a. or IDR 14.800/day/mikrolet. Although there are any increasing tariff and cost reduction of subsidies, the government still can not give subsidy to the mikrolet driver. Another concept is to reduce the prohibited locations for mikrolet stopped so the number of passengers can be increased.

Keyword: Concept, Performance of Service, AL and TSG mikrolet.

ABSTRACT

Transport in the city of Malang City has decreased the performance of services. The number of passengers decreased, whereas private vehicle usage increased, causing problems of transport and trigger other problems in urban areas. The government should do something about the trend of using private vehicles. The solution of this is to have notice the motorist optimize the use of the motorist as the main means of public transportation in the city, making people more comfortable using public transportation. Revenue factor play an important role in motorist driver of service performance. Chasing payments and passengers comfortable causing the driver will not do not care about passengers comfort and safety. A basic idea in this research is the concept of providing subsidies to the motorist driver in the city of Malang, so that it can improve service quality and ultimately make people feel comfortable using Malang motorist.

This research studies motorist performance improvement through the concept of subsidy policy using actual experimental research method, which is investigating the possibility of causal relationships in a way to work to one or more experimental groups, one or more conditions of treatment and compare the results with one or more control groups not subject to the conditions the treatment. Using samples of a crowded motorist routes, which is A-B route and desired one-TSG. Comparing current motorist driver performance to driver who must follow the system of rules and regulations of traffic. Then, compare the motorist income difference driver if they work by the rules. The income difference is the cost of subsidies, then adjusted to the budget spending item the City Government of Malang. Route cost calculation method of analysis is also done to determine the route cost and production volume motorist.

Based on the issues that affect the revenue driver motorist service performance, it uses a concept of subsidy policies to improve the service performance motorist. The first concept is to give money to the motorist and operating A-B motorist IDR 1.417.500,00 p.a or IDR 37.520/day/motorist. And to TSG, IDR 180.000,00 p.a or IDR 20.000/day/motorist. This amount represents the difference in revenue driver to the tariff in the amount is 2500 passenger. Since budget expenditure Malang city government for subsidy is 0, the subsidy can not be done. Then the second concept is to increase passenger fares into IDR 2700 so that the cost of subsidies for the motorist A-B is IDR 887.360,000 p.a or IDR 23.500/day/motorist and for TSG, IDR 133.200,000 p.a or IDR 14.800/day/motorist. Although there are not increasing tariff and cost reduction of subsidies, the government will can not give subsidy to the motorist driver. So another concept is to reduce the prohibited locations for motorist stop, so the number of passengers can be increased.

Keywords: Concept Performance of Service A-B and TSG motorist.

ABSTRAK

Peningkatan Kinerja Angkutan Kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi

Angkutan Kota (mikrolet) di Kota Malang mengalami penurunan kinerja pelayanan. Penumpang menurun, sebaliknya pengguna kendaraan pribadi bertambah. Hal ini mengakibatkan timbulnya permasalahan transportasi dan memicu permasalahan lainnya dalam kota. Pemerintah harus melakukan sesuatu terkait cenderungnya penggunaan kendaraan pribadi.

Salah satu cara adalah dengan memperhatikan mikrolet, mengoptimalkan layanan mikrolet sebagai sarana utama angkutan umum dalam kota, membuat angkutan mikrolet lebih nyaman menggunakan angkutan umum. Faktor pendapatan sangat mempengaruhi kinerja pelayanan sopir mikrolet dilapangan, kejar setoran dan berebut uang yang menyebabkan sopir mikrolet tidak memperhatikan kenyamanan dan keamanan penumpang. Sebuah pemikiran dasar dalam penelitian ini adalah konsep pemberian subsidi untuk sopir mikrolet di Kota Malang, sehingga bisa meningkatkan mutu pelayanan dan membuat masyarakat kota Malang merasa nyaman menggunakan mikrolet.

Studi peningkatan kinerja mikrolet melalui konsep kebijakan subsidi menggunakan metode penelitian eksperimen yang sebenarnya, yakni menyelidiki kemungkinan saling pengaruh sebab-akibat dengan cara mengenakan kepada satu atau lebih kelompok responden, satu atau lebih kondisi perlakuan dan membandingkan hasilnya dengan kelompok kontrol yang tidak dikenai kondisi perlakuan. Menggunakan sampel trayek mikrolet yang ramai, yakni trayek AL dan trayek sepi yakni TSG. Membandingkan kinerja sopir mikrolet saat ini dengan kinerja sopir yang harus mengikuti peraturan baku dan tata tertib lalu lintas. Kemudian membandingkan selisih pendapatan sopir mikrolet jika berlaku sesuai aturan. Selisih pendapatan tersebut yang menjadi biaya subsidi, kemudian disesuaikan dengan anggaran pos-pos belanja Pemerintah Kota Malang. Analisis perhitungan biaya trayek (route costing) juga dilakukan untuk mengetahui biaya trayek dan volume produksi mikrolet.

Berdasarkan masalah pendapatan sopir yang mempengaruhi kinerja pelayanan mikrolet, maka digunakan sebuah konsep kebijakan subsidi untuk meningkatkan kinerja pelayanan mikrolet tersebut. Konsep pertama adalah memberikan Rp.1.417.500.000,-/ tahun untuk mikrolet AL (trayek ramai) yang beroperasi atau Rp.37.500,-/hari/mikrolet AL. Dan, Rp.30.000.000,-/ tahun untuk mikrolet TSG (trayek sepi) yang beroperasi atau sebesar Rp.30.000,-/hari/mikrolet, jumlah tersebut adalah selisih pendapatan sopir dengan tarif saat ini Rp.2.500/penumpang. Melihat anggaran pos belanja subsidi pemerintah kota Malang Rp.0,- dan subsidi untuk mikrolet tidak dapat dilakukan, maka konsep kedua adalah menaikkan tarif penumpang menjadi Rp.2.700,- sehingga biaya subsidi untuk Mikrolet AL adalah Rp.888.300.000,-/tahun atau Rp.23.500,-/hari/ mikrolet. Mikrolet TSG sebesar Rp.3.200.000,-/tahun atau Rp.14.800,-/hari/mikrolet. Meskipun ada kenaikan tarif dan jumlah angka biaya subsidi, namun pemerintah tetap tidak bisa memberikan subsidi untuk sopir mikrolet. Maka konsep lain adalah dengan mengurangi lokasi dilarang berhenti mikrolet sehingga dapat menambah jumlah penumpang.

Kata Kunci : Konsep, kinerja pelayanan, mikrolet AL dan TSG.

Studi Peninjauan Kembali (Mikrolet Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi)

Anggaran Kota (mikrolet) di Kota Malang mengalami penurunan kinerja pelayanan. Untuk penunjang memenuh kebutuhan subsidi berbagai bidang pembangunan, khususnya pembangunan perumahan dan kota, pemerintah harus melakukan berbagai kebijakan yang berkaitan dengan pembangunan mikrolet. Kebijakan ini sebagai salah satu faktor yang mempengaruhi anggaran untuk faktor pendapatan yang diharapkan. Kinerja pelayanan mikrolet diharapkan dapat meningkatkan pendapatan mikrolet. Kebijakan ini adalah konsep subsidi yang dapat meningkatkan pendapatan mikrolet. Kebijakan ini adalah konsep subsidi yang dapat meningkatkan pendapatan mikrolet.

Studi peninjauan kembali konsep kebijakan subsidi menggunakan metode penelitian eksploratif yang menggunakan teknik wawancara, observasi, dan studi kepustakaan dengan cara menggunakan kedua sisi lebih komprehensif. Penelitian ini lebih komprehensif dan memperbandingkan hasil-hasil yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan. Penelitian ini lebih komprehensif dan memperbandingkan hasil-hasil yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan. Penelitian ini lebih komprehensif dan memperbandingkan hasil-hasil yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan.

Berdasarkan masalah penelitian yang mempengaruhi kinerja pelayanan mikrolet maka digunakan konsep kebijakan subsidi untuk meningkatkan kinerja pelayanan mikrolet tersebut. Konsep pertama adalah memberikan Rp.1417.500.000,- tahun kepada mikrolet AI (tasyak ramai) yang beroperasi dan Rp.3.350.000,- tahun mikrolet AI. Dan Rp.180.000.000,- tahun untuk mikrolet TSG (tasyak sepi) yang beroperasi dan sebesar Rp.20.000,- tahun mikrolet. Jumlah tersebut adalah penelitian sepi dengan tarif saat ini yakni Rp.2.500,- perumpang. Melalui anggaran ini subsidi penelitian Kota Malang adalah Rp.0,- dan subsidi untuk mikrolet tidak dapat dilakukan maka konsep kedua adalah dengan menaikan tarif perumpang menjadi Rp.2.700,- sehingga biaya subsidi untuk mikrolet AI adalah Rp.888.000.000,- tahun dan Rp.2.500,- tahun mikrolet. Mikrolet TSG sebesar Rp.132.000.000,- tahun dan Rp.1.480.000,- tahun mikrolet. Kebijakan ini akan meningkatkan subsidi perumpang angka biaya subsidi namun pemerintah tetap tidak bisa memberikan subsidi kepada sepi mikrolet. Maka konsep lain adalah dengan menaikan lokasi dimana mikrolet untuk mikrolet sehingga dapat membuat jumlah perumpang.

Kata kunci : Kinerja pelayanan mikrolet AI dan TSG.

Kata Pengantar

Puji syukur kehadirat Tuhan Yesus Kristus, atas penyertaan dan kekuatan sejak di mulainya studi literatur, penyusunan proposal, survey primer dan sekunder, penyusunan laporan hasil, hingga Laporan Tugas Akhir dengan judul **“Studi Peningkatan Kinerja Angkutan Kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi”** ini dapat diselesaikan.

Laporan Tugas Akhir ini berisi pendahuluan, tinjauan pustaka, metode penelitian yang digunakan dalam studi ini, gambaran umum mikrolet Kota Malang, analisa, kesimpulan dan komendasi konsep kebijakan subsidi. Dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus, atas penyertaan, perlindungan, kesehatan, akal budi, kemampuan sehingga laporan ini dapat diselesaikan dengan baik.
2. Kedua orang tua yang telah dengan sabar mendukung secara moril dan materil.
3. Bapak Arief Setiyawan, ST. MT selaku dosen pembimbing I
4. Ibu Ika Damayanti, ST selaku dosen pembimbing II
5. Bapak/ Ibu dosen Penguji
6. Semua rekan rekan planologi 2007 dan kakak-kakak tingkat yang telah mendukung dan memberikan semangat dan bantuan.

Penulis berharap studi ini dapat menjadi masukan bagi para pengambil keputusan. Studi ini hanyalah gambaran bahwa sebaiknya semua elemen masyarakat dapat mengoptimalkan penggunaan angkutan umum, serta penggunaan subsidi yang tepat guna untuk mensejahterakan masyarakat.

Penulis menyadari masih banyak kekurangan dalam penyusunan Laporan Tugas Akhir. oleh sebab itu, penulis sangat mengharapkan masukan dan saran yang membangun. Demikian Laporan Tugas Akhir ini dibuat untuk digunakan sebagai mana mestinya.

Malang, Februari 2012

Penulis

DAFTAR ISI

ABSTRAKSI

KATA PENGANTAR

DAFTAR ISI

i-vi

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	6
1.3 Tujuan	6
1.4 Sasaran	6
1.5 Ruang Lingkup Studi	8
1.5.1 Ruang Lingkup Materi	8
1.5.2 Ruang Lingkup Lokasi	9
1.5.3 Lingkup Pengamatan	10
1.6 Luaran yang Diharapkan	10
1.7 Kegunaan Penelitian	11
1.7.1 Kegunaan Praktis	12
1.7.2 Kegunaan Akademis	12

BAB II KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pustaka	17
2.1.1 Kriteria Kinerja Transportasi	17
2.1.1.1 Faktor Tingkat Pelayanan	17
2.1.1.2 Faktor Kualitas Pelayanan	18
2.1.1.3 Indikator Kinerja dan Indikator Standar Pelayanan	20
2.1.2 Angkutan Umum	23
2.1.2.1 Definisi	23
2.1.2.2 DAMRI	24
2.1.2.3 Manajemen Angkutan Umum	25
2.1.2.4 Route Costing	28
2.1.3 Subsidi	32
2.1.3.1 Definisi Subsidi	32
2.1.3.2 Jenis Subsidi	33
2.2 Rumusan Variabel	34
2.2.1 Definisi Judul Penelitian	34
2.2.2 Variabel Penelitian	35

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian	46
3.1.1 Metode Pengumpulan Data	46
3.1.1.1 Tahap Persiapan	46
3.1.1.2 Survey Sekunder	47
3.1.1.3 Survey Primer	47
3.1.2 Metode Analisa	49
3.1.2.1 Perhitungan Selisih Pendapatan Sopir Mikrolet	49

3.1.2.2	<i>Route Costing</i> (Perhitungan Biaya Trayek)	49
3.1.2.3	Perumusan Konsep Kebijakan Subsidi	50

BAB IV GAMBARAN UMUM

4.1	Gambaran Umum Karakteristik Mikrolet Kota Malang	51
4.1.1	Kapasitas Angkutan Kota Kota Malang	51
4.1.2	Spesifikasi Pelayanan Angkutan Kota Kota Malang	53
4.1.2.1	Perilaku Pengemudi Angkutan Kota Kota Malang	53
4.1.2.2	Fasilitas dan Prasarana Angkutan Umum	53
4.2	Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopir	56
4.2.1	Kinerja dan Aktivitas Mikrolet AL Menurut Sistem Sopir	56
4.2.1.1	Sistem Pelayanan Mikrolet AL Menurut Sistem Sopir	58
4.2.1.2	Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AL Menurut Sistem Sopir	59
4.2.1.3	Kenyamanan Penumpang Mikrolet AL dengan Sistem Sopir	62
4.2.2	Kinerja dan Aktivitas Mikrolet TSG Menurut Sistem Sopir	62
4.2.2.1	Sistem Pelayanan Mikrolet TSG Menurut Sistem Sopir	63
4.2.2.2	Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG Menurut Sistem Sopir	64
4.2.2.3	Kenyamanan Penumpang Mikrolet TSG dengan Sistem Sopir	65
4.3	Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Ideal Menurut Aturan Baku	66
4.3.1	Kinerja dan Aktivitas Mikrolet AL Menurut Sistem Aturan Baku	66
4.3.1.1	Sistem Pelayanan Mikrolet AL Menurut Aturan Baku	66
4.3.1.2	Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet Menurut Aturan Baku	67
4.3.1.3	Kenyamanan Penumpang AL dengan Sistem Aturan Baku	69
4.3.2	Kinerja dan Aktivitas Mikrolet TSG Menurut Aturan Baku	69
4.3.2.1	Sistem Pelayanan Mikrolet TSG Berdasarkan Aturann Baku	70
4.3.2.2	Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG Menurut Aturan baku	70
4.3.2.3	Kenyamanan Penumpang Mikrolet TSG dengan Sistem Aturan Baku	72

BAB V ANALISA

5.1	Perbedaan Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopir dan Aturan Baku	73
5.1.1	Perbedaan Pelayanan Sopir Mikrolet Menuerut Sistem Sopir dan Aturan Baku	73
5.1.2	Perbedaan Waktu Perjalanan dan Pendapatan Mikrolet	73
5.1.2.1	Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet AL	74
5.1.2.2	Perbedaan Pendapatan Mikrolet AL	75
5.1.2.3	Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet TSG	77

49	Rowe (Owens) (Perhitungan Biaya Total)	3.1.2.2
50	Pennaman Konsep Kebijakan Subsidi	3.1.2.3

BAB IV GAMBARAN LINTAS

51	4.1. Gambaran Umum Karakteristik Mikrolet Kota Malang	4.1
51	4.1.1. Kebijakan Anggaran Kota Malang	4.1.1
52	4.1.2. Spesifikasi Belanja Anggaran Kota Malang	4.1.2
52	4.1.2.1. Perilaku Pengaruh Anggaran Kota Malang	4.1.2.1
53	4.1.2.2. Fasilitas dan Pemasangan Anggaran Umum	4.1.2.2
56	4.2. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopi	4.2
56	4.2.1. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet / Menurut Sistem Sopi	4.2.1
58	4.2.1.1. Sistem Belanja Mikrolet AI Menurut Sistem Sopi	4.2.1.1
59	4.2.1.2. Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AI Menurut Sistem Sopi	4.2.1.2
59	4.2.1.3. Ketersediaan Penumpang Mikrolet AI dengan Sistem Sopi	4.2.1.3
62	4.2.2. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet TSG Menurut Sistem Sopi	4.2.2
63	4.2.2.1. Sistem Belanja Mikrolet TSG Menurut Sistem Sopi	4.2.2.1
64	4.2.2.2. Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG Menurut Sistem Sopi	4.2.2.2
65	4.2.2.3. Ketersediaan Penumpang Mikrolet TSG dengan Sistem Sopi	4.2.2.3
66	4.3. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Ideal Menurut Auran Baku	4.3
66	4.3.1. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet AI Menurut Auran Baku	4.3.1
66	4.3.1.1. Sistem Belanja Mikrolet AI Menurut Auran Baku	4.3.1.1
67	4.3.1.2. Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet Menurut Auran Baku	4.3.1.2
69	4.3.1.3. Ketersediaan Penumpang AI dengan Sistem Auran Baku	4.3.1.3
69	4.3.2. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet TSG Menurut Auran Baku	4.3.2
70	4.3.2.1. Sistem Belanja Mikrolet TSG Berdasarkan Auran Baku	4.3.2.1
70	4.3.2.2. Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG Menurut Auran Baku	4.3.2.2
72	4.3.2.3. Ketersediaan Penumpang Mikrolet TSG dengan Sistem Auran Baku	4.3.2.3

BAB V ANALISA

73	5.1. Perbedaan Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopi dan Auran Baku	5.1
73	5.1.1. Perbedaan Belanja Sopi Mikrolet Menurut Sistem Sopi dan Auran Baku	5.1.1
73	5.1.2. Perbedaan Waktu Perjalanan dan Penumpang Mikrolet	5.1.2
74	5.1.2.1. Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet AI	5.1.2.1
75	5.1.2.2. Perbedaan Penumpang Mikrolet AI	5.1.2.2
77	5.1.2.3. Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet TSG	5.1.2.3

5.1.2.4	Perbedaan Pendapatan Mikrolet TSG	81
5.2	Perhitungan Biaya Trayek (<i>Route Costing</i>)	83
5.2.1	Biaya Mikrolet Bulanan	83
5.2.1.1	Biaya Mikrolet AL Bulanan	83
5.2.1.2	Biaya Mikrolet TSG Bulanan	84
5.2.2	Volume Produksi	84
5.2.2.1	Volume Produksi Mikrolet AL	85
84 5.2.2.2	Volume Produksi Mikrolet TSG	85
5.3	Konsep Kebijakan Subsidi untuk Angkutan Kota (mikrolet) Kota Malang	86

BAB VI PENUTUP

6.1	Kesimpulan	91
6.2	Rekomendasi	94
6.2.1	Rekomendasi untuk Pemerintah	94
6.2.2	Rekomendasi untuk Masyarakat	96
6.2.3	Rekomendasi untuk Akademisi	97

Daftar Pustaka

LAMPIRAN

1. Kerangka Pikir
2. Kerangka Teori
3. Form Kebutuhan Data
4. Form Wawancara
5. Design Survey
6. Tabel
7. Peta

DAFTAR TABEL

el 1.1	Lingkup Materi	8
el 2.1	Kriteria Angkutan Umum Ideal	36
el 2.2	Kriteria Waktu Menunggu	37
el 2.3	Kriteria Jarak Jalan Kaki ke <i>Shelter</i>	38
el 2.4	Kriteria Jumlah Pergantian Moda	39
el 2.5	Variabel Penelitian	41
el 4.1	Jumlah Armada Tiap Trayek Mikrolet Kota Malang Tahun 2008	52
el 4.2	Hasil Observasi Mikrolet AL	57
el 4.3	Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang AL Menurut Karakter Sopir	61
el 4.4	Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang TSG Menurut Karakter Sopir	65
el 4.5	Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AL Menurut Aturan Baku	69
el 4.6	Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG menurut Aturan Baku	71
el 5.1	Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet AL	75
el 5.2	Perbedaan Jumlah Penumpang Mikrolet AL	75
el 5.3	Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet TSG	78
el 5.4	Perbedaan Kinerja Angkot AL dan TSG Menurut Versi Sopir dan Aturan	78
el 5.5	Perbedaan Waktu Jumlah Penumpang Mikrolet TSG	81
el 5.6	Beda Pendapatan Mikrolet AL dan TSG menurut Karakter Sopir dan Aturan Baku	82

DAFTAR PETA

1.1	Lokasi Studi Kota Malang	14
1.2	Trayek Mikrolet AL	15
1.3	Trayek Mikrolet TSG	16

DAFTAR GAMBAR

bar 1.1	Aktivitas Mikrolet AL Kota Malang	10
bar 1.2	Aktivitas Mikrolet TSG Kota Malang	10
bar 4.1	Mikrolet Penuh Penumpang	53
bar 4.2	Fasilitas Terminal Landungsari dan APK Tawangmangu	55
bar 4.3	Fasilitas Halte pada Jalur Trayek AL	55
bar 4.4	Terminal Bayangan Trayek AL	56
bar 4.5	Diagram Prosentase Waktu Perjalanan Mikrolet AL	58
bar 4.6	Aktivitas Mikrolet TSG	63
bar 4.7	Rambu Dilarang Stop Jl. Semeru depan Pizza Hut dan Jl. Kartane Gara	66
bar 4.7	Aktivitas Mikrolet AL	68
bar 5.1	Penumpang Menunggu di Lokasi Dilarang Berhenti di Jalan Raden Intan	76

BAB I

PENDAHULUAN

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

1.1 Latar Belakang

Perencanaan perangkutan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perencanaan kota. Rencana kota tanpa mempertimbangkan keadaan dan pola perangkutan yang akan terjadi sebagai akibat rencana itu sendiri, akan menghasilkan kesemrawutan lalu lintas di kemudian hari. Keadaan ini akan membawa akibat berantai cukup panjang dengan meningkatnya jumlah kecelakaan, pelanggaran lalu lintas, menurunnya sopan santun lalulintas, dan lain-lain¹.

Perkembangan jaringan jalan kota yang tidak mampu mengejar (atau ketinggalan oleh) perkembangan sarana angkutan, telah menghadapi kota yang sedang tumbuh pada tantangan masalah yang sangat pelik. Disuatu pihak, kota dihadapkan pada kenyataan meningkatnya kebutuhan akan lahan untuk ruang kehidupan dan penghidupan penduduknya, dan lain pihak, kota juga dihadapkan pada tantangan menyediakan berjalur-jalur lahan untuk prasarana lalu lintas. Perencanaan perangkutan itu sendiri dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem angkutan yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman dan murah (Pignarto, 1973, 43)².

Gambaran pelayanan angkutan umum perkotaan di Indonesia, seperti disebutkan dalam harian Kompas (Senin, 16 November 2009), pelayanan angkutan umum di Jakarta masih semrawut sehingga kualitas hidup di kota semakin rendah. Akibat rendahnya kualitas layanan angkutan umum, warga pun beralih menggunakan kendaraan pribadi khususnya roda dua. Perilaku ini memicu kemacetan, boros, dan mencemari udara. Kemudian di Kota Surabaya, penanganan masalah transportasi masih jauh dari harapan. Masih belum baiknya pelayanan transportasi umum turut memicu pilihan untuk lebih menggunakan

¹Suwardjoko Warpani, 1990, Merencanakan Sistem Perangkutan. Hlm. 54.

²Ibid., Hlm. 55.

kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum¹. Beberapa contoh negara lain yang sangat memperhatikan sistem transportasinya terutama angkutan umum seperti, Kota Metro Paris dengan penduduk sekitar 12 juta jiwa merupakan kawasan perkotaan terpadat di Eropa. Paris adalah salah satu pusat bisnis dan budaya yang utama di Barat. Ditambah pula dengan berbagai kegiatan politik, pendidikan, hiburan, media, fashion, sains, seni, dan pusat organisasi internasional (UNESCO, OECD, ICC), menjadikan Paris sebagai kota global terbesar di dunia. Akan tetapi kota ini menyediakan sistem transportasi yang baik, baik prasarana jalan dan pedestrian yang asri maupun sarana angkutan umum massal seperti kereta bawah tanah (subway atau Metro) dan bus kota².

Sudah difahami pula bahwa Singapura yang tanpa sumberdaya alam berarti tapi bisa maju melalui perdagangan dan jasa, melengkapi diri dengan berbagai keunggulan kotanya. Sistem angkutan umum massal berupa Mass Rapid Transport (MRT) dan bus di Singapura sangat baik. Kemudian di Halifax, ibukota Provinsi Nova Scotia, Kanada yang berpenduduk sekitar 359 ribu jiwa, angkutan bus kota Trans Metronya dikelola dengan baik dan tepat waktu. Masyarakat dapat mengetahui jadwal bus jurusan tertentu yang lewat di suatu halte secara real time melalui telepon dengan memasukkan nomor rute dan haltenya³. Hal tersebut diatas, membuktikan bahwa pemerintah di negara-negara maju sangat memperhatikan angkutan umum, karena angkutan umum berperan penting dalam pengoptimalan kinerja transportasi.

Mikrolet (sebutan untuk angkutan kota di Kota Malang), adalah salah satu urat nadi transportasi di Kota Malang, karena mikrolet merupakan satu-satunya transportasi massal yang melayani angkutan di dalam kota. Namun saat ini banyak mikrolet yang tidak optimal memberikan pelayanan. Dari hasil observasi sementara, banyak supir atau pemilik mikrolet yang berhenti beroperasi karena, penumpang mikrolet sudah semakin berkurang, dan penghasilan ikut berkurang, bahkan seringkali tidak cukup menutupi biaya setoran. Pada beberapa penumpang mikrolet di Kota Malang, merasa saat menggunakan mikrolet sangat tidak

¹ www.kompas.com, Transportasi Perkotaan dan Sepeda Motor Menjadi Perhatian, diakses pada 2 Juli 2011.

² www.google.com, Riau 2020, diakses pada 17 Juli 2011.

³ www.wikipedia.com, Sistem Pengangkutan Gerak Cepat (Singapura), diakses pada 17 Juli 2011.

nyaman, harus menunggu lama, kadang harus menunggu sampai penumpang berdesakan baru mulai jalan, membuat waktu sangat lama untuk sampai ditujuan, ditambah keadaan mikrolet yang sudah tidak nyaman, panas, kotor dan bau. Karena kemampuan untuk menghasilkan uang pada setiap kendaraan berkurang, maka ada kecenderungan setiap pemilik untuk mengurangi pengeluaran, terutama dengan mengurangi biaya pemeliharaan. Hal ini berakibat pada adanya beberapa kendaraan yang tetap beroperasi walaupun mengalami beberapa kerusakan, misalnya lampu mati, badan kendaraan dan tempat duduknya yang rusak, dan ban yang aus⁴.

Pada satu sisi penggunaan kendaraan pribadi didorong oleh kurang baiknya pelayanan kendaraan umum, baik dilihat dari sisi jaringan, sarana, prasarana, dan lain sebagainya. Rendahnya mutu pelayanan dari segi keamanan, kenyamanan, kelayakan, kemudahan dan efisiensi angkutan umum, yang pada hakekatnya memberikan rasa kurang nyaman dan aman kepada pengguna jasa transportasi perkotaan, mendorong masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Kualitas angkutan kota yang semakin memprihatinkan mendorong terjadinya peningkatan jumlah kendaraan pribadi. Di Indonesia, kota-kota mengalami pertumbuhan jumlah sepeda motor yang cukup fenomenal di jalan raya. Beberapa studi menunjukkan bahwa kredit sepeda motor lebih murah 30-35 persen ketimbang menggunakan angkutan umum di Jabodetabek (perbandingan dengan tarif angkot lama). Pertambahan jumlah sepeda motor dan kendaraan pribadi ini pada akhirnya akan meningkatkan kemacetan di perkotaan⁵.

Kerugian yang timbul akibat kemacetan merembet kemana-mana. Mulai dari kendaraan bermotor; bahan bakar menjadi lebih boros dan umur suku cadang lebih pendek, serta biaya perawatan rutin meningkat. Biaya kesehatan juga meningkat akibat stres karena sebagian besar pengendara lebih banyak menghabiskan waktu di jalan. Biaya kesehatan karena terkena polusi udara massif dari residu kendaraan bermotor yang mau tidak mau terhirup oleh para pengendara dan para pengguna jalan lainnya. Karena volume kendaraan melebihi

⁴ www.google.com, Achmad Wicaksono, *Bus Kota Siapa Takut*, diakses pada 9 Februari 2012

⁵ www.google.com, Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan *Bus Way*, Thesis Indri Nurvia Puspita Rini NIM. L4A004047, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang 2007, diakses pada 4 Februari 2012.

kapasitas jalan, akan sangat sulit tercipta jarak aman dalam berkendara. Waktu tempuh di jalan yang lebih lama, mengakibatkan biaya distribusi barang dan jasa meningkat, sehingga harga barang dan jasa menjadi lebih mahal. Harga barang dan jasa yang mahal, akan mengikis daya beli masyarakat menjadi semakin rendah. Daya beli yang rendah akan meningkatkan angka kriminalitas, sehingga akan timbul risiko kejahatan yang dapat menimbulkan kerugian materi yang tidak sedikit. Dengan menghabiskan waktu lebih banyak di jalan, efektivitas jam kerja menjadi menurun. Sehingga akan memangkas tingkat produktivitas barang dan jasa di bawah kapasitas standar. Realisasi investasi akan terganggu, dan tingkat penyerapan tenaga kerja menjadi lebih rendah. Sehingga secara akumulatif pada tingkat nasional kerugian-kerugian material akibat kemacetan lalu lintas ini akan ikut berkontribusi pada rendahnya angka pertumbuhan ekonomi.

Selain kerugian material yang disebutkan diatas, kerugian immaterial juga timbul, seperti para pengemudi mikrolet yang kejar setoran dengan berebut penumpang, dan padatnya jalanan yang sudah overload akan membentuk sikap mental (attitude) yang kurang baik dalam berkendara. Ditambah lagi dengan terbatasnya jumlah petugas kepolisian yang tidak sebanding dengan banyaknya jalanan dan volume kendaraan, sehingga yang terjadi adalah banyaknya pelanggaran aturan lalu lintas dan turunnya tingkat toleransi dalam berkendara. Kondisi jalanan yang padat dan macet serta kebiasaan pengemudi angkutan yang ugal-ugalan karena berebut penumpang, akan menimbulkan tekanan psikis (stress) baik kepada para pengemudi angkutan umum karena mengejar setoran, maupun kepada para pengendara lainnya karena terlambat datang ke kantor atau terlambat ke tempat usaha atau terlambat ke kampus, dan kepada para pengguna jalan lainnya.

Hal tersebut diatas merupakan permasalahan angkutan kota di Kota Malang yang menjadi dasar penelitian ini. Populasi pergerakan kendaraan pribadi yang begitu besar ditambah dengan pola angkutan umum yang masih belum efektif dan efisien, serta pelayanannya yang sudah menjadi sangat tidak nyaman, menimbulkan biaya sosial yang sangat besar akibat waktu tempuh yang terbuang percuma, pemborosan bahan bakar minyak, kecelakaan lalulintas, timbulnya stress, meningkatnya polusi udara, dan kebisingan.

Mengingat betapa banyaknya kerugian material maupun kerugian immaterial yang timbul karena kemacetan, dibutuhkan solusi yang dapat meningkatkan kinerja mikrolet, sehingga sebagian besar pengguna jalan menggunakan angkutan umum sebagai menjadi pilihan utama, walaupun seseorang telah memiliki kendaraan pribadi. Masyarakat dapat didorong untuk menggunakan angkutan umum, sejauh tersedia angkutan umum yang memadai baik dalam konteks kapasitas maupun kualitas. Angkutan umum akan lebih menarik apabila ada jaminan keamanan dan ketepatan waktu. Dampak peningkatan kinerja mikrolet dapat dilihat pada diagram 4.1.

Pelayanan sistem transportasi yang ideal dan optimal seperti pada negara lain, hendaknya dapat diterapkan juga untuk permasalahan angkutan kota di kota Malang. Peningkatan jumlah penumpang dan pendapatan dapat dilakukan dengan cara subsidi dari pemerintah. Sopir sebagai operator mikrolet adalah tujuan utama pemberian subsidi, karena pendapatan sopir sangat mempengaruhi perilaku sopir dalam memberikan pelayanan, seperti telah dijelaskan sebelumnya. Meskipun pemerintah harus mengeluarkan biaya untuk subsidi mikrolet, namun biaya yang dikeluarkan pasti akan lebih sedikit dari biaya yang ditimbulkan dari kerugian material dan immaterial akibat banyaknya kendaraan pribadi. Adanya kepastian pendapatan bagi pengemudi angkutan umum akan mengurangi ketidakdisiplinan pengemudi angkutan umum di jalanan sehingga umur kendaraan juga akan lebih lama⁶. Pemerintah sebagai regulator juga berkepentingan memberi subsidi pada transportasi publik. Menurut penjelasan Kabid transportasi kota Surabaya, “di negara maju tepatnya angkutan masih disubsidi jadi tidak ada angkutan umum yang bisa hidup dari pendapatannya kecuali taksi. Kalau seperti bemo, mikrolet, bus kota itu masih di subsidi oleh pemerintah”, Subsidi pada umumnya muncul karena keinginan untuk mempertahankan layanan tertentu pada biaya yang rendah⁷. Subsidi dianggap mampu berfungsi sebagai alat peningkatan daya beli masyarakat serta dapat meminimalisasi ketimpangan akses barang dan jasa⁸.

⁶ www.google.com, Alternatif Solusi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Medan Filiyanti T.A. Bangun, Jurnal Sistem Teknik Industri Volume 7, No. 4 Oktober 2006, diakses pada 12 februari 2012

⁷ www.google.com, Transportasi Publik dan Aksesibilitas, Masyarakat Perkotaan, Siti Aminah, Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga, diakses pada 12 Februari 2012

⁸ www.google.com, Program Subsidi Pemerintah, diakses pada 4 Februari 2012

Meningkat tetapi banyaknya kerugian material maupun kerugian immaterial yang timbul karena kerusakan sosial yang dapat meningkatkan kinerja mikrolet sehingga sebagian besar pengguna jalan menggunakan angkutan umum sebagai pilihan utama walaupun seseorang lebih memilih kendaraan pribadi. Masyarakat dapat diborong untuk menggunakan angkutan umum, sejak terdapat angkutan yang memadai baik dalam konteks kapasitas maupun kualitas. Angkutan umum akan lebih menarik apabila ada jaminan keamanan dan ketepatan waktu. Dapat meningkatkan kinerja mikrolet dapat dilihat pada diagram 4.1.

Pelaksanaan sistem transportasi yang ideal dan optimal seperti pada negara lain hendaknya dapat diterapkan juga untuk permasalahan angkutan kota di Kota Malang. Meningkatkan jumlah penumpang dan pendapatan dapat dilakukan dengan cara subsidi dari pemerintah. Seperti sebagai operator mikrolet adalah tujuan utama pemerintah subsidi, karena pendapatan sering sangat mempengaruhi perilaku seperti dalam memberikan pelayanan seperti telah dijelaskan sebelumnya. Subsidi yang pemerintah harus menyediakan biaya untuk subsidi mikrolet namun biaya yang dikeluarkan pasti akan lebih sedikit dari biaya yang diimbalkan dari kerugian material dan immaterial akibat banyaknya kendaraan pribadi. Adanya kepastian pendapatan bagi pemerintah angkutan umum akan mengurangi ketidakpastian pemerintah angkutan umum sehingga jalanannya juga akan lebih lama. Pemerintah sebagai regulator juga bertanggung memberi subsidi pada transportasi publik. Menurut pejabat Kabid transportasi Kota Surabaya, di negara maju biaya angkutan masih disubsidi jadi tidak ada angkutan umum yang bisa hidup dari pendapatannya kecuali taksi. Kalau seperti bus, mikrolet, bus kota itu masih di subsidi oleh pemerintah. Subsidi pada umumnya muncul karena keinginan untuk mempertahankan layanan tersebut pada biaya yang rendah. Subsidi dianggap mampu berfungsi sebagai alat peningkatan daya beli masyarakat serta dapat meminimalisasi ketimpangan akan akses barang dan jasa.⁶

⁶ www.google.com/Alumni%20Keraton%20Listas%20di%20Kota%20Medan%20dan%20T.A.%20Banyuwangi
 Sistem Tarif Insani Volume 7, No. 4 Oktober 2006, diakses pada 13 Februari 2013.
⁷ www.google.com/Transporasi%20Publik%20dan%20Aksesibilitas%20Masyarakat%20Perkotaan%20Sri%20Aminda%20Jurus%20Ilmu
 Politik FTRP, Universitas Airlangga, diakses pada 13 Februari 2013.
⁸ www.google.com/Program%20Subsidi%20Perumahan, diakses pada 4 Februari 2013.

Sejalan dengan hal tersebut diatas serta dengan melihat fakta dilapangan dan permintaan atau pelayanan angkutan yang lebih baik, maka perlu dilakukan studi peningkatan kinerja angkutan kota (mikrolet) Kota Malang melalui konsep kebijakan subsidi.

1.1 Rumusan Masalah

Mikrolet adalah satu-satunya modal transportasi massal yang melayani angkutan di dalam Kota Malang. Kini kinerjanya sudah dirasakan tidak nyaman lagi oleh penumpang, kinerja pelayanan mikrolet di Kota Malang dinilai dari ketidaknyamanan penumpang mikrolet dan ketertarikan penumpang terhadap pemilihan mikrolet sebagai angkutan. Sebagian menilai kinerja mikrolet dari kenyamanan dan ketepatan waktu tempuh mikrolet yang kurang memberikan pelayanan yang baik, sehingga banyak yang enggan memilih menggunakan mikrolet. Telah dijelaskan sebelumnya efek yang ditimbulkan jika lebih banyak yang menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Maka dibutuhkan solusi yang dapat membuat mikrolet menjadi nyaman dan dipilih sebagai sarana transportasi utama. Subsidi bisa menjadi salah satu solusi untuk meningkatkan kinerja mikrolet di Kota Malang, maka yang menjadi rumusan masalah adalah bagaimanakah konsep kebijakan subsidi untuk meningkatkan kinerja mikrolet di Kota Malang ?.

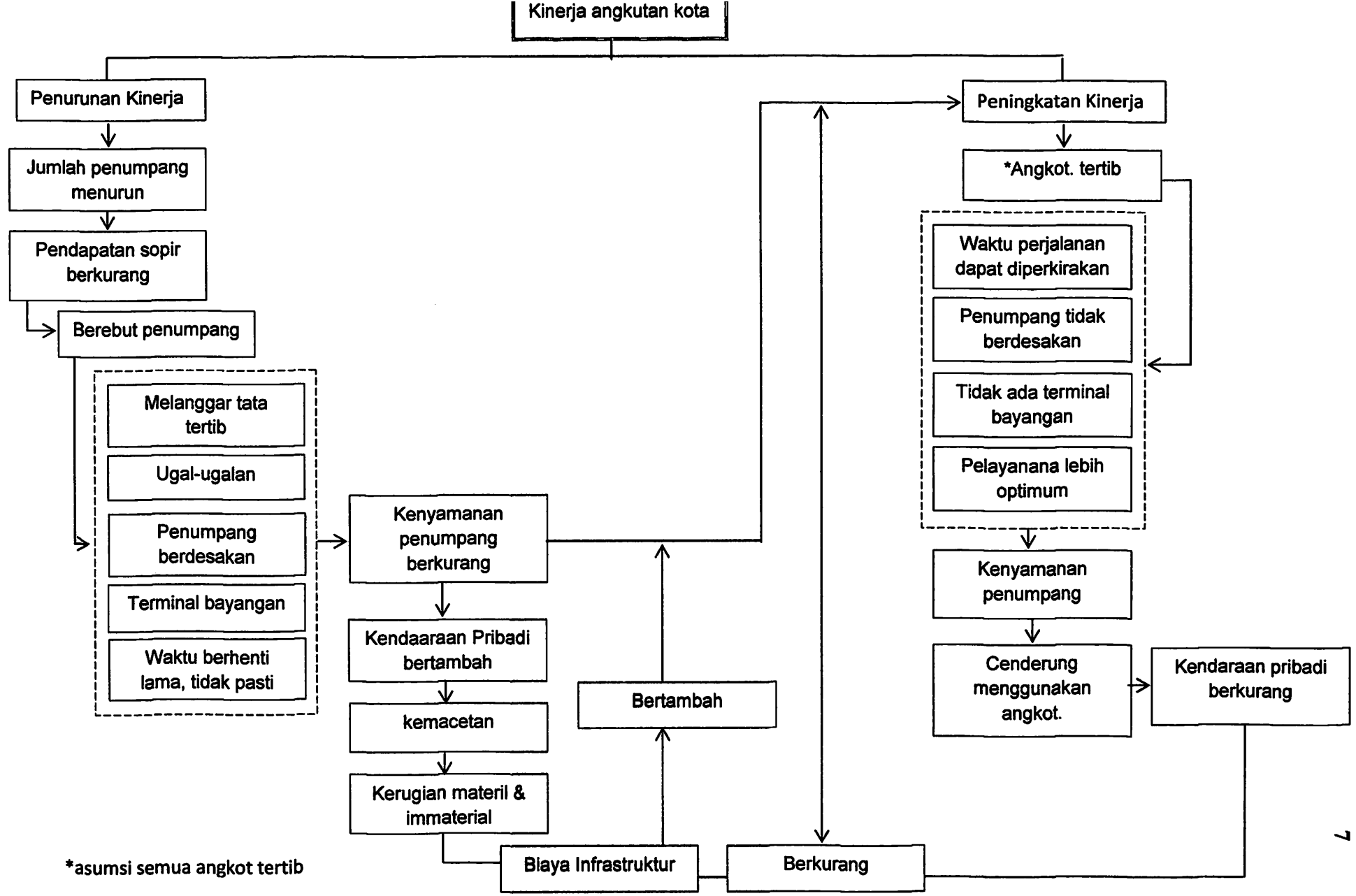
1.2 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah membuat konsep kebijakan subsidi untuk meningkatkan kinerja mikrolet di Kota Malang.

1.3 Sasaran

Sasaran penelitian ini adalah:

1. Mengetahui perbedaan pelayanan angkutan kota saat ini dan pelayanan mikrolet ideal berdasarkan kondisi di lapangan dan aturan baku
2. Mengetahui konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang berkaitan dengan sumber dana.



*asumsi semua angkot tertib

1.5 Ruang lingkup studi

Ruang lingkup studi ini terdiri dari ruang lingkup materi, ruang lingkup lokasi dan ruang lingkup pengamatan. Pembagian tersebut ditujukan agar dapat memberikan batasan-batasan mengenai studi yang akan dilakukan.

1.5.1 Ruang lingkup materi

Pembahasan lingkup materi adalah pada kinerja pelayanan mikrolet eksisting dan pelayanan mikrolet yang ideal berdasarkan kondisi dilapangan dan aturan baku. Serta, kemungkinan dilakukan subsidi yang ditujukan untuk supir mikrolet di Kota Malang dalam rangka meningkatkan pelayanan mikrolet. Studi ini tidak akan mengevaluasi jalur/trayek mikrolet, tetapi fokus pada kinerja mikrolet. Untuk lebih jelas pembahasan lingkup materi dapat dilihat pada tabel 1.1.

Tabel 1.1 Lingkup Materi

Sasaran	Materi
Mengetahui karakteristik angkutan kota Kota Malang.	Pada sasaran ini materi yang ingin dibahas akan dibatasi dengan pembahasan mengenai: <ol style="list-style-type: none"> a. Jumlah armada/unit, b. Jumlah Trayek, c. Kepemilikan, d. fasilitas, e. Jumlah setoran/ cash flow supir mikrolet. f. Tarif g. Deliniasi jalur/ trayek yang paling ramai dan yang paling sepi
Mengetahui kinerja dan aktivitas angkutan kota (mikrolet) seperti waktu berhenti, dan sistem supir angkutan kota.	Pembahasan materi pada sasaran ini akan dibatasi dengan pembahasan mengenai : <ol style="list-style-type: none"> a. Pelayanan mikrolet seperti lama berhenti, b. Waktu tunggu penumpang, c. Sistem supir mikrolet (cashflow). d. Titik-titik berhenti. e. Kenyamanan penumpang f. Waktu tempuh sampai ditujuan dengan versi supir mikrolet.

Bersambung..

Lanjutan...

Sasaran	Materi
Mengetahui lokasi pemberhentian dan waktu ideal pemberhentian angkutan kota dengan referensi penumpang.	Pembahasan materi pada sasaran ini akan dibatasi dengan pembahasan mengenai : <ol style="list-style-type: none"> Modifikasi jalur mikrolet berdasarkan tempat pemberhentian ideal. Waktu tempuh ideal dengan sistem yang lebih tertib.
Mengetahui perbedaan pelayanan angkutan kota saat ini dan pelayanan mikrolet ideal berdasarkan kondisi di lapangan dan aturan baku	Pembahasan materi pada sasaran ini akan dibatasi dengan pembahasan mengenai : <ol style="list-style-type: none"> Perbedaan waktu tempuh dan pelayanan mikrolet dengan sistem pelayanan yang ideal. Selisih pendapatan dengan menggunakan sistem supir dan sistem pelayanan yang ideal berdasarkan penumpang dan aturan baku.
Mengetahui konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang berkaitan dengan sumber dana.	Pembahasan materi pada sasaran ini akan dibatasi dengan pembahasan mengenai : <ol style="list-style-type: none"> Pengertian subsidi Tujuan dan manfaat subsidi Sumber-sumber dana subsidi. Pengertian Damri, tujuan, kerjasama dan subsidi dari dan untuk Damri. Konsep sistem pemberian subsidi/ manajemen subsidi untuk supir mikrolet di kota Malang

1.5.2 Ruang lingkup lokasi

Ruang lingkup lokasi studi adalah Kota Malang. Secara geografis wilayah Kota Malang berada antara 07°46'48" - 08°46'42" Lintang Selatan dan 112°31'42" - 112°48'48" Bujur Timur, dengan luas wilayah 110,06 km² dengan batas-batas sebagai berikut :

- Batas Utara : Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karangploso
- Batas Selatan : Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji
- Batas Timur : Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang
- Batas Barat : Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau.

Lokasi studi dapat dilihat pada peta 1.1

1.5.3 Lokasi pengamatan

Lokasi pengamatan adalah sampel jalur mikrolet yang merupakan simpulan jalur mikrolet paling banyak armada bergerak dan paling sedikit armadanya. Jalur AL Arjosari-Landungsari merupakan jalur yang paling ramai dan TSG, Tawangmangu-Soekarno Hatta-Gasek adalah jalur yang paling sepi penumpangnya. Lokasi pengamatan dapat dilihat pada peta 1.2 dan peta 1.3, peta yang disajikan dalam studi ini bukan merupakan peta skalatis.

Gambar 1.1 Aktifitas mikrolet AL Kota Malang di Jalan Kartanegara



Sumber: Hasil observasi, 14 Agustus 2011

Gambar 1.2 Aktifitas mikrolet TSG Kota Malang



Sumber : Hasil Observasi 10 Agustus 2011

1.6 Luaran yang Diharapkan

Tujuan yang diharapkan penulis adalah ingin mengetahui apakah subsidi untuk angkutan kota (mirkolet) di Kota Malang dapat dilakukan. Hasil yang dikeluarkan diharapkan sesuai dengan tujuannya serta tepat pada sasaran yang diinginkan yaitu sebagai berikut :

1. Mengetahui waktu perjalanan, lokasi berhenti, waktu berhenti ideal untuk mikrolet kota malang
2. Mengetahui perbedaan pelayanan angkutan kota saat ini dan pelayanan mikrolet ideal berdasarkan kondisi di lapangan dan aturan baku
3. Mengetahui selisih biaya yang perlu di subsidi
4. Mengetahui konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang berkaitan dengan sumber dana.

Hasil yang diharapkan hendaknya tidak menyimpang dari tujuan dan sasaran pencapaiannya. Penelitian ini dibuat berdasarkan permasalahan yang timbul dari pelayanan angkutan kota di Kota Malang yang sudah tidak lebih menarik dari angkutan pribadi, sehingga menimbulkan banyak masalah lalu lintas yang berdampak pada perkembangan wilayah. Lokasi penelitian adalah trayek mikrolet yang menggunakan sampel trayek AL (Arjosari-Landungsari) dan TSG (Tawangmangu-Soekarno Hatta-Gasek). Di Kota Malang, mikrolet merupakan moda transportasi yang melayani angkutan massal untuk pergerakan dalam kota, namun pelayanannya kini sudah tidak optimal, karena sudah tidak memberikan kenyamanan bagi penumpang, maka penelitian ini ingin fokus pada pelayanan mikrolet yang ideal berdasarkan kondisi dilapangan dan aturan baku, kemudian ingin mengetahui selisih biaya yang dapat disubsidi kepada supir mikrolet, sebagai solusi dalam rangka meningkatkan kinerja mikrolet. Setelah mengetahui pelayanan mikrolet yang ideal, maka dibuat konsep kebijakan subsidi mikrolet, berkaitan dengan sumber dana subsidi tersebut.

1.7 Kegunaan Penelitian

Kegunaan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat dan berguna bagi masyarakat yang menjadi objek penelitian serta bagi penulis sendiri. Kegunaan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1.7.1 Kegunaan Praktis

Kegunaan praktis merupakan manfaat yang ingin dicapai dari penelitian ini yang diperuntukan bagi seluruh masyarakat di Kota Malang, baik pemerintah, masyarakat pengguna jasa angkutan umum dan pemilik angkutan umum. Kegunaan praktisnya adalah :

- a. Sebagai bahan masukan bagi sopir, pemilik angkutan kota (mikrolet) dan masyarakat lainnya, dalam pelayanan optimal dan ideal sesuai kondisi di lapangan dan aturan baku.
- b. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah Kota Malang, untuk konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang, sebagai upaya pengoptimalan angkutan kota Kota Malang.

1.7.2 Kegunaan Akademis

Kegunaan akademis menjelaskan manfaat yang ingin dicapai dari sebuah penelitian yang diperuntukan untuk pihak akademis yang membutuhkan, khususnya pihak yang sedang melakukan penelitian. Adapun kegunaan akademis sebagai berikut:

- a. Dapat menemukan formula baru untuk merumuskan konsep kebijakan subsidi mikrolet di Kota Malang
- b. Dapat menjadi bahan untuk penelitian selanjutnya
- c. Sebagai referensi terkait permasalahan angkutan kota dan subsidi untuk angkutan kota (mikrolet).

DASAR PENELITIAN**Latar Belakang**

Perlu nya peningkatan kinerja mikrolet untuk meningkatkan jumlah penumpang mikrolet, sehingga mengurangi kerugian material dan immaterial dari banyaknya penggunaan kendaraan pribadi di Kota Malang. Peningkatan pelayanan mikrolet akan membutuhkan biaya yang diharapkan dapat disubsidi oleh pemerintah Kota Malang. Penelitian ini ingin mengetahui bagaimana konsep kebijakan subsidi yang dapat dilakukan dalam rangka meningkatkan kinerja mikrolet dan mungkinkan subsidi mikrolet Kota Malang di lakukan?

Tinjauan Normatif

- UU no.14 th 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat nomor :SK.687/AJ.206/DRJD/2002 ttg Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- PP No.41 th 1993 tentang Angkutan Umum
- Keputusan Menteri No. 53 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan

INPUT DATA

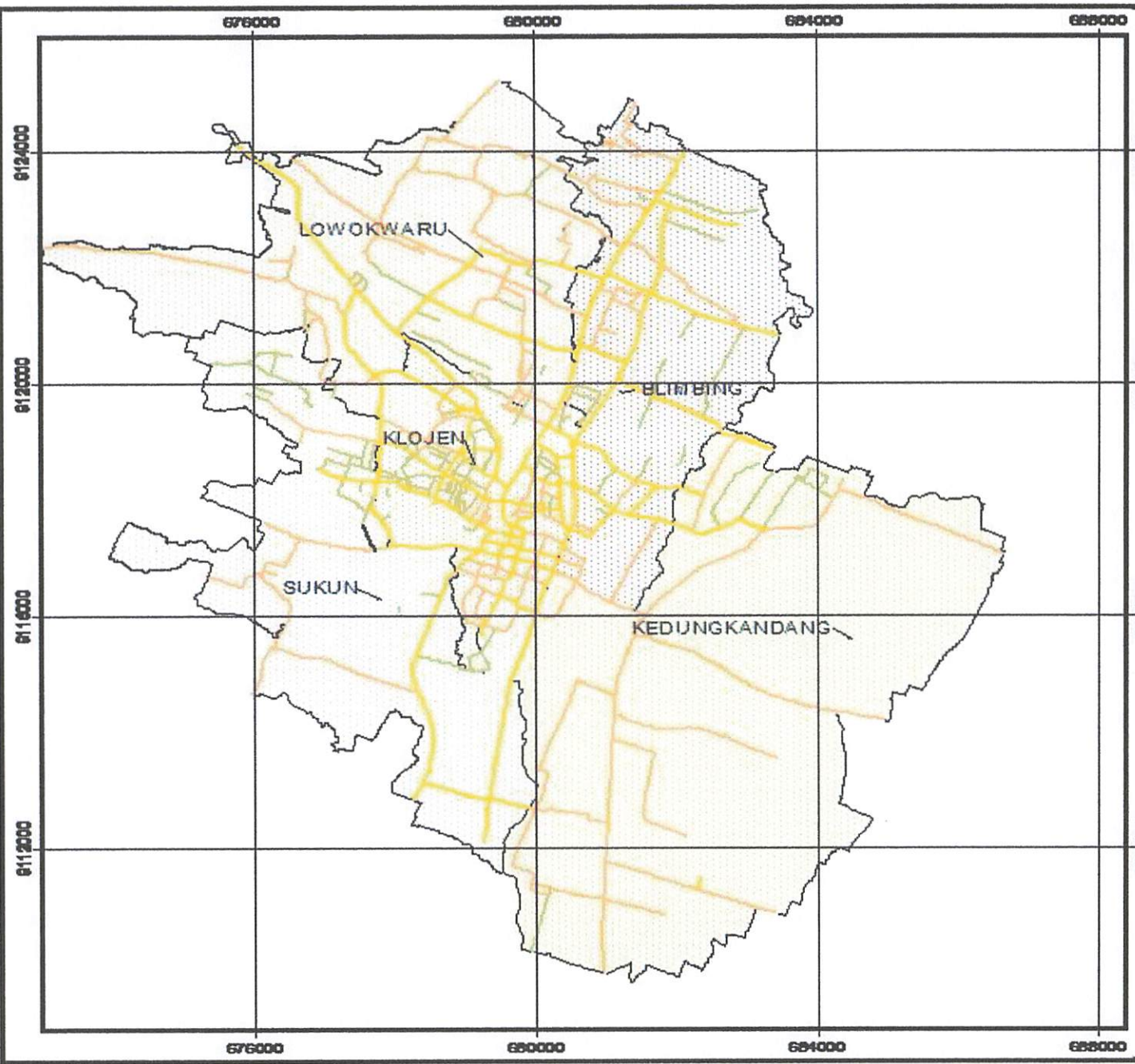
1. Peta jalur/trayek mikrolet
2. Kapasitas penumpang tiap mikrolet
3. Waktu perjalanan(menit) bolak balik
4. Frekuensi perjalanan mikrolet perjam
5. Panjang rute (km)
6. Kecepatan rata-rata (km/jam)
7. Waktu singgah
8. Jumlah penumpang pada jam puncak
9. Tarif dasar
10. Biaya operasi mikrolet 1 kali perjalanan (bensin, oli, awak, retribusi)
11. Jumlah pengemudi yang dibayar
12. Biaya sewa (setoran)
13. Biaya perawatan dan perbaikan
14. Biaya per pengemudi per bulan
15. Biaya per kondektur per bulan
16. Jumlah penumpang yang bisa terangkut
17. Jumlah mikrolet yang beroperasi
18. Jumlah biaya bersih yang diterima supir mikrolet rata-rata/bulan
19. Titik-titik lokasi turun naik penumpang
20. Lokasi tidak layak berhenti/ menaikkan penumpang
21. Jarak antara pemberhentian mikrolet
22. Titik lokasi dan jumlah halte

PROSES

1. Analisa Waktu perjalanan dan pendapatan
2. Analisa Route Costing
3. Analisa Konsep Subsidi (Komparasi)

OUTPUT

1. Pelayanan mikrolet ideal untuk kota malang
2. Perbedaan pelayanan angkutan kota saat ini dan pelayanan mikrolet ideal berdasarkan kondisi di lapangan dan aturan baku
3. Selisih biaya yang perlu di subsidi
4. Konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang berkaitan dengan sumber dana.



**STUDI PENINGKATAN KINERJA
ANGKUTAN KOTA (MIKROLET)
KOTA MALANG
MELALUI KONSEP KEBLIKAMAN SUB SIDH**



**TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER MALANG
2012**


**Judul :
LOKASI STUDI KOTA MALANG**

No : 1.1

- Legenda :**
- Jalan**
 -  LOKAL
 -  KOLEKTOR
 -  LINGKUNGAN
 -  LOKAL
 -  PRIMER

**Sumber : DINAS PERHUBUNGAN
KOTA MALANG**

Skala : 0.7 0 0.7 1.4 2.1




676000 680000 684000 688000

612000

612000

612000

612000

611000

611000

611000

611000

676000 680000 684000 688000

**STUDI PENINGKATAN KINERJA
ANGKUTAN KOTA (MIKROLET)
KOTA MALANG
MELALUI KONSEP KEBLAKAKAN SUBSIDI**



**TUGAS AKHIR
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER
2012**

**Judul :
TRAYEK MIKROLET AL**

No : 1.2

Legenda :

-  LOKAL
-  KOLEKTOR
-  LINGKUNGAN
-  LOKAL
-  PRIMER



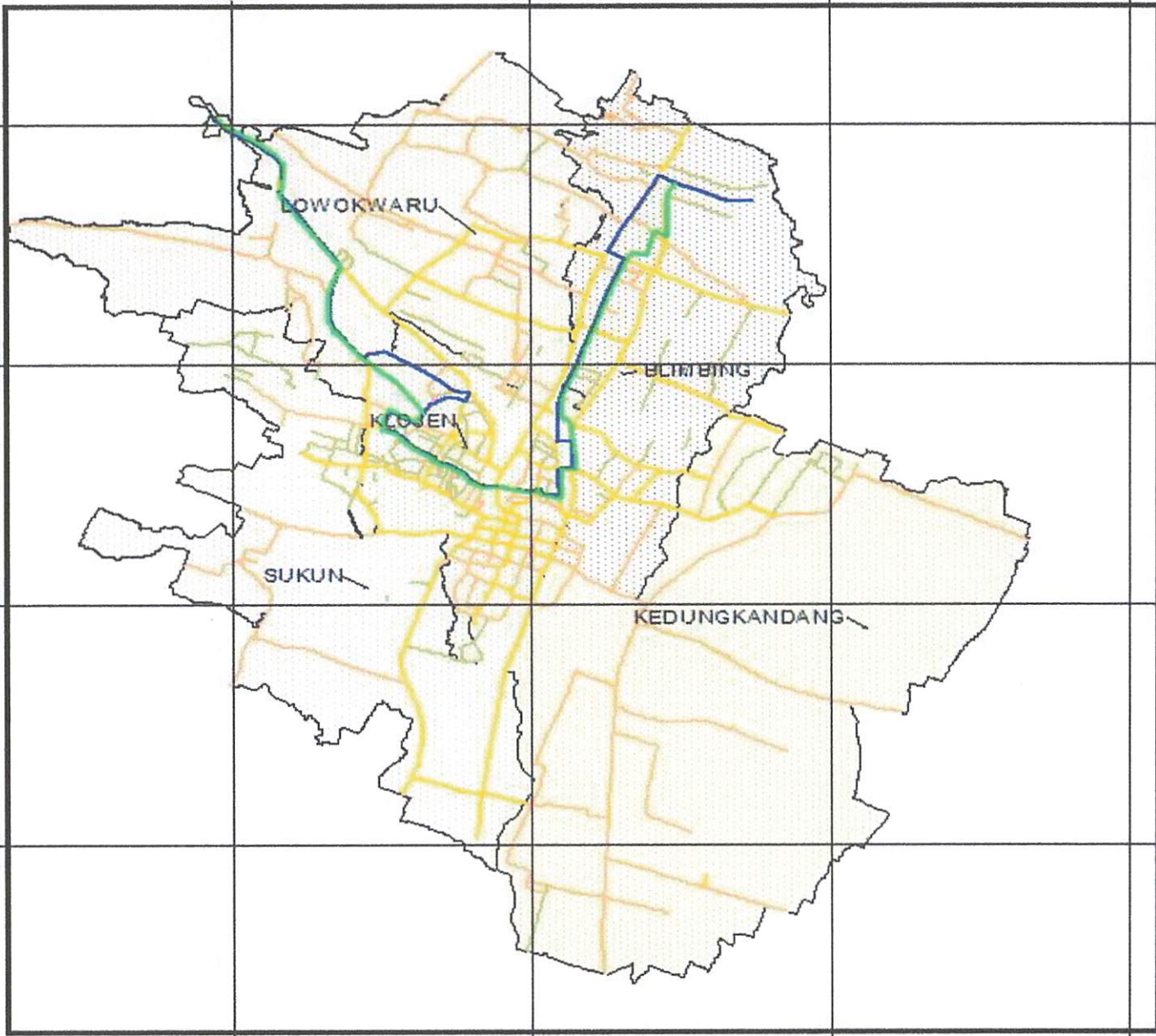
Trayek AL

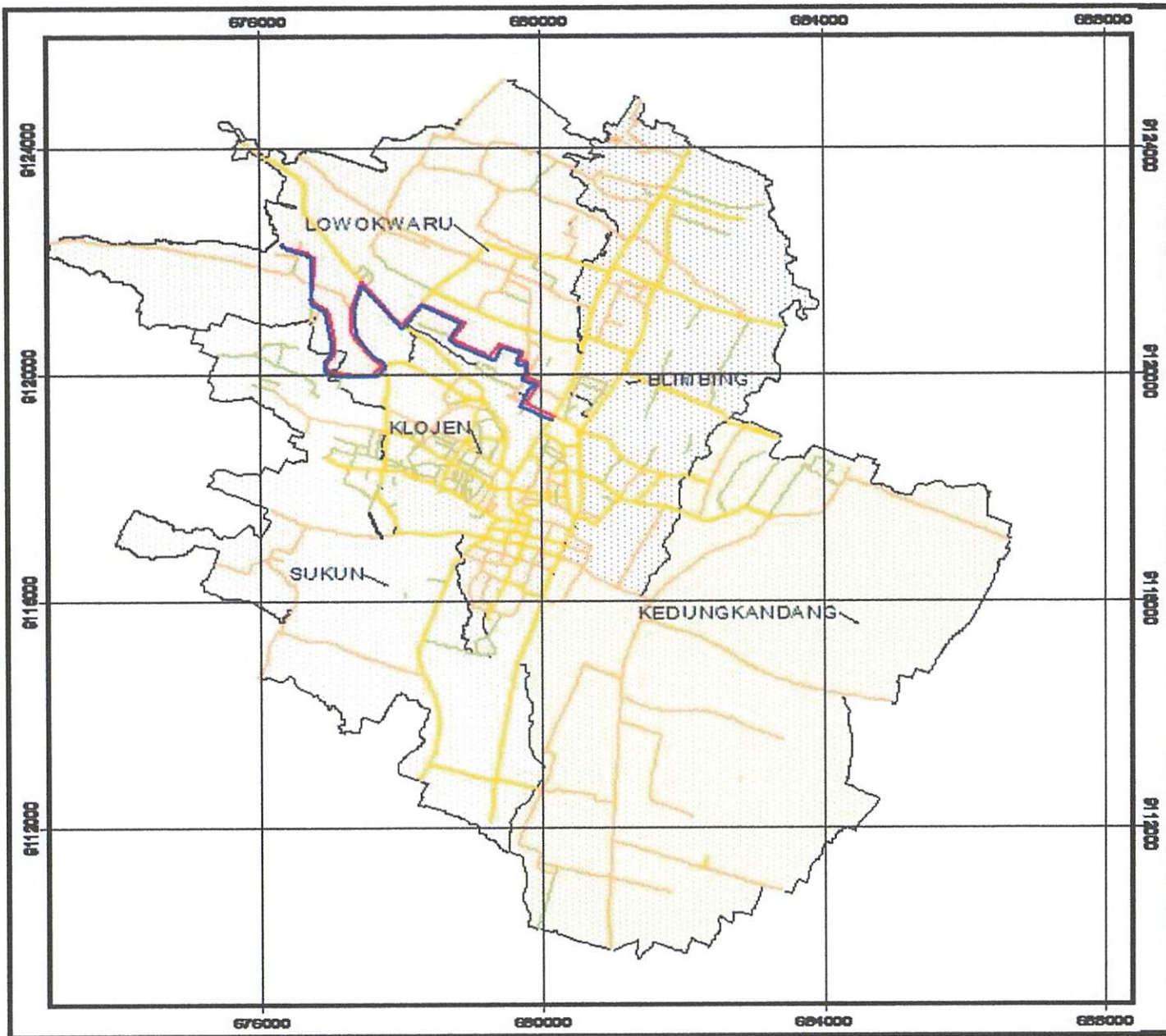
-  Berangkat
-  Pulang

**Sumber : DIMAS PERHUBUNGAN
KOTA MALANG**

Skala : 0.7 0 0.7 1.4 2.1

Insert :



**STUDI PENINGKATAN KEMERIA
ANGKUTAN KOTA (MIKROLET)
KOTA MALANG
MELALUI NON SEP KESLIAKAM SUBSIDI**

**TUGAS ANGGAR
JURUSAN TEKNIK PERENCANAAN WILAYAH KOTA
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
INSTITUT TEKNOLOGI SEPULUH NOPEMBER MALANG
2012**

Judul :
TRAYEK MIKROLET TSG

No : 1.3

Legenda :

- Jalan
 - LOKAL
 - KOLEKTOR
 - LINGKUNGAN
 - LOKAL
 - PRIMER
- Trayek AL
 - Berangkat
 - Pulang

Sumber : DIMAS PERHUBUNGAN
KOTA MALANG

Skala : 0 0.7 1.4 2.1

Insert

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan kajian secara luas untuk penulisan studi ini yang kemudian dituangkan dalam landasan penelitian, dimana kajian pustaka merupakan teori-teori yang digunakan dalam mendukung penelitian ini, dan yang berkaitan dengan tema yang diangkat. Dimana teori ini berasal dari tinjauan pustaka. Beberapa tinjauan teori ini yaitu :

2.1.1 Kriteria Kinerja Transportasi

Untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja dari sistem operasi transportasi ada beberapa parameter/ indikator yang bisa dilihat, yaitu yang pertama menyangkut ukuran kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan, dan yang kedua yang lebih bersifat kualitatif dan dinyatakan dengan mutu pelayanan (Rudy Herwan K, 2001:55).

2.1.1.1 Faktor Tingkat Pelayanan

a. Kapasitas

Kapasitas dinyatakan sebagai jumlah penumpang atau barang yang bisa dipindahkan dalam satuan waktu tertentu, misalnya orang/ jam atau ton/jam. Dalam hal ini kapasitas ini merupakan fungsi dari kapasitas atau ukuran tempat atau sarana transportasi dan kecepatan, serta mempengaruhi besarnya tenaga gerak yang dibutuhkan. Pada dasarnya, biasanya semua pihak berusaha untuk meningkatkan kapasitas dengan cara memperbesar ukuran, mempercepat perpindahan, merapatkan atau memadatkan penumpang/barang angkutan. Namun demikian ada batasan-batasan yang harus diperhatikan dalam mengupayakan hal-hal tersebut, yaitu antara lain keterbatasan ruang gerak yang ada, keselamatan, kenyamanan, dan lain-lain.

Sebagai ilustrasi, kapasitas penumpang didalam angkutan umum misalnya diperkirakan sebanyak 4-8 orang/m² sedangkan kapasitas ideal jalan adalah sekitar 1000-1000 satuan mobil penumpang/lajur/jam (tergantung komposisi lalu lintas, lebar jalur, keadaan samping jalan dan lain-lain). Selanjutnya kapasitas runway dalam melayani penerbangan atau pendaratan pesawat adalah 25-50 operasi/jam.

b. Aksesibilitas

Aksesibilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu sarana transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk mendorong orang menggunakannya dengan mudah.

2.1.1.2 Faktor Kualitas Pelayanan

1) Keselamatan

Keselamatan ini erat dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan sistem pengendalian yang digunakan. Suatu sistem transportasi yang mempunyai suatu sistem pengendalian yang ketat, biasanya mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi, contohnya adalah kereta api atau pesawat udara.

2) Keandalan

Keandalan ini berhubungan dengan faktor-faktor seperti ketetapan jadwal waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan. Suatu sistem transportasi yang andal berarti bahwa penumpang dan /atau barang yang diangkutnya bisa sampai pada waktu yang tepat dan tidak mengalami gangguan atau kerusakan.

3) Fleksibilitas

Fleksibilitas adalah kemudahan yang ada dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan. Contohnya adalah, apabila

pola perjalanan orang berubah akibat perkembangan telekomunikasi maka sistem transportasi yang bersangkutan juga bisa dengan mudah disesuaikan.

4) Kenyamanan

Kenyamanan transportasi, terutama berlaku untuk angkutan penumpang, erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat duduk sistem pengaturan udara didalam kendaraan, ketersediaan fasilitas khusus seperti toilet, tempat makan, waktu operasi dan lain-lain. Pada umumnya penumpang selalu menghendaki kenyamanan dalam perjalanannya. Kenyamanan dapat pula dijadikan suatu segmen pasar tersendiri bagi suatu moda transpor. Kepada mereka yang memberi nilai tinggi untuk kenyamanan, dapat dibebani biaya transpor yang lebih tinggi daripada penumpang yang kurang memperhatikan kenyamanan.

5) Kecepatan

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya orang selalu menginginkan kecepatan yang tinggi dalam bertransportasi, namun demikian, keinginan itu kadang-kadang dibatasi oleh berbagai hal, misalnya keselamatan dan kemampuan manusia dalam mengendalikan pergerakan yang juga terbatas dan lain-lain.

6) Dampak

Dampak transportasi sangat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungan (polusi, kebisingan, getaran dan lain-lain) sampai dengan dampak sosial politik yang ditimbulkan/ diharapkan oleh adanya suatu operasi lalu lintas serta besarnya konsumsi energi yang dibutuhkan

7) Pelayanan baku (*standard of service*).

Suatu moda transpor yang dapat memberikan pelayanan yang baku dan dilaksanakan secara konsisten sangat disenangi oleh para pemakai jasa angkutan¹.

¹ M. Nur Nasution, Manajemen Transportasi, hlm.111

2.1.1.3 Indikator Kinerja dan Indikator Standar Pelayanan

Untuk mengevaluasi bagaimanakah pelaksanaan operasi dalam memberikan pelayanan jasa transportasi kepada penumpang (users), digunakan beberapa indikator kinerja operasi pelayanan dan beberapa indikator standar pelayanan.

A. Bis

a. Indikator kinerja operasi

1) *Passanger volumes*

Average number of passengers per orating bus per day

<i>Type of bus</i>	<i>Crush Capacity</i>	<i>Pax per bus per day</i>
<i>Single-deck</i>	80	1,000-1,200
<i>Single-deck</i>	100	1,200-1,500
<i>Single-or double deck</i>	120	1,500-1,800
<i>Articulated or double deck</i>	160	2,000-2,400

2) *Fleet utilization*

Buses in service during the peak, as a percentage of total fleet

: 80-90

3) *Distance traveled by buses Average kilometers per bus per day*

: 210-260

4) *Breakdowns in service As a percentage of buses in operation*

: 8-10

5) *Fuel consumption liters per kilometers*

- *Mini bus* : 20-25

- *Buses* : 25-50

6) *Staff-ratios*

Staff per operating bus : 3-8

Total staff : 0.3-0.4

Administrative : 0.5-1.5

Maintenance staff

7) *Accident rate*

Accident per 100,000 bus kilometers : 1.5-3

- 8) *Dead millage percentage length of bus journeys not earning revenue* : 0.6-1.0
- 9) *Cost of bus services*
Total cost (operating cost, depreciation and interest) per passanger-kilometer
- *mixed traffic* : Usc2-5
 - *segregated busway* : 5-8
- 10) *Operating ratio*
Total revenue divided by operating cost, including depreciation :1.5:1-1.0.8:1

b. *Indikator kualitas pelayanan*

- 1) *Waiting time*
Passenger waiting time at bus stop :5-10 minutes
average 10-20 minutes
maximum
- 2) *Walking distance to bus stops* :
- Dense urban areas* : 300-500m
 - Low density urban areas* : 500-1000m
- 3) *Interchanges between routes and services* :
- The number of time a passenger has to change buses of other modes on a journey to or from work* :
- *Average* : 0-1
 - *Maximum (less than 10% of cummuters)* : 2
- 4) *Journey times*
Hours traveling each day to and from work : 1.0-1.5
- *Average* : 1.0-1.5
 - *Maximum* : 2-3
- Journey speeds of buses*
- *Dense areas in mixed traffic* : 10-12 kph
 - *Bus-only lanes* :15-18kph
 - *Low density areas* : 25 kph

5) *Travel expenditure*

Household expenditure on travel as a percentage of house hold income : 10².

B. Mikrolet

a. Indikator kinerja operasi

1) Volume Penumpang

Kapasitas penumpang untuk mikrolet adalah 11-12 orang. Jumlah rata-rata penumpang/ hari/ kendaraan adalah 70-90 orang.

2) Penggunaan Armada

Mikrolet beroperasi selama jam puncak, dalam persentase total armada :80-90%

3) Jarak tempuh rata-rata mikrolet perhari : 50-70km

4) Kerusakan saat bertugas.

Jumlah dalam persen mikrolet yang rusak terhadap yang beroperasi : 8-10

5) Penggunaan Bahan Bakar (Liter per 100 km) mikrolet :10-20

6) Perbandingan pegawai.

Jumlah pegawai (awak) tiap mikrolet yang beroperasi :1-2

7) Tingkat kecelakaan.

Jumlah kecelakaan tiap 100.000 km : 1-2

8) Batas jarak tempuh.

Persentase panjang perjalanan mikrolet tanpa mendapatkan penghasilan adalah 0,5- 1%

9) Perbandingan perngoperasian.

Total penghasilan dibagi biaya operasi termasuk penyusutan adalah 1,5 :1 – 1,8 :1

b. Indikator kualitas pelayanan

1) Waktu tunggu.

Waktu tunggu penumpang di halte : 5-10 menit, rata-rata 10-20 menit maksimum.

² M. Nur Nasution, Manajemen Transportasi, hlm.140

Pada jam puncak waktu menunggu adalah 2-5 menit.

- 2) Jarak berjalan kaki ke halte: 300-500 m, untuk pinggiran kota (area perkotaan berkepadatan rendah): 500-1000 m. Atau 2-3 tempat perhentian per km.
- 3) Pergantian/ persimpangan/ penukaran antara rute dan pelayanan.
Jumlah pergantian mikrolet dengan moda lain yang dilakukan penumpang menuju atau dari tempat tujuan, rata-rata : 0-1kali, maksimum (kurang dari 10% dari komuter) 1 kali.
- 4) Waktu perjalanan
Jumlah jam perjalanan tiap hari menuju dan dari tempat tujuan :,
Rata-rata : 1 jam
Maksimum : 1 - 1.5
Kecepatan perjalanan maksimal mikrolet :
Area padat di lalulintas campuran : 30-40km/jam
Area berkepadatan rendah : 20km/-30km/jam
- 5) Ongkos perjalanan
Pengeluaran rumah tangga dalam perjalanan, dalam persentase terhadap pendapatan :10%

2.1.2 Angkutan Umum

2.1.2.1 Definisi

Angkutan dapat didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Kendaraan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Mobil penumpang yang digunakan untuk mengangkut penumpang umum disebut dengan mobil penumpang umum (MPU). Wilayah yang melingkupi beroperasinya angkutan umum dapat disebut dengan wilayah trayek, sedangkan kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang disebut dengan jaringan trayek.

- 2) Pada jam puncak waktu tunggu adalah 2-3 menit.
- 3) Jarak berjalan kaki ke halte : 200-250 m. untuk pengisian kom (area parkir berkapasitas rendah) : 500-1000 m. Area 2-3 tempat parkir per km.
- 3) Pergantian perimbangan, perukatan antara rute dan pelayanan. Jumlah pergantian mikrolet dengan moda lain yang dilakukan berimbang menjadi area dari tempat tujuan rata-rata : 0-1kali. Maksimum (kayang dari 10% dari konverter) : 1 kali.
- 4) Waktu perjalanan
 - Jumlah jam perjalanan tiap hari menjadi dan dari tempat tujuan : Rata-rata : 1 jam
 - Maksimum : 1 - 1,5
 - Kecepatan perjalanan maksimum mikrolet : Area padat di belah atas campuran : 20-40km/jam
 - Area berkapasitas rendah : 20km-30km/jam
- 2) Ongkos perjalanan
 - Pengeluaran rata-rata dalam perjalanan dalam persentase terhadap pendapatan : 10%

2.1.2 Angkutan Umum

2.1.2.1 Definisi

Angkutan dapat didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan biaya. Kendaraan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar. Mobil penumpang yang digunakan untuk angkutan penumpang umum disebut dengan mobil penumpang umum (MPU). Wilayah yang meliputi operasi angkutan umum dapat disebut dengan wilayah trayek, sedangkan kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang disebut dengan jaringan trayek.

Sedangkan biaya yang dibebankan kepada penumpang kendaraan angkutan penumpang umum disebut dengan tarif, dan dinyatakan dalam rupiah³.

Kendaraan umum adalah moda transportasi yang diperuntukan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. kendaraan umum secara lebih spesifik: ojek sepeda, sepeda motor, becak, bajaj, bemo, mikrolet, bus umum (kota dan antar kota), kereta api (kota dan antar kota), kapal feri, sungai, laut, pesawat yang digunakan untuk bersama⁴.

Angkutan umum penumpang (AUP) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara. Tujuan utama keberadaan AUP adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman. Selain itu, keberadaan AUP juga membuka lapangan kerja⁵.

2.1.2.2 DAMRI

Perusahaan Umum (PERUM) DAMRI adalah Badan Usaha Milik Negara, yang diberi tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum untuk penumpang dan atau barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor.

Maksud dan Tujuan Perusahaan adalah menyelenggarakan usaha yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyelenggaraan jasa angkutan umum, penumpang dan barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor yang bermutu tinggi dengan memperoleh keuntungan sesuai dengan prinsip pengelolaan

³ Ahmad Munawar, Dasar-dasar Teknik Transportasi, hlm.45

⁴ Fidel Miro S.E., MStr, Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi, hlm.116

⁵ Sujarwoko P Warpani, Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, hlm. 170.

perusahaan. Untuk mencapai maksud dan tujuan, perusahaan menyelenggarakan usaha-usaha sebagai berikut:

- a. Jasa angkutan penumpang untuk umum dan atau barang;
- b. Angkutan Perintis berdasarkan penugasan Pemerintah;
- c. Usaha-usaha lain yang dapat menunjang tercapainya maksud dan tujuan Perusahaan.

Untuk mendukung pembiayaan kegiatan dalam rangka mencapai maksud dan tujuan perusahaan, dengan persetujuan Menteri Keuangan perusahaan dapat:

- a. melakukan kerjasama usaha dan atau patungan dengan badan usaha lain;
- b. membentuk anak Perusahaan;
- c. melakukan penyertaan modal dalam badan usaha lain⁶.

2.1.2.3 Manajemen angkutan umum

Pelayanan angkutan umum menggunakan sarana penunjang secara lebih efisien dibandingkan dengan kendaraan pribadi, terutama pada waktu sibuk. Dua tipe ukuran yang dapat diambil agar pelayanan tersebut lebih baik yaitu :

- a. Perbaikan operasi pelayanan frekuensi, kecepatan dan kenyamanan.
- b. Perbaikan pada sasaran penunjang jalan⁷.

Strategi manajemen lalu lintas

- a. Tarif angkutan umum: dimaksudkan untuk meningkatkan daya tarik angkutan umum serta meratakan beban angkutan umum.
 1. Pengurangan tarif : untuk menarik lebih banyak penumpang
 2. Perbedaan tarif pada jam puncak : pada jam puncak tarif lebih tinggi, agar beban lebih merata. Misalnya ibu-ibu yang menggunakan angkutan umum untuk berbelanja, akan pergi berbelanja tidak pada jam puncak, karena harga angkutan lebih murah.

⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2002

⁷ Alik Ansyori Alamsyah, Rekayasa Lalu lintas, hlm.243.

3. Pembebasan tarif pada waktu pindah kendaraan : seseorang yang melakukan perjalanan dengan menggunakan lebih dari satu kendaraan umum (perlu pindah kendaraan) hanya cukup membayar satu kali saja. Ini akan meningkatkan daya tarik angkutan umum.
 4. Perbedaan tarif berdasarkan umur/pekerjaan : misalnya orang yang sudah berumur diatas 65 tahun cukup membayar 25% tarif angkutan umum. Ini akan mendorong orang-orang tua untuk menggunakan angkutan umum.
 5. Karcis Langganan : misalnya karcis yang berlaku satu bulan, dengan harga yang lebih murah daripada kalau membeli eceran. Atau karcis yang dapat digunakan 30 kali, yang harganya lebih murah daripada kalau membeli eceran. Dengan demikian, diharapkan orang akan lebih sering memakai angkutan umum.
- b. Modifikasi angkutan umum, meliputi :
1. Perbaikan operasi, yang dilakukan dengan cara :
 - Modifikasi jalur bus kota : peninjauan kembali jalur-jalur bus kota secara periodik, guna optimalisasi pembebanan.
 - Modifikasi jadwal bus kota : peninjauan jadwal perjalanan. Perlu ditinjau kemungkinan penambahan/pengurangan frekuensi serta ketepatan waktu perjalanan.
 - Efisiensi jumlah penumpang : ditinjau jumlah penumpang pada jam sibuk maupun pada jam biasa. Ditinjau kemungkinan penambahan kapasitas.
 - Efisiensi pembayaran karcis : perlu dicari cara pembayaran karcis yang paling efisien. Misalnya dijual dikios-kios dekat halte bus, atau pada saat akan masuk kendaraan. Dicari yang paling efisien, sehingga tidak mengganggu perjalanan dan tidak mengurangi kenyamanan penumpang.
 2. Perpindahan moda, dilakukan dengan cara:
 - Letak halte : ditinjau apakah letak halte sudah cukup strategis untuk berpindah dari satu jalur bus ke jalur bus yang lain, atau pun dari satu jenis moda angkutan ke moda

angkutan yang lain. Misalnya : halte bus kota diletakan di dekat stasiun K.A.

- Fasilitas park and ride : memberi kesempatan kepada mereka yang mempunyai kendaraan pribadi untuk menggunakan kendaraan pribadinya sampai terminal bus atau stasiun K.A. kemudian kendaraan pribadinya diparkir ditempat tersebut lalu pindah menggunakan bus atau kereta api.
- Integrasi antar moda ; memungkinkan orang berpindah dari moda angkutan yang satu ke moda angkutan yang lain.
- Perbaikan kenyamanan di halte : halte-halte bus diberi tempat duduk atau atap, sehingga orang yang menunggu bus dapat tempat duduk dan terlindung dari panas terik matahari dan hujan.

3. Efisiensi manajemen, dengan cara :

- Perbaikan pemeliharaan kendaraan : pemeliharaan kendaraan umum dilakukan secara teratur, sehingga tidak pernah mogok.
- Perbaikan keamanan : penjagaan di kendaraan umum sehingga tidak pernah terjadi pencopetan dan penjabretan.

4. Modifikasi jenis angkutan umum, dengan cara membuat kualitas angkutan umum yang di modifikasi menjadi beberapa tingkatan, untuk menarik orang-orang dari golongan bawah sampai golongan atas. Sedangkan kapasitas angkutan umum yang digunakan disesuaikan dengan tingkat pembebanan (jumlah penumpang) pada jalur tersebut.

Dari segi kualitasnya, misalnya :

- Bus umum : penumpang tidak dijamin mendapatkan tempat duduk.
- Bus patas : semua penumpang mendapatkan tempat duduk.
- Bus patas a.c. : semua penumpang mendapatkan tempat duduk dan nyaman.

- Bus cepat : penumpang dapat sampai ke tujuan dengan cepat ini dapat dilakukan dengan mengurangi tempat pemberhentian.
- Semua penumpang mendapat tempat duduk yang nyaman dengan waktu perjalanan yang cepat.

Dari segi kapasitas, misalnya :

- Mikrolet : kapasitas sekitar 12 orang,
- Bus sedang : kapasitas sekitar 40 orang,
- Bus besar : kapasitas sekitar 60 orang,
- Bus tingkat : kapasitas sekitar 100 orang,
- Bus gandeng : kapasitas sekitar 150 orang⁸.

2.1.2.4 Route Costing

Route costing atau perhitungan biaya trayek adalah alat manajemen yang dipergunakan untuk mencapai tujuan perusahaan dan bagi pemerintah *route costing* dipergunakan dalam proses perencanaan trayek.

Bagi perusahaan yang hanya beroperasi pada satu trayek, perhitungan biaya trayek sangat sederhana. Namun, bagi perusahaan yang mengoperasikan kendaaannya pada beberapa trayek akan timbul masalah, misalnya bagaimana membebankan biaya kantor pusat ke masing-masing trayek yang panjangnya berbeda, jumlah kendaraan yang beroperasi juga berbeda, dan sebagainya.

Ada beberapa tujuan perhitungan biaya trayek. pertama, untuk memungkinkan diperkirakannya biaya per trayek, sehingga dapat dihitung besarnya keuntungan atau kerugian perusahaan. Perhitungan ini merupakan suatu indikator bagi manajemen mengenai prestasi keuangan dari trayek tersebut. Tayek yang mengalami kerugian yang besar jelas memerlukan perhatian manajemen. sebab-sebabnya kemudian dapat dicari dan tindakan yang tepat dapat diambil. Sebaliknya, trayek-trayek yang diketahui memiliki prestasi keuangan yang baik dapat ditingkatkan sehingga pelayanan kepada masyarakat menjadi lebih baik.

⁸ Ahmad Munawar, *Dasar-Dasar Teknik Transportasi*, 2005, hlm.34

Tujuan kedua, perhitungan biaya trayek adalah untuk menunjukkan bagaimana biaya-biaya dikeluarkan pada masing-masing trayek, terutama biaya yang tergantung pada jarak, biaya kendaraan, biaya awak kendaraan, dan biaya overhead yang dialokasikan pada trayek. Tujuan ketiga adalah untuk mengetahui struktur biaya.

Kegunaan utama route costing adalah peranannya dalam proses perencanaan trayek. Setelah mengetahui perkiraan permintaan pada trayek yang direncanakan dan menghitung jumlah kebutuhan kendaraan serta menyusun jadwal operasi, akan dapat dihitung perkiraan pendapatan dan biaya dengan menggunakan metode route costing sehingga terhindar dari pengajuan usul yang salah kepada pemerintah atau menerima saja penunjukan suatu trayek yang merugi.

Bagi pemerintah, route costing penting tidak hanya untuk mengetahui apakah trayek yang sedang direncanakan merupakan trayek sosial yang memerlukan subsidi, tetapi juga penting dalam rangka pembinaan perusahaan-peusahaan angkutan. Alasannya, dengan route costing akan diketahui beberapa tarif yang wajar untuk trayek tersebut. Sekiranya diperlukan subsidi, berapa besarnya subsidi per penumpang. Dengan demikian pemerintah juga dapat memakai route costing untuk menguji nilai uang suatu trayek yang disubsidi dan apakah ada manfaatnya. Pemerintah juga dapat memberikan petunjuk berapa sebaiknya jumlah armada harus dioperasikan untuk mencapai suatu tingkat mutu pelayanan dan operating ratio tertentu yang dihubungkan dengan subsidi yang diperkirakan operating ratio adalah perbandingan antara pengeluaran dan pendapatan.

Meskipun pemakaian yang paling umum dari route costing adalah dalam proses perencanaan trayek, ada kegunaan penting lainnya, terutama bagi pengusaha angkutan yaitu :

- sebagai pendukung permintaan subsidi dari pemerintah untuk melayani trayek sosial yang merugi,
- sebagai pendukung usul perubahan tarif,
- untuk menemukan inefficiencies dalam pemakaian sumber daya.

Tujuan kedua perhitungan biaya track adalah untuk menunjukkan bagaimana biaya-biaya dikelompokkan pada masing-masing track, serta apa biaya yang tergantung pada track biaya kendaraan, biaya awak kendaraan dan biaya overhead yang dialokasikan pada track. Tujuan ketiga adalah untuk mengetahui struktur biaya.

Kegunaan utama route costing adalah penentuan dalam proses perencanaan track. Setelah mengetahui perbedaan-perbedaan pada track yang diperlihatkan dan keinginan jumlah kendaraan kemudian secara sistematis dapat operasi akan dituntut perbaikan perbaikan dan biaya dapat menggunakan metode route costing sehingga terdapat dan perbaikan awal yang salah kepada pemerintah akan menerima saja perbaikan suatu track yang kurang.

Bagi pemerintah, route costing penting tidak hanya untuk mengetahui apakah track yang sedang diperencanakan merupakan track sosial yang memerlukan subsidi, tetapi juga penting dalam rangka pembinaan perusahaan angkutan. Alasannya dengan route costing akan diketahui beberapa tarif yang wajar untuk track tersebut. Sekiranya diperlukan subsidi, berapa besarnya subsidi per penumpang. Dengan demikian pemerintah juga dapat menakar route costing untuk menguji nilai uang suatu track yang disubsidi dan apakah ada masalahnya. Pemerintah juga dapat memberikan petunjuk berapa sebaiknya jumlah armada harus dipertahankan untuk mencapai suatu tingkat mutu pelayanan dan operating ratio tertentu yang dibandingkan dengan subsidi yang diperkirakan operating ratio adalah perbandingan antara penghasilan dan pendapatan.

Meskipun pemerkasaan yang paling umum dari route costing adalah dalam proses perencanaan track, ada kegunaan penting lainnya, terutama bagi perusahaan angkutan yaitu :

- sebagai pendukung pembinaan subsidi dari pemerintah untuk melayani track sosial yang kurang.
- sebagai pendukung studi perbaikan tarif.
- untuk menemukan inefficiencies dalam pemerkasaan sumber daya.

Sumber data route costing

Data yang diperlukan untuk route costing biasanya didasarkan pada laporan bulanan yang mencakup data keuangan dan operasional. Dengan demikian, dapat diketahui biaya operasional, pendapatan operasional, dan volume produksi dari pengoperasian bus pada setiap trayek. Data yang dipergunakan tersebut merupakan hasil operasi bus ditrayek-trayeknya yang volume produksinya terukur dengan benar. Data yang telah tersusun seperti itu kerap kali belum tersedia. Oleh karena itu, beberapa data harus ditaksir dengan menggunakan angka faktor, yaitu faktor pendapatan, biaya, dan volume produksi.

a. pendapatan

Data yang diperlukan adalah data pendapatan yang diperoleh pada setiap trayek. Untuk trayek yang masih dalam perencanaan, data tersebut diperoleh dari perkalian antara perkiraan jumlah penumpang dan tarif.

b. Biaya

Dalam mengoperasikan suatu kendaraan dikeluarkan sejumlah biaya yang meliputi sebagai berikut:

1) biaya bahan bakar, oli dan ban

biaya ini dinyatakan secara sederhana dalam rupiah per Km.

2) biaya awak bis

kalau tidak terdapat laporan yang memperlihatkan jumlah pengemudi dan kondektur yang benar-benar operasi pada masing-masing trayek pada tanggal tertentu, maka dapat ditaksir melalui jumlah bis yang dioperasikan dikalikan jumlah awak bis per shift. Untuk menghitung biaya pengemudi dan kondektur, baik yang beroperasi maupun cadangan, libur, sakit, dll, dipergunakan angka faktor sebagai berikut:

jumlah pengemudi yang dibayar

jumlah pengemudi yang operasi

Untuk pengemudi dan kondektur faktor tersebut dihitung secara terpisah. Karena itu, jumlah pengemudi per hari pada suatu trayek tertentu sebagai berikut:

2 x jumlah armada x faktor pengemudi

demikian pula jumlah kondektur. Kalau setiap bis menggunakan 2 kondektur, perhitungannya sebagai berikut:

4 x jumlah bis x faktor kondektur

Jumlah bis rata-rata per shift dalam suatu bulan dibagi jumlah hari dalam bulan itu. Biaya awak bus kemudian merupakan perkalian antara rata-rata jumlah pengemudi yang bekerja pada trayek itu dengan biaya-biaya seperti gaji, tunjangan kerja operasi (TKO) dll.

3) biaya perawatan dan perbaikan

biaya ini dihitung atas dasar km bis operasi, karena pekerjaan perawatan bis dilakukan atas dasar jumlah km bis operasi.

4) biaya asuransi

biaya asuransi per bis per bulan diperoleh dengan cara membagi total biaya asuransi per tahun dibagi dua belas bulan.

5) biaya overhead

biaya overhead dialokasikan pada trayek-trayek didalam perhitungan biaya trayek metode I dan II. Dasar pengalokasian overhead kepada trayek-trayek selalu agak bebas. Dalam hal ini overhead dialokasikan atas dasar jumlah bis operasi pada suatu rute.

6) biaya bukan overhead lainnya

pajak, izin-izin, biaya pengujian dan surat jalan dijumlahkan menjadi satu dan dinyatakan sebagai angka biaya per bis. Berbagai macam biaya lainnya dinyatakan sebagai biaya per km bis operasi.

7) biaya langsung

biaya kilometer dan biaya bis disebut juga biaya langsung karena kedua jenis biaya tersebut merupakan biaya yang harus dikeluarkan agar bis-bis dapat dioperasikan sebagai pelayanan jasa angkutan umum. Biaya overhead disebut biaya tak langsung karena merupakan biaya agar usaha pengoperasian bis dapat berjalan dengan baik⁹.

⁹ M. N. Nasution, Manajemen Transportasi, hlm. 127

2.1.3 Subsidi

2.1.3.1 Definisi Subsidisi

Subsidi adalah pembayaran yang dilakukan pemerintah kepada perusahaan atau rumah tangga untuk mencapai tujuan tertentu yang membuat mereka dapat memproduksi atau mengkonsumsi suatu produk dalam kuantitas yang lebih besar atau pada harga yang lebih murah. Secara ekonomi, tujuan subsidi adalah untuk mengurangi harga atau menambah keluaran (*output*)¹⁰.

Subsidi merupakan kebijakan yang ditujukan untuk membantu kelompok konsumen tertentu agar dapat membayar produk atau jasa yang diterimanya dengan tarif di bawah harga pasar, atau dapat juga berupa kebijakan yang ditujukan untuk membantu produsen agar memperoleh pendapatan di atas harga yang dibayar oleh konsumen, dengan cara memberikan bantuan keuangan, baik secara langsung ataupun tidak langsung, Mike Crosetti (1999), seperti yang dikutip oleh Kadoatje (2002). Subsidi adalah pembayaran yang dilakukan pemerintah kepada perusahaan atau rumah tangga untuk mencapai tujuan tertentu yang membuat mereka dapat memproduksi atau mengkonsumsi suatu produk dalam kuantitas yang lebih besar atau pada harga murah.

Secara ekonomi, tujuan subsidi adalah mengurangi harga atau menambah keluaran (*output*) (Milton H. Spenser & Orley M. Amos, Jr., *Contemporary Economics*, Edisi 8, hal 464, Whort Publishers, New York, 1993/2M). Kemudian menurut Suparmoko, subsidi (*transfer*) adalah salah satu bentuk pengeluaran pemerintah yang juga diartikan sebagai pajak negatif yang akan menambah pendapatan mereka yang menerima subsidi atau mengalami peningkatan pendapatan riil apabila mereka mengkonsumsi atau membeli barang-barang yang disubsidi oleh pemerintah dengan harga jual yang rendah.

Subsidi dapat dibedakan dalam dua bentuk yaitu subsidi dalam bentuk uang (*cash transfer*) dan subsidi dalam bentuk barang atau subsidi in natura (*in kind subsidy*)¹¹.

¹⁰ www.google.com, Rudi Handoko dan Pandu Patriadi, Evaluasi Kebijakan Subsidi Non BBM, diakses pada 17 Juli 2011

¹¹ www.google.com, Suparmoko, Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek, Edisi ke-5, hal 34, BPFE, Yogyakarta, 2003, diakses pada 17 Juli 2011

2.1.3.2 Jenis Subsidi

- a. Subsidi dalam Bentuk Uang, subsidi bentuk ini diberikan oleh pemerintah kepada konsumen sebagai tambahan penghasilan atau kepada produsen untuk dapat menurunkan harga barang. Keunggulan subsidi dalam bentuk uang kepada konsumen adalah lebih murah bagi pemerintah dari pada subsidi dalam bentuk penurunan harga, dan memberikan kebebasan dalam membelanjakannya.
- b. Subsidi dalam Bentuk Barang, subsidi dalam bentuk barang adalah subsidi yang dikaitkan dengan jenis barang tertentu yaitu pemerintah menyediakan suatu jenis barang tertentu dengan jumlah yang tertentu pula kepada konsumen tanpa dipungut bayaran atau pembayaran dibawah harga pasar. Pengaruh subsidi innatura adalah
 - 1) Mengurangi jumlah pembelian untuk barang yang disubsidi tetapi konsumsi totalbertambah, misalkan pemerintah memberikan subsidi pangan tanpa harga dengan syarat konsumen tidak boleh menjual kembali barang tersebut.
 - 2) Tidak mengubah konsumsi total, hal ini terjadi jika pemerintah disampingmemberikan subsidi juga menarik pajak yang sama besarnya dengan subsidi.
 - 3) Konsumsi menjadi terlalu tinggi (overconsumption), hal ini terjadi jika jumlah yangdisediakan oleh pemerintosh lebih besar dari pada jumlah sesungguhnya yang tersediauntuk dibeli konsumen.
 - 4) Konsumsi menjadi terlalu rendah (under consumption), hal ini terjadi kalau subsidi yang disediakan oleh pemerintah lebih kecil dari pada jumlah yang diharapkan oleh konsumen, misalkan pemerintah menyediakan rumah bersubsidi tipe 36 dengan 2 kamar tidur padahal yang dibutuhkan oleh konsumen adalah rumah dengan tipe 54 dengan 3 kamar tidur¹².

¹² Ibid

2.2 Rumusan Variabel

2.2.1 Definisi Judul Penelitian

Definisi judul yang diangkat sebagai penelitian “Studi Peningkatan Kinerja Angkutan Kota (Mikrolet) di Kota Malang Melalui Konsep Kebijakan Subsidi”, dijelaskan sebagai berikut:

- Studi : Penelitian ilmiah¹³
- Peningkatan : Proses, cara, perbuatan meningkatkan (usaha, kegiatan, dsb.)¹⁴
- Kinerja : sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan, kemampuan kerja¹⁵
- Angkutan kota : Moda transportasi¹⁶
- Mikrolet : Alat angkutan umum penumpang di kota, tempat duduk penumpang menyamping dibelakang sopir¹⁷
- Kota Malang : Merupakan kota
- Konsep : Rancangan¹⁸
- Kebijakan : Rangkaian konsep dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, sebagai garis pedoman untuk manajemen dalam usaha mencapai sasaran¹⁹
- Subsidi : Bantuan uang, dsb, kepada yayasan, perkumpulan , dsb. (biasanya dari pihak pemerintah)²⁰
- Kota :
1. Daerah permukiman yang terdiri atas bangunan rumah yang merupakan kesatuan

¹³ Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Keempat, Departemen Pendidikan Nasional, PT Gramedia Pustaka Utama, 2008.

¹⁴ Ibid.

¹⁵ Ibid

¹⁶ Ibid

¹⁷ Ibid

¹⁸ Ibid

¹⁹ Ibid

²⁰ Ibid

tempat tinggal dari berbagai lapisan masyarakat.

2. Daerah pemusatan penduduk dengan kepadatan tinggi serta fasilitas modern dan sebagian besar penduduknya berkerja diluar pertanian.
3. Dinding atau tembok yang mengelilingi tempat pertahanan.²¹

2.2.2 Variabel Penelitian

Dari berbagai teori yang telah dijabarkan terlebih dahulu, peneliti mencoba merumuskan kajian teori yang ada sebagai landasan dalam penyusunan penelitian ini tanpa mengurangi ataupun menambah kajian teoritis berdasarkan tinjauan pustaka. Landasan penelitian merupakan dasar dalam penyusunan penelitian yang meliputi kesimpulan dari beberapa teori dan pendapat ahli terkait dengan tema yaitu studi peningkatan kinerja angkutan kota (mikrolet) di Kota Malang melalui konsep kebijakan subsidi. Landasan penelitian yang akan dikaji meliputi permasalahan angkutan kota terkait dengan kinerja pelayanannya.

Paramater kinerja mikrolet yang digunakan adalah kriteria angkutan umum ideal *Harries (1976)* dapat dilihat dalam tabel berikut :

²¹ *ibid*

Table 2.1 Kriteria Angkutan Umum Ideal²²

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
<ul style="list-style-type: none"> o Setiap saat tersedia o Kedatangan dan sampai tujuan tepat waktu o Waktu total perjalanan singkat-dari rumah, menunggu, dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu singkat o Sedikit berjalan kaki ke bus stop o Tidak perlu berpindah kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk di bus stop o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o Tidak berdesakan o Interior yang menarik o Tempat duduk yang enak 	<ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan 	<ul style="list-style-type: none"> O Ongkos relatif murah terjangkau 	<ul style="list-style-type: none"> O Waktu didalam kendaraan singkat

Sumber : Harries (1976, dikutip dari Thesis ITB, Ratna Dewi Anggraeni, 2009)

Kinerja dari segi Penumpang, Indikator – indikator yang perlu ditetapkan dalam menilai kinerja pelayanan angkutan umum dari segi penumpang adalah :

a. Frekuensi

Frekuensi yang diharapkan oleh penumpang adalah tinggi khususnya pada saat kebutuhan memuncak (waktu sibuk). Dianjurkan frekwensi minimal pada waktu sibuk adalah 12 kendaraan tiap jam (headway rata-rata 5 menit). Setiap pelayanan yang mempunyai frekwensi pada waktu sibuk 12 kendaraan tiap jam, atau lebih bukan merupakan masalah. Selama waktu di luar sibuk frekwensi rata-rata adalah 6 kendaraan tiap jam (headway rata-rata 10 menit)

²²Www.google.com, Preferensi Pilihan Moda Dengan Kajian Intermodality Pada Pergerakan Penumpang Angkutan Umum Jurusan Bandung-Jakarta, Thesis Ratna Dewi Anggraeni, ITB, 2009. Diakses pada 4 Februari 2012

yang dianjurkan sebagai frekwensi minimum yang dapat diterima. Setiap pelayanan yang mempunyai frekwensi 6 kend/jam pada waktu di luar sibuk dianggap tidak bermasalah. Frekuensi yang tinggi baik pada waktu sibuk maupun waktu diluar sibuk juga akan mempengaruhi waktu tunggu kendaraan. Rute angkutan yang merata penyebarannya serta dengan frekwensi yang tinggi akan mempengaruhi jarak berjalan kaki ke tempat menunggu angkutan (shelter) terdekat sehingga waktu tunggu angkutan singkat.

➤ Waktu menunggu kendaraan

Pelayanan angkutan umum yang baik adalah frekuensi yang cukup tinggi baik pada saat sibuk maupun diluar sibuk. Hal ini dikarenakan frekuensi juga mempengaruhi waktu menunggu angkutan. Semakin besar frekuensi maka waktu menunggu akan semakin kecil begitu juga sebaliknya. Dari segi penumpang tentunya mengharapkan secepatnya mendapatkan angkutan dan tidak menunggu terlalu lama. Kriteria waktu menunggu dapat dilihat pada tabel 2.2

Tabel 2.2 Kriteria Waktu Menunggu

Kriteria	Ukuran
Rata – rata	5 – 10 menit
Maksimum	10 – 20 menit

Sumber : Buku Evaluasi Angkutan Umum Kota Malang,
Dinas Perhubungan 2006

➤ Waktu Jalan Kaki ke Rute Angkutan Umum Terdekat

Jaringan trayek sedapat mungkin dibuat menyebar sehingga dapat melayani semua daerah permintaan. Penyebaran jaringan trayek ke pelosok – pelosok daerah mempermudah penumpang untuk mendapatkan angkutan. Jaringan trayek yang melewati daerah-daerah dengan permintaan penumpang yang cukup tinggi akan menyebabkan waktu jalan kaki ke rute angkutan umum terdekat juga cukup pendek. Sehingga dari segi penumpang, pelayanan angkutan umum tersebut mampu

menunjukkan kualitas yang baik. Kriteria jarak jalan kaki dapat dilihat pada Tabel 2.3

Tabel 2.3 Kriteria Jarak Jalan Kaki ke Shelter

Kriteria	Ukuran
Rata – rata	300 – 500 meter
Maksimum	500 – 1000 meter

Sumber : Buku Evaluasi Angkutan Umum Kota Malang ,Dinas Perhubungan 2006

b. Faktor Muat

Faktor muat yang rendah menguntungkan bagi penumpang karena hal itu menunjukkan bahwa selalu tersedia tempat duduk Faktor muat tinggi terjadi pada waktu sibuk baik waktu sibuk pagi maupun siang bahkan seringkali kelebihan factor muat. Faktor muat (dinamis) yang melebihi 90 % pada jam sibuk menandakan bahwa pertumbuhan permintaan yang terjadi akan melewati batas kapasitas yang tersedia untuk trayek tersebut. Oleh karena itu trayek – trayek yang faktor muatnya kurang dari 90 % pada jam sibuk dari sudut pandang penumpang bukan merupakan trayek yang bermasalah.

c. Tingkat Perpindahan

Pelayanan angkutan umum yang diharapkan oleh setiap penumpang adalah pelayanan yang baik yang berarti bahwa angkutan tersebut mampu melayani secara langsung dari asal ke tujuan akhir perjalanan tanpa adanya perpindahan moda angkutan maupun antar pelayanan trayek. Jika penumpang harus melakukan perpindahan toleransi perpindahan yang dapat diterima adalah 50 %. Sebab diatas angka tersebut berarti penumpang lebih banyak berpindah yang mengakibatkan keseluruhan waktu perjalanan dan biaya yang harus dikeluarkannya pun bertambah.

Tabel 2.4 Kriteria Jumlah Pergantian Moda

Kriteria	Ukuran
Rata – rata	0 – 1 kali
Maksimum	2 kali

Sumber : Buku Evaluasi Angkutan Umum Kota Malang, Dinas Perhubungan 2006

d. Umur Rata-rata Kendaraan

Armada angkutan umum dengan menggunakan kendaraan baru mempunyai beberapa keuntungan potensial untuk penumpang dibandingkan dengan kendaraan-kendaraan tua. Kendaraan baru memberikan pelayanan yang lebih baik, nyaman, aman dan dapat diandalkan. Namun keuntungan maksimum kendaraan baru tergantung dari desain dan komponennya, kualitas pemeliharaan, kebiasaan pengemudi dan faktor penunjang lainnya. Dan sebaliknya kendaraan yang melebihi umur ekonomisnya mempunyai resiko yang lebih tinggi disamping kualitas pelayanannya yang lebih rendah. Berdasarkan faktor - faktor diatas, umur kendaraan dapat dipakai sebagai indikator kualitas pelayanan. Kendaraan mempunyai umur ekonomis yaitu 5 tahun, maka trayek yang mempunyai armada kendaraan berumur 5 tahun ke bawah bukan trayek yang bermasalah. Sedangkan trayek yang umur rata-rata kendaraannya lebih dari 5 tahun merupakan trayek yang berpotensi bermasalah²³.

Kinerja dari Segi Operator, penilaian kinerja pelayanan angkutan umum dari segi operator, berkaitan dengan 2 (dua) faktor yakni pendapatan dan biaya. Jika pelayanan tersebut tidak menguntungkan bagi operator, maka operator tidak bersedia untuk melayani rute tersebut. Namun batas mencari keuntungan harus ditetapkan agar semua rute angkutan umum yang mempunyai permintaan dapat terlayani dengan maksimal. Selain itu juga peran pemerintah sangat diperlukan terutama sebagai perintis pengadaan angkutan pada daerah yang baru

²³ Team PKL Kota Malang STTD – 2006, Buku Evaluasi Angkutan Umum Kota Malang, Dinas Perhubungan 2011

berkembang, sehingga akan dapat menarik minat pengusaha swasta. Indikator – indikator yang perlu ditetapkan dalam menilai kinerja pelayanan angkutan umum dari segi operator adalah :

a. Jumlah Penumpang Tiap Perjalanan

Jumlah perjalanan tiap penumpang berkaitan dengan pendapatan tiap perjalanan angkutan yang diperoleh setiap harinya. Jumlah penumpang yang diangkut tidak melebihi kapasitasnya angkutan tersebut. Hal lain yang juga perlu diperhitungkan adalah perolehan perjalanan (rit) yang dapat dicapai oleh rata-rata kendaraan untuk tiap trayek dalam sehari serta tingkat operasi (ketersediaan).

b. Kemerataan Penumpang

Pendapatan operator didapat dari perolehan penumpang yang dapat diangkut pada trayeknya dalam sehari. Bagi operator angkutan, trayek-trayek yang permintaannya stabil sepanjang hari dimana tidak dipengaruhi oleh waktu sibuk maupun waktu di luar sibuk dianggap lebih menguntungkan. Waktu sibuk pada umumnya terjadi pada pagi dan sore/siang hari pada saat masyarakat akan memulai aktivitasnya dan kembalinya dari beraktivitas dimana jumlah penumpang maksimum, sedangkan di luar waktu tersebut jumlah penumpang pada umumnya menurun. Kestabilan jumlah penumpang diharapkan oleh pihak operator agar pendapatan yang diperoleh mampu menutup seluruh biaya operasi kendaraan yang harus dikeluarkan setiap harinya.

c. Pendapatan per Penumpang

Keuntungan yang diperoleh operator juga dapat dihitung dari pendapatan yang diperoleh dari tiap penumpang pada trayek yang dilayaninya²⁴.

Kinerja dari segi aturan, mikrolet tidak mengangkut penumpang lebih dari 12 orang, rata-rata waktu berhenti adalah 5-10 menit maksimal 10-15menit, dan

²⁴ Team PKL Kota Malang STTD – 2006, Buku Evaluasi Angkutan Umum Kota Malang, Dinas Perhubungan 2011

maksimal lama 1 kali perjalanan adalah 1-1,5 jam. Mikrolet berhenti antara 20-25 m setelah tikungan, perempatan, dan tanda dilarang stop. mikrolet tidak berputar ditengah rute, dan tidak berhenti di terminal bayangan²⁵.

Dari landasan penelitian ini maka dapat ditentukan variabel penelitiannya. Variabel penelitian adalah objek penelitian, atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian, objek pengamatan atau fenomena yang diteliti. Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada landasan penelitian terkait dengan studi peningkatan kinerja angkutan kota (mikrolet) di Kota Malang melalui konsep kebijakan subsidi.

Tabel 2.5 Variabel Penelitian

Sasaran	Landasan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Indikator
Mengetahui karakteristik angkutan kota Kota Malang.	Manajemen dan Organisasi perusahaan angkutan bermotor (public transport), (M.Nur Nasution, Manajemen Transportasi , hlm.121)	a. Kapasitas angkutan b. Spesifikasi pelayanan	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah penumpang • Perilaku pengemudi • Keadaan jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah penumpang terangkut dalam satu kali perjalanan • Kebiasaan sopir • Tanjakan • Kemacetan lalu lintas dan lain-lain.
Mengetahui kinerja pelayanan dan aktivitas angkutan kota (mikrolet) seperti waktu berhenti, dan sistem supir angkutan kota.	Kualitas transportasi (Rahardjo Adisasmita, Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi i)	a. cepat/lancar (speed) b. aman/keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu tempuh • Waktu selang • Ketaatan terhadap rambu lalu lintas 	<ul style="list-style-type: none"> • Kecepatan rata-rata • waktu pemuatan • Lokasi tiap berhenti (sesuai/tidak sesuai dgn aturan lokasi berhenti dan

Bersambung..

²⁵ Peraturan Daerah Kota Malang Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Lanjutan..

Sasaran	Landasan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Indikator
		c. kapasitas	<ul style="list-style-type: none"> Jumlah penumpang yang bisa diangkut 	<p>tidak melanggar rambu lalu lintas)</p> <ul style="list-style-type: none"> Banyaknya penumpang maksimal yang diangkut dalam 1 mikrolet
		d. frekuensi	<ul style="list-style-type: none"> Interval 	<ul style="list-style-type: none"> Jarak/waktu antara 1 mikrolet dengan mikrolet lain (pada trayek sama)
		e. keteraturan	<ul style="list-style-type: none"> Waktu tempuh Rute 	<ul style="list-style-type: none"> Lamanya 1x perjalanan, lama tiap berhenti rute yang dilewati sesuai/tidak dengan peraturan yang telah ditetapkan.
		h. Kenyamanan penumpang	<ul style="list-style-type: none"> Kenyamanan fisik Kenikmatan perjalanan 	<ul style="list-style-type: none"> Tempat duduk yang pas, sirkulasi udara yang baik/ sistem pengaturan udara didalam kendaraan

Bersambung..

Lanjutan..

Sasaran	Landasan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Indikator
		i. Biaya yang layak	<ul style="list-style-type: none"> • Tarif 	<ul style="list-style-type: none"> • Tidak ada kondisi-kondisi yang menimbulkan trauma dalam perjalanan. • Biaya yang dikeluarkan untuk perjalanan menggunakan angkutan
Mengetahui lokasi pemberhentian dan waktu ideal pemberhentian angkutan kota dengan referensi penumpang	Variabel pelayanan yang digunakan kosumen (penumpang) (Rahardjo Adisasmita, Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi	<p>a. Waktu</p> <p>b. kenyamanan pengguna angkutan</p>	<ul style="list-style-type: none"> • total waktu perjalanan • waktu menunggu • dapat dipercaya (variance dalam waktu perjalanan) • waktu yang diperlukan pada titik transfer • jarak berjalan kaki 	<ul style="list-style-type: none"> • Lamanya waktu perjalanan dari asal sampai ditujuan • Lamanya menunggu angkutan • Konsistensi waktu tempuh • Waktu yang diperlukan penumpang naik dan turun • Kemudahan mendapatkan angkutan

Bersambung..

Lanjutan...

Sasaran	Landasan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Indikator
Mengetahui konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang berkaitan dengan sumber dana.	Manajemen dan Organisasi perusahaan angkutan bermotor (public transport), (M.Nur Nasution, Manajemen Transportasi, hlm.121)	<p>a. Route Costing</p> <p>b. Biaya Sumber biaya/sumber dana</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Waktu Perjalanan (running time) • Waktu perjalanan dan pendapatan • Pendapatan • Biaya 	<ul style="list-style-type: none"> • Jumlah armada yang beroperasi • Jarak antara pemberhentian mikrolet • Panjang rute dan kecepatan rata-rata • Waktu naik dan turun rata-rata per penumpang • Permintaan dan pelayanan pada jam sibuk • Waktu perjalanan (panjang rute dan kecepatan rata-rata) • Waktu singgah • Tarif dasar berlaku • Pendapatan rata-rata per jam • Jumlah penumpang dan tarif • Biaya bahan bakar • Biaya awak mikrolet • Biaya perawatan dan perbaikan • Pendapatan sopir dari karakter/kebias

Sasaran	Landasan Penelitian	Variabel	Sub Variabel	Indikator
			<ul style="list-style-type: none">• Sumber Dana	aan sopir <ul style="list-style-type: none">• Pendapatan sopir menurut aturan baku• Anggaran pemerintah (pos-pos belanja pemerintah)

MILIK
PERPUSTAKAAN
ITN MALANG

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Metode Penelitian

Studi ini merupakan sebuah penelitian eksperimental sungguhan (*true-experimental research*). Tujuan penelitian eksperimental sungguhan adalah untuk menyelidiki kemungkinan saling hubungan sebab-akibat dengan cara mengenakan kepada satu atau lebih kelompok eksperimental satu atau lebih kondisi perlakuan dan memperbandingkan hasilnya dengan satu atau lebih kelompok kontrol yang tidak dikenai kondisi perlakuan. Tujuan dari penelitian ini ingin menjawab apakah manipulasi eksperimental pada studi ini benar-benar menimbulkan perbedaan? Dan seberapa representatifkah penemuan-penemuan penelitian ini dan seberapa jauh hasil-hasilnya dapat digeneralisasikan kepada subyek-subyek atau kondisi yang semacam?¹. Dalam studi ini, ingin membandingkan kinerja mikrolet yang mengikuti karakter sopir dengan kinerja mikrolet yang lebih tertib mengikuti aturan baku.

3.1.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data terdiri dari tahapan persiapan dan teknik survey, tahapan persiapan merupakan tahapan awal dalam mempersiapkan segala kebutuhan berupa data-data awal sebagian bahan persiapan survey, sedangkan teknik survey merupakan tahapan pengumpulan data dan informasi yang terkait dengan tema penelitian dimana terdiri dari survey primer dan survey sekunder.

3.1.1.1 Tahap Persiapan

Pada tahapan ini dilakukan persiapan-persiapan berupa penyediaan alat-alat untuk keperluan survey. Adapun hal-hal yang perlu dipersiapkan antara lain :

¹ Sumadi Suryabrata, Metodologi Penelitian, hal.88

- a. Kerangka studi sebagai usulan teknis survey berupa *check list dan design survey*.
- b. Studi literatur berupa pemahaman awal terhadap kondisi wilayah dengan memahami buku-buku, penelitian-penelitian dan informasi terutama yang relevan dengan kebutuhan studi untuk keperluan dalam penyusunan landasan teori dan sebagai bahan acuan mengenai kondisi wilayah studi pada masa lampau dan sekarang.

3.1.1.2 Survey Sekunder

Survey sekunder (*library research*) merupakan kajian teoritis dari pustaka atau pencarian data untuk mendukung survey primer. Data survey sekunder biasanya diperoleh dari instansi terkait, dalam studi ini instansi terkait adalah Dinas Perhubungan Kota Malang, Badan Perencana dan Pembangunan Kota Malang. data yang dibutuhkan dari Dinas Perhubungan adalah peta trayek, jumlah trayek dan jumlah armada, load factor, headway dan frekwensi mikrolet AL dan TSG, dan data pos-pos anggaran belanja daerah kota Malang yang di dapat dari Badan Perencana dan Pembangunan Kota Malang

3.1.1.3 Survey Primer

Data Primer adalah data yang dikumpulkan dan didapat langsung dari lapangan melalui pengamatan langsung serta melakukan survey – survey yang berhubungan langsung dengan bidangnya dalam hal ini yang berhubungan dengan mikrolet. Survey primer yang dilakukan adalah observasi yakni survey mikrolet statis di terminal maupun ruas jalan, dan survey dinamis atau survey yang dilakukan diatas kendaraan serta survey wawancara penumpang dan pengemudi angkutan umum. survey statis dilakukan untuk mengumpulkan data-data mengenai mikrolet AL dan mikrolet TSG untuk kepentingan memilih sampel dari trayek tersebut. Survey statis dilakukan di hari kerja pada jam puncak pagi (05.30-08.00) dan sore hari (15.00-18.00), dan diluar jam puncak (10.00). Survey statis ini mengamati nomor plat mikrolet al dan tsg yang masuk dan keluar di terminal dan di apk, mencatat nomor plat yang keluar dari asal (*ordinary*), dan waktu yang dibutuhkan oleh nomor plat yang telah dicatat tersebut sampai di tujuan (*destination*). Trayek al

diamati oleh 2 (dua) surveyor yang di bagi masing-masing 1 (satu) surveyor di Terminal Arjosari dan Terminal Landungsari. Trayek TSG juga di amati oleh 2 surveyor masing –masing 1 di APK Tawangmangu dan 1 di APK Gasek.

Survey dinamis dilakukan diatas kendaraan, yakni mengikuti mikrolet trayek AL dan TSG dengan kendaraan sepeda motor. Survey dinamis dilakukan seperti berikut ini :

- a. Pada minggu pertama, survey untuk 2 (dua) trayek yang paling ramai dan yang paling sepi, dalam hari dan waktu yang sama yakni hari senin, selasa/rabu/kamis/jumat, dan sabtu/minggu. Survey dilakukan dengan mengikuti kegiatan mikrolet (supir) dan mencatat waktu dan lokasi berhenti dalam menaik-turunkan penumpang.
- b. Pada minggu berikutnya, survey untuk 2 (dua) trayek yang paling ramai dan yang paling sepi, dalam hari dan waktu yang sama yakni hari senin, selasa/rabu/kamis/jumat, dan sabtu/minggu. Survey dilakukan dengan mengikuti kegiatan mikrolet (supir) yang telah ditentukan waktu dan lokasi berhenti dalam menaik-turunkan penumpangnya oleh peneliti berdasarkan aturan baku.
- c. Dalam proses survey ini, surveyor meminta izin dari supir mikrolet untuk mengikuti perjalanan pada hari survey dilakukan, dan meminta persetujuan supir untuk mengikuti lokasi berhenti dan waktu berhenti yang ditentukan surveyor. Dalam survey ini, surveyor tidak ikut didalam kendaraan, melainkan menggunakan sepeda motor dalam mengikuti maupun menentukan lokasi dan waktu berhenti mikrolet.

Selain metode observasi dan survey di lapangan, pengumpulan data primer juga dilakukan dengan menggunakan teknik survey wawancara. Interview adalah usaha mengumpulkan informasi dengan mengajukan sejumlah pertanyaan secara lisan sesuai dengan kebutuhan data dan dijawab secara lisan pula. Ciri utama interview adalah kontak langsung dengan tatap muka (*face to face relationship*) antara si pencari informasi dengan sumber informasi (Hadari Nawawi, 1995:124). Dalam metode ini dilakukan wawancara dengan masyarakat yang menjadi objek studi ini yakni penumpang mikrolet, supir mikrolet dan pemilik mikrolet,

paguyuban mikrolet trayek, dalam studi ini mikrolet yang menjadi objek wawancara adalah mikrolet trayek AL dan TSG, dan wawancara Dinas Perhubungan. Wawancara dilakukan sebelum survey statis dan dinamis dilakukan, serta setelah survey statis dan dinamis dilakukan. Informasi yang didapat dari pemerintah bukan dari pemutus kebijakan, tetapi dari yang berpengalaman dalam bidang angkutan kota dan anggaran pos belanja pemerintah, yang kebetulan adalah staff di Badan Perencana Pembangunan Kota Malang dan staf Dinas Perhubungan

3.1.2 Metode Analisa

Metode analisa merupakan metode-metode yang digunakan untuk mengolah data-data yang telah dikumpulkan untuk menghasilkan output yang di inginkan. Analisa merupakan proses lanjutan dari pengumpulan data. Analisa yang berkaitan dengan studi peningkatan kinerja mikrolet di Kota Malang dengan konsep kebijakan subsidi di kutip dari metode analisa yang digunakan untuk bis, tetapi dengan dasar yang sama penulis menggunakan metode untuk objek penelitian yakni mikrolet, metode analisa sebagai berikut:

3.1.2.1 Menghitung Selisih Pendapatan Sopir mikrolet

Analisa ini dilakukan untuk mengetahui jumlah biaya subsidi. Perhitungan dilakukan dengan membandingkan pendapatan sopir mikrolet yang mengikuti aturan baku dan pendapatan sopir mikrolet yang tidak mengikuti aturan (sistem sopir).

3.1.2.2 Route Costing (Perhitungan Biaya Trayek)

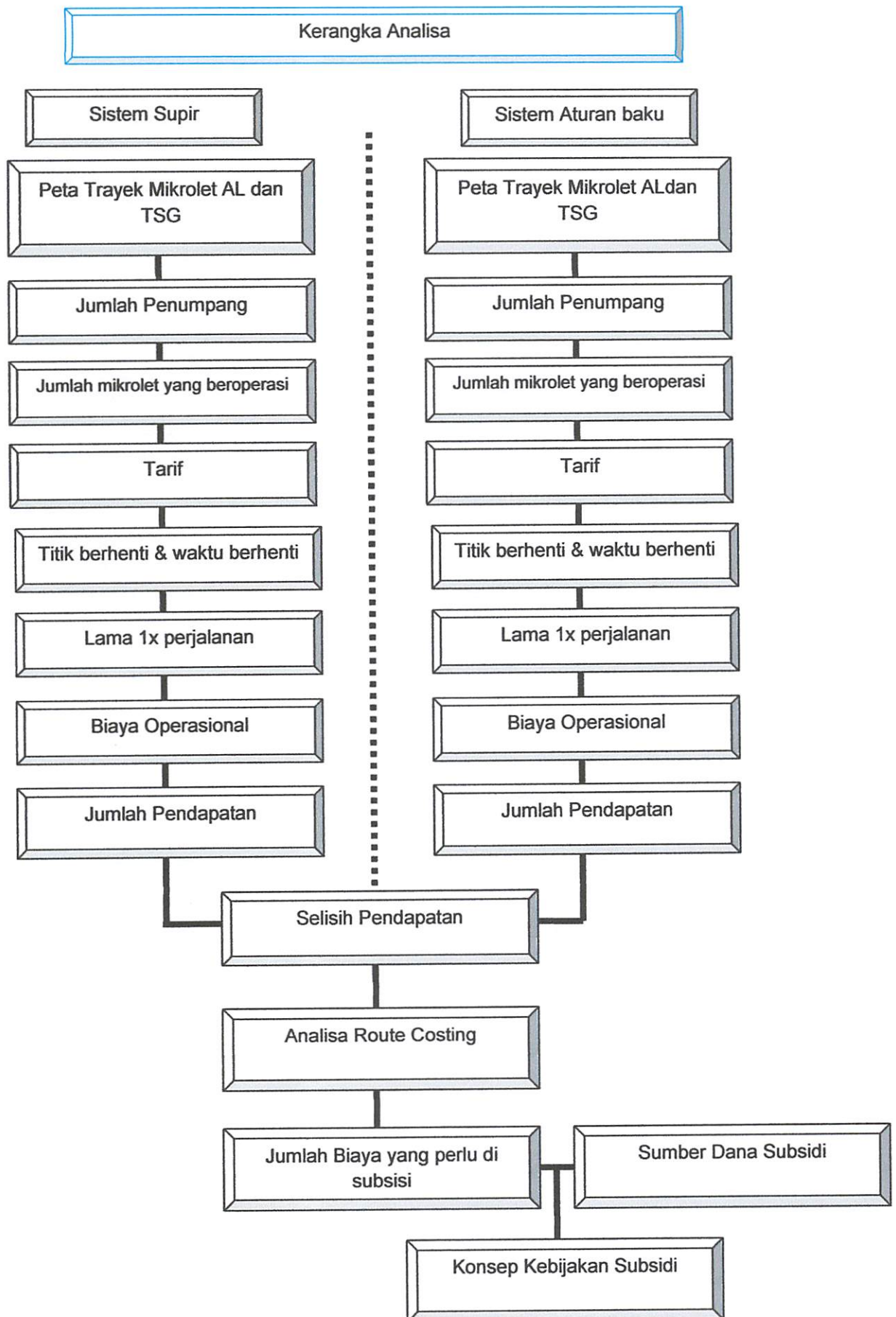
Biaya kilometer mikrolet bulanan untuk suatu trayek secara sederhana adalah jumlah kilometer mikrolet operasi pada trayek itu kali angka biaya kilometer mikrolet yang bersangkutan¹. Angka biaya mikrolet tersebut dikalikan dengan jumlah mikrolet yang dialokasikan pada trayek itu untuk mendapatkan biaya total seluruh mikrolet pada trayek itu.

¹ M. N. Nasution, Manajemen Transportasi, hlm. 130

$$\text{Biaya kilometer mikrolet per trayek} = \text{Jumlah kilometer mikrolet operasi pada trayek} \times \text{angka biaya mikrolet}$$
$$\text{Biaya Total} = \text{angka biaya mikrolet} \times \text{jumlah mikrolet pada trayek}$$

3.1.2.3 Perumusan Konsep Kebijakan Subsidi

Konsep kebijakan subsidi dilakukan berdasarkan hasil analisa sebelumnya, dimana akan diketahui selisih biaya operasional yang perlu mendapat subsidi. Jumlah selisih biaya tersebut kemudian, akan disesuaikan dengan sumber dana yakni dengan melihat anggaran tiap pos belanja pemerintah, mana yang dapat dijadikan sumber untuk biaya subsidi. Untuk mekanisme pemberian subsidi, dalam kasus ini di fokuskan akan diberikan kepada supir mikrolet, dengan pertimbangan, agar supir angkutan dapat lebih optimal dalam kinerja pelayanan angkutan. Konsep pemberian subsidi dilakukan dengan mengkomparatifkan selisih biaya eksisting yang biasa didapat supir mikrolet dengan biaya yang didapat dari sistem yang ideal, selisih biaya tersebut kemudian disesuaikan dengan jumlah keseluruhan supir mikrolet dengan jumlah armada mikrolet untuk mengetahui jumlah biaya total yang dibutuhkan untuk di subsidi. Kemudian jumlah biaya tersebut di sesuaikan dengan sumber dana dari anggaran pos-pos belanja pemerintah.



BAB IV

GAMBARAN UMUM

4.1 Gambaran Umum Karakteristik Mikrolet Kota Malang

4.1.1 Kapasitas Angkutan Kota Kota Malang

Mikrolet merupakan satu-satunya angkutan umum masal yang melayani angkutan dalam kota Malang. Kota Malang memiliki 2.227 armada mikrolet dan 29 trayek yang masih beroperasi¹, jumlah armada tiap trayek mikrolet Kota Malang dapat dilihat pada tabel 2.1. Trayek mikrolet yang ramai adalah trayek AL, AG, MM dan ADL, trayek yang paling sepi adalah trayek TSG. Trayek AL adalah yang paling ramai penumpang diantara trayek lainnya, karena jalur ini melewati banyak tempat strategis, seperti Terminal Arjosari, Lembaga Perumahan Kota Malang, Rumah Sakit, Kawasan Militer, Perhotelan, Perkantoran, Mall, Pasar, Sekolah, dan Universitas. Trayek yang paling sepi adalah trayek TSG, jalur ini lebih banyak melewati jalan-jalan dalam komplek perumahan dan jalur TSG tidak mempunyai terminal, hanya pangkalan di titik Tidar dan titik Gasek.

Kepemilikan mikrolet di kota Malang adalah milik usaha perorangan, yang dibantu kelola oleh paguyuban masing-masing trayek. Rata-rata usaha mikrolet dijalankan oleh 2 sopir untuk 1 unit yang bukan pemilik melainkan penyewa. Paguyuban bertugas sebagai perantara antara pemerintah dengan pemilik angkutan, salah satu tugasnya adalah mengajukan trayek kepada Dinas Perhubungan.

Tarif mikrolet yang ditetapkan oleh pemerintah adalah Rp. 2.300,- untuk umum dan Rp. 1.500,- untuk pelajar. Tetapi, dilapangan sopir menggunakan tarif Rp.2.500,- untuk umum, dan Rp.1.500,- untuk pelajar. Setiap mikrolet di Kota Malang berkapasitas 15 orang penumpang, sedangkan kapasitas maksimal yang

¹ Dinas Perhubungan Kota Malang tahun 2008

sesuai dengan peraturan adalah 12 orang penumpang. Setiap unit ditambah 3 bangku, 2 pada bagian dekat pintu mikrolet dan 1 pada bagian tengah belakang, sehingga dapat mengangkut 15 penumpang, hal inilah yang seringkali juga membuat tidak nyaman penumpang, karena berdesakan.

Tabel 4.1 Jumlah Armada Tiap Trayek Mikrolet Kota Malang
Tahun 2008

No	Trayek	Jumlah Armada (Unit)
1	AG	300
2	ADL	124
3	LDG	170
4	GA	165
5	MK	62
6	MM	68
7	AJG	78
8	ABG	86
9	AMG	217
10	CKL	89
11	AT	53
12	LG	118
13	AL	105
14	GML	45
15	GL	112
16	PBB	65
17	TGT	6
18	JPK	54
19	JDM	49
20	MKS	11
21	TST	81
22	GM	53
23	ASD	46
24	MT	17
25	TSG	25
26	MMA	34
27	PCT	13
28	GLA	17
29	MTG	24
Jumlah		2.287

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang 2011

Gambar 4.1 Mikrolet Penuh Penumpang



Sumber: Hasil Survey 19 Oktober 2011

4.1.2 Spesifikasi Pelayanan Angkutan Kota Kota Malang

4.1.2.1 Perilaku Pengemudi Angkutan Kota Kota Malang

Mikrolet Kota Malang mulai beroperasi pada pukul 05.00 hingga pukul 21.00. mikrolet melayani penumpang yang kebanyakan adalah pelajar dan rumah tangga, dan swasta. Jam puncak operasi mikrolet adalah pagi hari antara 05.30-08.00 dan sore hari antara pukul 15.00-17.00. Diluar jam puncak sopir angkutan biasa berhenti cukup lama di terminal bayangan maupun lokasi lainnya. Dalam perjalanan sopir angkutan seringkali berhenti tiba-tiba karena ingin menaikan atau menurunkan penumpang. Pada jam sibuk pagi hari biasanya mikrolet berjalan lebih cepat daripada saat diluar jam sibuk.

4.1.2.2 Fasilitas dan Prasarana Angkutan Umum

Pelayanan angkutan kota turut ditunjang oleh fasilitas dan prasarana. Fasilitas dan prasarana angkutan umum di Kota Malang terdiri dari 3 (tiga) jenis, yaitu :

a. Terminal

Mikrolet Kota Malang dilayani oleh 3 terminal. Pelayanan terminal dengan menyediakan angkutan perkotaan dengan jenis Mobil Penumpang Umum dengan kapasitas 14 seat untuk lyn, kapasitas 26 seat untuk bus sedang dan angkutan perbatasan dengan kapasitas 12 seat yang melayani perbatasan Kota

dengan Kabupaten Malang dan sekitarnya. Selain itu, Terminal Arjosari sebagai Terminal Induk juga menyediakan pelayanan Bus Antar Propinsi (AKAP) dan menyediakan pelayanan Bus Antar Kota (AKDP). Lokasi terminal Arjosari (terminal induk) tipe terminal A, berada di Jl. Raden Intan – Kecamatan Blimbing Kota Malang, Terminal Gadang adalah tipe terminal B, berada di Jl. Kolonel Sugiono – Kecamatan Sukun Kota Malang. Terminal Landungsari tipe terminal B, berada di Jl. Tlogomas-Kecamatan Lowokwaru Kota Malang.

b. Sub terminal

Sub terminal yang membantu pelayanan angkutan di Kota Malang adalah :

- 1) Sub Terminal Madyopuro
- 2) Sub Terminal Mulyorejo
- 3) Sub Terminal Tlogowaru

Sub terminal ini melayani angkutan kota dan terletak menyebar di pinggiran Kota Malang untuk melayani transit penumpang dan pengambilan TPR.

c. Area Pemberhentian Kendaraan (APK)

Area Pemberhentian Kendaraan (APK) yang ada merupakan pangkalan angkutan kota dan perbatasan untuk tempat menaikkan dan menurunkan penumpang yang umumnya terletak di daerah pasar atau persimpangan yang potensial akan *transfer* penumpang. Pangkalan angkutan umum di Kota Malang antara lain :

- | | |
|-------------------------|---------------------|
| 1) APK Tidar | 8) APK Pasar Sukun |
| 2) APK Pasar Bunul | 9) APK Tirtosari |
| 3) APK Puncak Dieng | 10) APK Tawangmangu |
| 4) APK Cemoro Kandang | 11) APK Gasek |
| 5) APK Perum Joyo Grand | 12) APK Tasik Madu |
| 6) APK Karanglo Indah | |
| 7) APK Karang Besuki | |

Gambar 4.2 Fasilitas Terminal Landungsari dan APK
Tawangmangu



Sumber : Hasil Survey 19 Oktober 2011

d. Fasilitas lainnya

Fasilitas di dalam mikrolet hanya tempat duduk penumpang dan jendela mikrolet untuk sirkulasi udara dalam mikrolet. Kendaraan mobil mikrolet kebanyakan adalah mobil tua yang seharusnya sudah tidak dioperasikan lagi atau harusnya sudah peremajaan, beberapa ada yang baru namun mayoritas adalah mobil tua. Fasilitas lain seperti halte, sangat minim jumlahnya, dalam Kota Malang hanya terdapat 31 Halte yang tersebar di 31 titik Lokasi. Sehingga sistem mikrolet dalam menaikkan/turunkan penumpang sangat jarang dilakukan di halte. Sifatnya lebih praktis, mikrolet dapat berhenti dimana saja ada penumpang ingin naik atau turun, tetapi hal ini seringkali juga menyebabkan pelanggaran rambu lalu lintas dan merugikan pengguna jalan lainnya. Dalam tulisan ini, kinerja dan aktivitas mikrolet yang menjadi sampel adalah mikrolet AL dan TSG, seperti telah dijelaskan pada bab I.

Gambar 4.3 Fasilitas Halte Pada Jalur Trayek AL



Sumber : Hasil Survey 19 Oktober 2011

4.2 Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopir (*eksisting*)

4.2.1 Kinerja dan Aktivitas Mikrolet AL Menurut Sistem Sopir

Mikrolet trayek AL melewati jalan-jalan dalam kota, yakni Terminal Arjosari – Jl. R. Panji Suroso – Jl. Laksda Adi Sucipto – Jl. Tenaga – Jl. Karya Timur – Jl. Mahakam – Jl. W. R. Supratman – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Patimura – Jl. Trunojoyo – Jl. Kertanegara – Jl. Tugu – Jl. Kahuripan – Jl. Semeru – Jl. Ijen – Jl. Retawu – Jl. Bondowoso – Jl. Jombang – Jl. Suroboyo – Jl. Jakarta – Jl. Bogor – Jl. Veteran – Jl. Sumpersari – Terminal Landung Sari. Jumlah armada mikrolet AL adalah 105 unit¹. Tidak ada perubahan pada jalur seperti pada gambar trayek AL, hanya terjadi sedikit perubahan jalur pada hari minggu pagi-siang hari, karena jalan semeru digunakan untuk pasar minggu.

Sepanjang Jalur yang dilewati mikrolet AL, hanya terdapat 3 halte. Oleh karena itu mikrolet AL tidak dapat hanya berhenti di tempat pemberhentian penumpang (halte) tetapi lebih praktis berhenti dimana penumpang menunggu. Beberapa lokasi berhenti adalah lokasi yang dilarang, namun justru seringkali menjadi tempat menunggu penumpang. Terdapat beberapa lokasi menjadi terminal bayangan mikrolet AL seperti terminal bayangan di Jalan Veteran dan terminal bayangan di Jalan Simpang R P Suroso.

Gambar 4.4 Terminal Bayangan Trayek AL



Sumber: Hasil Survey 19 Oktober 2011

¹ Dinas Perhubungan Kota Malang, 2008

Survey mikrolet AL dilakukan pada hari senin, selasa, jum'at dan sabtu. Pada jam 05.30, 10.00, 15.00 dan 18.00 Pada beberapa waktu survey siang hari, terkendala hujan, sehingga survey dianggap batal dan dilanjutkan pada survey sore atau malam harinya. Survey dilakukan dengan mengikuti aktivitas supir mikrolet pada jam-jam tersebut. Sebelumnya surveyor telah meminta persetujuan supir mikrolet al yang dipilih dari hasil observasi yang telah dilakukan sebelumnya. Mikrolet AL yang dijadikan sampel adalah yang dipilih berdasarkan hasil observasi yang dilakukan pada hari normal yakni, antara hari selasa, rabu, atau kamis. Observasi ini dilakukan untuk mengetahui persentase waktu tempuh mikrolet al. Dari hasil observasi ini dapat diketahui nomor kendaraan mikrolet al yang dipilih sebagai sampel. Mikrolet yang dipilih sebagai sampel adalah yang termasuk dalam persentase paling banyak. Adapun prosentase mikrolet AL adalah sebagai berikut :

Tabel 4.2 Hasil Observasi Mikrolet AL

No.	1 - 1,5 Jam	2 - >2 jam	Tidak masuk terminal/ putar di jalan
1	N 1649 UA	N 1127 UB	N 1697 UB
2	N 1763 UB	N 749 UA	N 1174 UA
3	N 1821 UA	N 1763 UB	N 475 UA
4	N 1127 UA	N 512 UA	N 1787 UB
5	N 749 UA	N 1216 UA	N 1766 UB
6	N 1821 UA	N 1235 UA	N 1297 UB
7	N 1605 UB	N 375 UA	N 349 UB
8	N 375 UA	N 1257 UA	N 1127 UB
9	N 1963 UB	N 1023 UB	N 1813 UA
10	N 1752 UB		N 1941 UA
11	N 433 UB		N 475 UA
12	N 1792 UB		N 1237 UA
13	N 1723 UB		N 1294 UA
14	N 1805 UA		N 546 UA
15	N 1103 UB		N 1162 UA
16	N 976 UB		N 1140 UB
17	N 1080 UB		N 349 UB
18	N 1778 UA		N 1941 UA
19	N 421 UB		N 1764 UA
20	N 1042 UB		N 1205 UA
21	N 310 UA		N 1165 UB

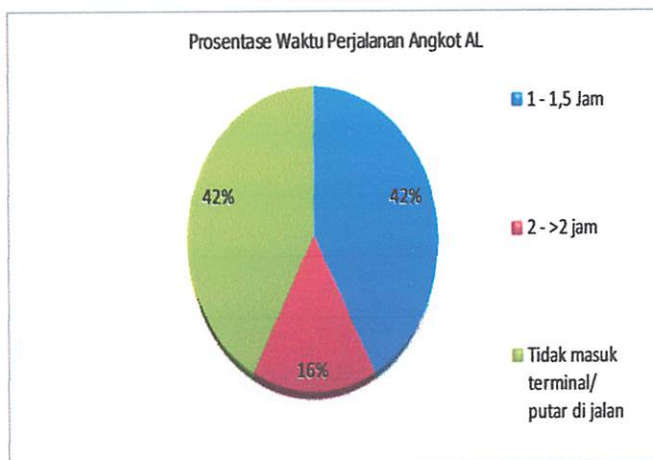
Bersambung..

Lanjutan..

No.	1 - 1,5 Jam	2 - >2 jam	Tidak masuk terminal/ putar di jalan
22	N 376 UA		N 1042 UB
23	N 1015 UB		N 1257 UA
24	N 1780 UA		N 1836 UB
Jumlah	24	9	24

Sumber : Hasil Observasi, 25 oktober 2011

Gambar 4.5 Diagram Prosentasi Waktu Perjalanan Mikrolet AL



Sumber: Hasil olahan 2011

Dari hasil observasi, persentase mikrolet al rata-rata adalah yang waktu tempuhnya 1 -1,5 jam dan yang tidak masuk terminal landungsari atau putar ditengah jalan,dan yang dipilih sebagai sampel adalah mikrolet AL dengan nomor kendaraan N 1140 UB, milik Bapak Supriadi yang dikelola oleh 2 sopir, yakni Bapak Didik dan Bapak Sugi.

4.2.1.1 Sistem Pelayanan Mikrolet AL menurut Sistem Sopir

Sistem kerja mikrolet al rata-rata dimulai pada jam 05.30 pagi – 21.00, 6-8 kali pulang pergi (pp). Rata-rata sopir mikrolet menggunakan *sift*, yakni 1,5 hari kerja. Jumlah setoran kepada pemilik rata-rata adalah Rp.70.000,- biaya operasional lainnya seperti bensin adalah Rp.60.000,- sampai Rp.70.000,- perhari, retribusi terminal Rp.1.000,- pungutan paguyuban al Rp.3.000,-. Rata-rata hasil

terima bersih perhari adalah Rp.40.000,- sampai Rp.60.000,-. Mikrolet al umumnya mengangkut penumpang hingga 15 orang penumpang dengan dua buah kursi tambahan penumpang dibagian belakang dan di pintu angkutan. Sedangkan jumlah penumpang maksimal sesuai peraturan adalah 12 orang.

4.2.1.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AL menurut Sistem Sopir

Survey minggu pertama, hari senin pukul 05.30, titik pertama adalah Jl. Simpang R P Suroso, waktu berhenti selama 87 menit menunggu antrian hingga penuh penumpang. Total waktu perjalanan adalah 270 menit dengan total penumpang 16 orang. pada perjalanan ini mulai dari terminal bayangan Simp. RP Suroso, tidak berhenti di Terminal Landungsari seperti tujuan akhir yang seharusnya, tetapi berputar pada pertengahan jalan, yakni di titik 12 jalan Gajayana, dan kembali hingga terminal arjosari pada pukul 10.00. pada pukul 10.00 perjalanan dimulai di titik terminal arjosari, hingga terminal landungsari, dan survey berhenti pada pukul 13.00 di titik 46, jalan Mahakam, karena hujan deras sehingga survey tidak dapat dilanjutkan hingga survey pada pukul 18.00. Survey pukul 18.00 dimulai pada titik di terminal bayangan di jalan Veteran 25 m setelah Mall Matos, perjalanan ini tidak berhenti pada terminal arjosari maupun terminal landungsari, perjalanan berputar pada titik 11 jalan mahakam dan pada titik 23 jalan Gajayana. Total waktu perjalanan pada hari senin adalah 600 menit dengan jumlah total penumpang adalah 53 orang. Waktu perjalanan pada hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 1-3, dan lampiran peta 4.1 - 4.3

Hari Senin dipilih sebagai hari survey yang dianggap sebagai hari padat, tetapi hal tersebut tidak berpengaruh terhadap kebiasaan sopir. Jam puncak atau hari padat yang diasumsikan dengan banyaknya jumlah penumpang, tidak menjadi tolak ukur bagi beberapa sopir AL, bagi sopir AL pada jam puncak pagi hari kebanyakan adalah penumpang pelajar yang tarifnya hanya Rp.1500,- sehingga beberapa sopir lebih memilih berhenti untuk mendapatkan penumpang umum, seperti yang terjadi pada survey hari senin. Sopir berhenti tanpa aturan waktu berhenti yang jelas, biasanya hanya kesepakatan atau menurut antrian pada saat berhenti. Mikrolet yang memilih berhenti harus antri, yang pertama berhenti

adalah yang berhak mendapat semua penumpang yang datang hingga mikrolet penuh dengan penumpang (15 orang), baru mikrolet kedua mendapatkan giliran. Bagi mikrolet yang tidak berhenti atau berjalan normal, tidak diperbolehkan mengangkut penumpang pada terminal bayangan. Atau diperbolehkan pada jarak tertentu.

Survey kedua, hari Selasa pukul 05.30 dimulai pada titik terminal arjosari, berputar di titik 21 jalan Gajayana dan berputar di titik 33 jalan Karya Timur pada pukul 09.00. waktu perjalanan adalah 210 menit, jumlah penumpang 25 orang. Pukul 10.00 dimulai di jalan W R Supratman sampai Terminal Landungsari dan kembali ke Terminal Arjosari pada pukul 13.45, waktu perjalanan adalah 225 menit, jumlah penumpang 16 orang. Pukul 15.00, titik pertama di mulai di Terminal Landungsari sampai terminal arjosari, dan berakhir di titik Gajayana pada pukul 17.42. Waktu perjalanan 162 menit dan jumlah penumpang 21 orang. Pukul 18.00, titik pertama adalah terminal bayangan di jalan Veteran, terminal arjosari dan kembali berputar di titik 42 jalan Gajayana. Waktu perjalanan 140 menit dan jumlah penumpang 40 orang. Total waktu perjalanan hari selasa adalah 737 menit, total jumlah penumpang 102 orang. Untuk lebih jelas dapat dilihat pada lampiran tabel 4 - 7 dan lampiran peta 4.4 - 4.7

Survey ketiga, hari Jumat pukul 05.30 dimulai pada titik Simpang R P Suroso berhenti berhenti selama 41 menit, perjalan berhenti 190 menit pada pukul 06.50 di terminal bayangan di seberang stasiun kereta api (KA) Kota Malang, hingga pukul 10.00. Jumlah waktu perjalanan pagi hari adalah 270 menit, jumlah penumpang 2 orang. pada pukul 10.00 di mulai di titik terminal bayangan stasiun KA, berputar di titik Gajayana, kembali ke Terminal Arjosari pada pukul 13.00. Jumlah penumpang 35 orang, waktu perjalan 180 menit. Pukul 15.00, titik pertama di mulai di Terminal Landungsari sampai terminal arjosari, dan berakhir di titik Gajayana pada pukul 18.00. waktu perjalanan 180 menit dan jumlah penumpang 26 orang. total waktu perjalanan hari ini adalah 630 menit dan jumlah total penumpang 63. Hari Jumat termasuk hari survey tidak normal karena umumnya ada waktu sela pada shalat jumat, tetapi pada kasus ini, sopir AL tetap beroperasi seperti biasa, beberapa sopir berhenti beroperasi untuk melakukan

shalat jumat. Lebih jelas data hasil survey hari rabu dapat dilihat pada lampiran tabel 8-11 dan lampiran peta 4.8-4.11

Survey keempat, hari Sabtu pukul 05.30 dimulai di terminal bayangan di sudut jalan Simpang RP Suroso, tidak berhenti di Terminal Landungsari, berputar di titik Gajayana, dan kembali ke Terminal Arjosari pada pukul 07.46, jumlah waktu perjalanan adalah 136 menit dan jumlah penumpang 29 orang. Pukul 10.00 dimulai di titik Terminal Arjosari, berputar di titik gajayana dan berhenti di terminal bayangan jalan Veteran pada pukul 11.42. Jumlah waktu perjalanan adalah 102 menit, 12 penumpang. Pukul 15.00 dimulai di titik terminal bayangan Simpang RP Suroso hingga berputar di titik Gajayana, dan kembali di Terminal Arjosari pukul 17.52, waktu perjalanan adalah 145 menit, jumlah penumpang 35 orang. Pukul 18.00, titik pertama adalah Terminal Arjosari hingga Terminal Landungsari dan berakhir di titik supratman pukul 21.30. Waktu perjalanan adalah 210 menit, jumlah penumpang 42 orang. Total waktu perjalanan hari Sabtu adalah 593 menit dan total penumpang adalah 120 orang. Lebih jelas data hasil survey hari rabu dapat dilihat pada lampiran tabel 12 – 15 dan lampiran peta 4.12- 4.15

Rata-rata waktu perjalanan pada minggu pertama adalah 640 menit per hari, dan rata-rata jumlah penumpang adalah 85 penumpang perhari. Rata-rata pendapatan adalah Rp.212.500,-. Lebih jelas, rata-rata waktu perjalanan pada minggu pertama dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut ini.

Tabel 4.3 Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang AL Menurut Karakter Sopir

Hari	Waktu Survey	Waktu Tempuh A-B + B-A (menit)	Jumlah Penumpang
Senin	05.30	270	16
	10.00	180	17
	15.00	-	-
	18.00	150	20
Jumlah		600	53
Selasa	05.30	210	25
	10.00	225	16
	15.00	162	21
	18.00	140	40
Jumlah		737	102

Bersambung...

Lanjutan..

Hari	Waktu Survey	Waktu Tempuh A-B + B-A (menit)	Jumlah Penumpang
Jumat	05.30	270	2
	10.00	180	35
	15.00	180	26
	18.00	-	-
Jumlah		630	63
Sabtu	05.30	136	29
	10.00	102	12
	15.00	145	37
	18.00	210	42
Jumlah		593	120
Total Jumlah		2560	338
Rata- rata		640	85

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

4.2.1.3 Kenyamanan Penumpang Mikrolet AL dengan Sistem Sopir

Penumpang mikrolet AL cukup mudah mendapatkan mikrolet untuk perjalanan mereka, penumpang tidak harus menunggu di terminal atau halte, penumpang dapat menunggu di depan toko, di depan komplek perumahan atau di pinggir jalan yang dilewati rute mikrolet AL. Penumpang juga merasa cukup nyaman dengan kebersihan di dalam mikrolet karena sopir tidak memperbolehkan penumpang merokok di dalam mobil. Beberapa hal yang membuat penumpang tidak nyaman adalah lamanya waktu menunggu hingga mikrolet penuh penumpang (ngetem), dan berdesakan dengan penumpang lainnya, terlebih jika duduk di tempat duduk tambahan. Penumpang juga merasa tidak nyaman saat harus turun di tengah perjalanan karena sopir mikrolet tidak berjalan sesuai dengan rute yang seharusnya.

4.2.2 Kinerja dan Akitvitas Mikrolet TSG menurut Sistem Sopir (Eksisting)

Trayek TSG lebih banyak melewati jalan-jalan di perkampungan dan komplek perumahan, jalan yang dilewati adalah Tawangmangu – Jalan Gilimanuk – Jalan Srigading – Jalan Tembalangan – Jalan Kumis kucing- Jalang Semanggi Timur – Jalan Soekarno Hatta – Jalan MT Haryono – jalan Gajayana – Jalan Sumbersari – jalan Bendungan Sigura-gura – Jalan Merjosari Selatan – Gasek.

Mikrolet TSG tidak memiliki terminal, tetapi hanya APK di Pasar Tawangmangu dan Citramas Gasek.

Jumlah armada mikrolet yang terdaftar dalam trayek TSG adalah 25 armada, tetapi dilapangan, mikrolet TSG yang beroperasi hanya sekitar 8 - 12 armada. Hal tersebut, menurut paguyuban TSG, disebabkan oleh menurunnya jumlah penumpang, sehingga banyak yang mencari pekerjaan lain atau menjual mobil mikroletnya. Mikrolet TSG yang dipilih sebagai sampel adalah Mikrolet TSG N 1273 UA.

4.2.2.1 Sistem Pelayanan Mikrolet TSG menurut Sistem Sopir

Jam kerja sopir mikrolet TSG mulai pukul 7- 4 sore atau 8 jam sehari, dalam satu hari biasanya hanya 3 x pulang pergi. Waktu perjalanan tidak diatur, tergantung karakter sopir masing-masing, waktu berhenti di pangkalan adalah 20 menit. Waktu berhenti di kelola oleh paguyuban di Tawangmangu, ada atau tidak penumpang, mikrolet harus tetap jalan. Tetapi, jika belum ada mikrolet TSG yang sampai di pangkalan, sopir bisa menunggu dengan waktu bebas lebih dari 20 menit, hingga datang mobil antrian selanjutnya. Suvey TSG memiliki waktu survey yang berbeda dengan waktu survey AL, yakni hari Senin, Selasa dan Sabtu, pukul 07.00, 10.00 dan 13.00, menyesuaikan dengan jam kerja mikrolet TSG.

Gambar 4.6
Aktivitas Mikrolet TSG di Jalan M T Haryono



Sumber: 22 Oktober 2011

4.2.2.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG menurut Sistem Sopir

Survey minggu pertama, hari Senin, pukul 07.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Samaan (Pasar Tawangmangu), pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pada pukul 09.53. jumlah penumpang 23 orang. Pukul 10.00 berawal dari pangkalan Samaan, menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pukul 12.25, dengan jumlah penumpang 12 orang. Pukul 13.00 dimulai di pangkalan samaan, tidak sampai di tujuan berputar di jalan Bendungan Sigura-gura dan kembali ke pangkalan Samaan pukul 15.50 jumlah penumpang 9 orang. waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 15 - 17 dan lampiran peta 4.32- 4.34.

Hari Selasa, pukul 08.02 titik pertama adalah pangkalan TPU Samaan (Pasar Tawangmangu), pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pada pukul 11.02. jumlah penumpang 13 orang. Pukul 11.22 berawal dari pangkalan Samaan, menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pukul 13.40, dengan jumlah penumpang 13 orang. Kemudian pukul 15.00 dimulai di pangkalan samaan, sampai pangkalan tidar dan kembali ke pangkalan Samaan pukul 15.44 jumlah penumpang 9 orang. waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 18 - 20 dan lampiran peta 4.35-4.37.

Hari Sabtu, Mikrolet mulai berjalan pada pukul 08.00, titik pertama adalah pangkalan TPU Samaan (Pasar Tawangmangu), pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pada pukul 11.38. jumlah penumpang 7 orang. Pukul 11.58 berawal dari pangkalan Samaan, menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pukul 14.50, dengan jumlah penumpang 12 orang. Pukul 15.10 dimulai di pangkalan samaan, jumlah penumpang hanya 3 orang, tidak sampai di tujuan, sopir memutuskan selesai pukul 16.21 setelah menurunkan penumpang terakhir di Tidar Villa estate. Waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 21-23 dan lampiran peta 4.38- 4.40.

Rata-rata waktu perjalanan dan jumlah penumpang pada survey minggu pertama adalah 443 menit dan jumlah penumpang rata-rata adalah 34 penumpang

4.2.2.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikroler TSC menurut Sistem Sepati

Survey minggu pertama hari Senin pukul 07.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Saman (Pasar Tawangmanan) pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Saman pada pukul 09.53. Jumlah penumpang 23 orang. Pukul 10.00 berangkat dari pangkalan Saman menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Saman pukul 12.25 dengan jumlah penumpang 12 orang. Pukul 13.00 dimulai di pangkalan Saman tidak sampai di tujuan berangkat di Jalan Bendungan Sigura-gura dan kembali ke pangkalan Saman pukul 15.50 jumlah penumpang 9 orang. Waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari Senin dapat dilihat pada lampiran tabel 15 - 17 dan lampiran peta 4.32-4.34.

Hari Selasa pukul 08.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Saman (Pasar Tawangmanan) pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Saman pada pukul 11.02. Jumlah penumpang 13 orang. Pukul 11.32 berangkat dari pangkalan Saman menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Saman pukul 13.40. dengan jumlah penumpang 13 orang. Kemudian pukul 15.00 dimulai di pangkalan Saman sampai pangkalan Tidar dan kembali ke pangkalan Saman pukul 17.44 jumlah penumpang 9 orang. Waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari Senin dapat dilihat pada lampiran tabel 18 - 20 dan lampiran peta 4.35-4.37.

Hari Rabu Mikroler mulai berangkat pada pukul 08.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Saman (Pasar Tawangmanan) pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Saman pada pukul 11.38. Jumlah penumpang 7 orang. Pukul 11.58 berangkat dari pangkalan Saman menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Saman pukul 14.50. dengan jumlah penumpang 13 orang. Pukul 15.10 dimulai di pangkalan Saman jumlah penumpang hari 3 orang tidak sampai di tujuan berangkat pukul 16.21 setelah meninggalkan penumpang terakhir di Tidar yaitu 2 orang. Waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari Senin dapat dilihat pada lampiran tabel 21-23 dan lampiran peta 4.38-4.40.

Rata-rata waktu perjalanan dan jumlah penumpang pada survey minggu pertama adalah 443 menit dan jumlah penumpang rata-rata adalah 34 penumpang

perhari. Rata-rata waktu perjalanan dan jumlah penumpang menurut karakter dan kebiasaan sopir TSG dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.4 Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang menurut Karakter Sopir TSG

Hari	Waktu Survey	Waktu Tempuh A-B + B-A (menit)	Jumlah Penumpang
Senin	07.00	128	23
	10.00	145	12
	13.00	170	9
Jumlah		443	44
Selasa	07.00	180	13
	10.00	140	13
	13.00	104	10
Jumlah		424	36
Sabtu	07.00	218	7
	10.00	172	12
	13.00	71	3
Jumlah		461	22
Total Jumlah		1328	102
Rata- rata		443	34

Sumber : Survey Primer 2011

4.2.2.3 Kenyamanan Penumpang Mikrolet TSG dengan Sistem Sopir

Penumpang mikrolet TSG tidak semudah penumpang mikrolet AL dalam mendapatkan mikrolet TSG dalam perjalanan. Hal tersebut disebabkan minimnya jumlah armada pada trayek TSG. Penumpang mikrolet TSG juga harus rela menunggu lama di Pangkalan Gasek maupun Samaan, hingga sopir TSG memutuskan untuk mulai berjalan. Jam operasi mikrolet TSG juga tidak sampai malam hari, sehingga perjalanan pada malam hari tidak terlayani. Pada pagi hari jam puncak sekolah juga tidak banyak mikrolet TSG yang beroperasi. Penumpang cukup nyaman pada kebersihan di dalam mikrolet, ketidaknyamanan penumpang seringkali timbul akibat waktu menunggu yang lama, dan kesusahan mencari mikrolet karena tidak setiap saat banyak mikrolet TSG beroperasi sesuai rute, kebanyakan memutar di tengah rute.

4.3 Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Ideal Menurut Aturan Baku

4.3.1 Kinerja dan Aktivitas Mikrolet AL menurut Aturan Baku

4.3.1.1 Sistem Pelayanan Mikrolet AL Menurut Aturan Baku

Pada minggu kedua, survey kinerja dan aktivitas mikrolet ideal berdasarkan pada aturan baku yakni peraturan lalu lintas, keselamatan penumpang serta pengguna jalan lain. Tidak ada aturan khusus untuk mikrolet Kota Malang, maka lebih mengacu pada peraturan lalu lintas secara umum dan Buku Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Dinas Perhubungan Tahun 2006. Adapun aturan baku yang dimaksud pada studi ini adalah :

- a. mikrolet tidak mengangkut penumpang lebih dari 12 orang,
- b. rata-rata waktu berhenti adalah 5-10 menit maksimal 10-15menit, dan maksimal lama 1 kali perjalanan adalah 1-1,5 jam.
- c. mikrolet berhenti antara 20-25 m setelah tikungan, perempatan, dan tanda larangan berhenti atau dilarang stop
- d. mikrolet tidak berputar ditengah rute, dan tidak berhenti di terminal bayangan.

Beberapa titik lokasi dengan tanda larangan *stop* atau dilarang berhenti pada jalur trayek AL dapat dilihat pada lampiran peta 4.16.

Setelah menjelaskan peraturan pada sopir mikrolet, sopir melakukan aktivitas dengan mengikuti peraturan pada waktu survey. Berikut adalah hasil survey menurut aturan baku.

Gambar 4.7
Rambu dilarang stop Jl. Semeru depan Pizza Hut dan Jl.Kartanegara



Sumber: 22 Oktober 2011

4.3.1.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AL Menurut Aturan Baku

Hari Senin, pukul 05.30 titik pertama adalah Terminal Arjosari, sampai Terminal Landungsari dan kembali di Terminal Arjosari pada pukul 07.45, waktu perjalanan adalah 135 menit, jumlah penumpang 24 orang. Pukul 10.00 sama dengan pukul 05.30, yakni dimulai di Terminal Arjosari – Terminal Landungsari dan kembali pada Terminal Arjosari pada pukul 12.00, waktu perjalanan 120 menit, jumlah penumpang 11 orang. Pukul 15.00, dimulai di Terminal Landungsari, kembali ke Terminal Landungsari pukul 17.20. Waktu perjalanan adalah 140 menit, jumlah penumpang 20 orang. Pukul 18.00 sama dengan pukul 15.00, kembali ke Terminal Landungsari pukul 20.20, waktu perjalanan 140 menit, jumlah penumpang 17 orang. Lebih jelas data hasil survey hari Senin dapat dilihat pada lampiran tabel 24 – 27 dan lampiran peta 4.17- 4.20

Hari Selasa, pukul 05.30 di Terminal arjosari dan kembali ke Terminal Arjosari pada pukul 08.05, waktu perjalanan adalah 155 menit jumlah penumpang 17 orang. Pukul 10.00 juga dimulai di Terminal Arjosari dan kembali ke Terminal Arjosari pada pukul 12.15, waktu perjalanan adalah 135 menit, jumlah penumpang adalah 14 orang. Pukul 15.00 survey tidak dapat dilakukan karena hujan. Pukul 18.00 dimulai di Terminal Arjosari dan kembali ke Terminal Arjosari pada pukul 20.15, jumlah penumpang adalah 33 orang. Lebih jelas data hasil survey hari Selasa dapat dilihat pada lampiran tabel 28 – 30 dan lampiran peta 4.21 – 4.23.

Hari Jumat, pukul 05.30 titik pertama adalah Terminal Arjosari, sampai Terminal Landungsari dan kembali di Terminal Arjosari pada pukul 07.30, waktu perjalanan adalah 120 menit, jumlah penumpang 21 orang. Pukul 10.00 sama dengan pukul 05.30, yakni dimulai di Terminal Arjosari – Terminal Landungsari dan kembali pada Terminal Arjosari pada pukul 12.16, waktu perjalanan 136 menit, jumlah penumpang 9 orang. Pukul 15.00, dimulai di Terminal Landungsari, kembali ke Terminal Landungsari pukul 17.00. Waktu perjalanan adalah 120 menit, jumlah penumpang 21 orang. Pukul 18.00 sama dengan pukul 15.00, kembali ke Landungsari pukul 20.08, waktu perjalanan 128 menit, jumlah

penumpang 22 orang. Lebih jelas data hasil survey hari Jumat dapat dilihat pada lampiran tabel 31 – 34 dan lampiran peta 4.24-4.27

Hari Sabtu, pukul 05.30 titik pertama adalah Terminal Arjosari, sampai Terminal Landungsari dan kembali di Terminal Arjosari pada pukul 07.17, waktu perjalanan adalah 107 menit, jumlah penumpang 14 orang. Pukul 10.00 sama dengan pukul 05.30, yakni dimulai di Terminal Arjosari – Terminal Landungsari dan kembali pada Terminal Arjosari pada pukul 12.00, waktu perjalanan 120 menit, jumlah penumpang 11 orang. Pukul 15.00, dimulai di Terminal Landungsari, kembali ke Terminal Landungsari pukul 17.05. waktu perjalanan adalah 125 menit, jumlah penumpang 23 orang. Pukul 18.00 dimulai di Terminal Arjosari, kembali ke Terminal Arjosari pukul 20.05, waktu perjalanan 125 menit, jumlah penumpang 22 orang. Lebih jelas data hasil survey hari Sabtu dapat dilihat pada lampiran tabel 34-37 dan lampiran peta 4.28 - 4.31

Gambar 4.8 Aktivitas Mikrolet AL



Sumber: Hasil Survey 30 Oktober 2011

Rata-rata waktu perjalanan pada minggu kedua adalah 480 menit per hari, dan rata-rata jumlah penumpang adalah 70 penumpang perhari. Rata-rata pendapatan adalah Rp.175.000,-. Untuk lebih jelas, hasil survey minggu kedua dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut ini.

Tabel 4.5 Rata-Rata Waktu Tempuh dan Jumlah Penumpang mikrolet AL menurut Aturan Baku

Hari	Waktu Survey	Waktu Tempuh A-B + B-A (menit)	Jumlah Penumpang
Senin	05.30	135	24
	10.00	120	11
	15.00	140	20
	18.00	140	17
Jumlah		535	72
Selasa	05.30	155	17
	10.00	135	14
	15.00	-	-
	18.00	135	33
Jumlah		425	64
Jumat	05.30	120	21
	10.00	136	9
	15.00	120	21
	18.00	128	22
Jumlah		504	73
Sabtu	05.30	107	14
	10.00	120	11
	15.00	125	23
	18.00	125	22
Jumlah		477	70
Total Jumlah		1941	279
Rata-Rata		485	70

Sumber : Survey Primer 2011

4.3.1.3 Kenyamanan Penumpang AL dengan Sistem Aturan Baku

Sistem pelayanan sopir mikrolet AL yang mengikuti aturan baku membuat penumpang merasa lebih nyaman. Penumpang tidak menunggu terlalu lama, tidak berdesakan di dalam mikrolet dan tidak perlu berpindah armada dalam perjalanan. Beberapa penumpang merasa kurang nyaman jika harus berjalan lebih jauh dari tempat biasanya menunggu mikrolet AL, karena mikrolet AL yang mengikuti aturan baku tidak berhenti pada tempat-tempat tertentu yang dilarang untuk berhenti.

4.3.2 Kinerja dan Aktivitas Mikrolet TSG menurut Aturan Baku

4.3.2.1 Sistem Pelayanan Mikrolet TSG Berdasarkan Aturan Baku

Pada minggu kedua, survey kinerja dan aktivitas mikrolet ideal berdasarkan pada aturan baku yakni peraturan lalu lintas, keselamatan penumpang serta pengguna jalan lain. Tidak ada aturan khusus untuk mikrolet Kota Malang, maka lebih mengacu pada peraturan lalu lintas secara umum. aturan baku yang dimaksud pada studi ini adalah :

- a. mikrolet tidak mengangkut penumpang lebih dari 12 orang,
- b. rata-rata waktu berhenti adalah 5-10 menit maksimal 10-15menit, dan maksimal lama 1 kali perjalanan adalah 1-1,5 jam.
- c. mikrolet berhenti antara 20-25 m setelah tikungan,perempatan, dan tanda dilarang stop.
- d. mikrolet tidak berputar ditengah rute, dan tidak berhenti di terminal bayangan.

Beberapa lokasi dengan rambu dilarang berhenti pada jalur trayek TSG dapat dilihat pada lampiran peta 4.41. Setelah menjelaskan peraturan pada sopir mikrolet, sopir melakukan aktivitas dengan mengikuti peraturan pada waktu survey. Berikut adalah hasil survey menurut aturan baku.

4.3.2.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG menurut Aturan Baku

Survey minggu kedua, hari Senin, pukul 07.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Samaan (Pasar Tawangmangu), pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pada pukul 09.15. jumlah penumpang 18 orang. Pukul 10.00 berawal dari pangkalan Samaan, menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pukul 12.15, dengan jumlah penumpang 9 orang. pukul 13.00 dimulai di pangkalan samaan, dan kembali ke pangkalan Samaan pukul 15.15 jumlah penumpang 4 orang. waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 38 –40 dan lampiran peta 4.42-4.44.

Survey minggu kedua, hari Selasa, pukul 07.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Samaan (Pasar Tawangmangu), pangkalan Tidar dan kembali ke

Pangkalan Samaan pada pukul 09.20. jumlah penumpang 11 orang. Pukul 10.00 berawal dari pangkalan Samaan, menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pukul 12.15, dengan jumlah penumpang 8 orang. pukul 13.00 dimulai di pangkalan samaan, tidak sampai di tujuan berputar di jalan Bendungan Sigura-gura dan kembali ke pangkalan Samaan pukul 15.16 jumlah penumpang 7 orang. waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 41-43 dan lampiran peta 4.45- 4.47.

Survey minggu kedua, hari Sabtu pukul 07.00 titik pertama adalah pangkalan TPU Samaan (Pasar Tawangmangu), pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pada pukul 09.16. jumlah penumpang 6 orang. Pukul 10.00 berawal dari pangkalan Samaan, menuju pangkalan Tidar dan kembali ke Pangkalan Samaan pukul 12.00, dengan jumlah penumpang 10 orang. pukul 13.00 dimulai di pangkalan samaan, tidak sampai di tujuan berputar di jalan Bendungan Sigura-gura dan kembali ke pangkalan Samaan pukul 15.30 jumlah penumpang 4 orang. waktu perjalanan dan lokasi berhenti hari senin, dapat dilihat pada lampiran tabel 44-46 dan lampiran peta 4.48- 4.50.

Rata-rata waktu perjalanan mikrolet TSG yang mengikuti aturan baku adalah 407 menit sehari, atau 4 kali perjalanan. Rata-rata jumlah penumpang adalah 26 orang penumpang sehari. Rata-rata waktu perjalanan dapat dilihat pada tabel 4.6 Berikut ini.

Tabel 4.6 Rata-rata Waktu Perjalanan Mikrolet TSG Menurut Aturan Baku

Hari	Waktu Survey	Waktu Tempuh A-B + B-A (menit)	Jumlah Penumpang
Senin	07.00	135	18
	10.00	135	9
	13.00	135	4
<i>Lanjutan..</i> Jumlah		405	31
Selasa	07.00	140	11
	10.00	135	8
	13.00	136	7
Jumlah		411	26

Hari	Waktu Survey	Waktu Tempuh A-B + B-A (menit)	Jumlah Penumpang
Sabtu	07.00	136	6
	10.00	120	10
	13.00	150	4
Jumlah		406	20
Total Jumlah		1222	77
Rata- rata		407	26

Sumber : Survey Primer 2011

Dari survey mikrolet menurut aturan baku, diketahui lokasi- lokasi berhenti yang berbeda dari lokasi berhenti biasanya. Perbedaan titik lokasi berhenti mikrolet TSG dapat dilihat pada lampiran peta 4.51-4.64 dan perbedaan titik lokasi berhenti mikrolet TSG dapat dilihat pada lampiran peta 4.65-4.73.

4.3.2.3 Kenyamanan Penumpang Mikrolet TSG dengan sistem Aturan Baku

Penumpang mikrolet TSG merasa nyaman dengan waktu menunggu yang lebih cepat dari biasanya, dan juga kecepatan sopir angkutan dalam mengendarai mikrolet. Biasanya penumpang TSG harus menunggu cukup lama di pangkalan Tidar maupun di pangkalan Samaan, tetapi jika mengikuti sistem aturan baku maka sopir memiliki batasan waktu menunggu yang lebih singkat daripada biasanya.



BAB V

ANALISA

Pada bab analisa, analisa yang dilakukan adalah komparasi data hasil survey mikrolet menurut karakter dan kebiasaan sopir dengan data survey mikrolet menurut aturan baku. Kemudian dilakukan perhitungan biaya trayek, guna mengetahui total biaya yang di perlukan pada trayek AL dan TSG dengan analisa route costing.

5.1 Perbedaan Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopir dan Menurut Aturan Baku

5.1.1 Perbedaan Pelayanan Sopir Mikrolet menurut Sistem Sopir dan Aturan Baku

Pelayanan sopir mikrolet baik AL maupun TSG yang menggunakan sistem sopir sudah cukup memberikan kemudahan dalam mendapatkan angkutan, namun kebiasaan sopir menunggu lama hingga penuh penumpang, menjejalkan penumpang hingga penuh sesak, ugal-ugalan, jalan terlalu cepat atau terlalu lambat, membuat penumpang merasa tidak nyaman. Dengan mengikuti sistem aturan baku, sopir memiliki batasan waktu menunggu penumpang sehingga waktu berhenti tidak selama seperti biasanya, dan batasan jumlah penumpang yang boleh terangkut yakni maksimal 12 orang penumpang sehingga penumpang tidak lagi berdesakan dalam mikrolet. Kecepatan rata-rata perjalanan juga telah ditentukan sehingga sopir tidak dapat mengendarai kendaraan terlalu lambat atau terlalu cepat sehingga penumpang dapat merasa lebih aman dan nyaman.

5.1.2 Perbedaan Waktu Perjalanan dan Pendapatan Mikrolet

Waktu perjalanan adalah waktu yang diperlukan oleh mikrolet untuk melakukan perjalanan dari suatu tempat permulaan rute sampai ke ujung akhir. Waktu perjalanan juga merupakan fungsi kecepatan rata-rata kendaraan. Banyak faktor berpengaruh terhadap kecepatan rata-rata kendaraan, seperti :

- a. jarak antara pemberhentian (halte)
- b. jumlah penumpang per trip,
- c. waktu naik dan turun rata-rata penumpang,
- d. keadaan jalan,
- e. perilaku pengemudi,
- f. tanjakan,
- g. kemacetan lalu lintas, dan lain-lain.

Perbedaan waktu perjalanan pada kedua karakter mikrolet tersebut, yakni antara waktu perjalanan dari karakter sopir mikrolet dan waktu perjalanan mikrolet dengan mengikuti aturan baku, adalah lebih pendek waktu perjalanan yang mengikuti aturan baku, bahkan dengan jarak tempuh yang lebih jauh. Hal tersebut dipengaruhi oleh perilaku sopir yang mengikuti aturan baku yakni waktu berhenti yang tidak lebih dari 15 menit.

5.1.2.1 Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet AL

Data waktu perjalanan mikrolet AL seperti yang telah jelaskan pada bab IV, dibandingkan antara jumlah waktu perjalanan menurut karakter sopir dengan jumlah waktu perjalanan menurut aturan baku. Dari hasil perbandingan, di ketahui rata-rata waktu perjalanan mikrolet Al pada minggu pertama adalah 640 menit perhari, dengan panjang rute yang berubah-ubah karena perjalanan yang sering berputar di tengah rute dan tanpa batas waktu berhenti maksimal. Jika waktu yang dibutuhkan untuk 1 kali perjalanan adalah 1,5 jam, maka 1 hari sopir bisa melakukan 7 kali pulang pergi. Sedangkan, waktu perjalanan mikrolet yang mengikuti aturan adalah 485 menit perhari, dengan rute yang panjangnya tetap yakni sekitar 17,2 km. Jika waktu yang dibutuhkan untuk 1 kali perjalanan adalah 1,5 jam, maka 1 hari sopir bisa melakukan 5 kali pulang pergi.

Tabel 5.1 Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet AL

Hari	Waktu Perjalanan minggu I	Waktu Perjalanan minggu II
Senin	600	535
Selasa	737	425
Jumat	630	504
Sabtu	593	477
Jumlah	2560	1941
Rata-rata	640	485

Sumber: Hasil Olahan 2012

5.1.2.2 Perbedaan Pendapatan Mikrolet AL

Perbedaan pendapatan mikrolet AL didapat dari jumlah penumpang pada minggu pertama dikali dengan tarif, kemudian dikurangi dengan biaya operasional dan biaya lainnya, yang dibandingkan dengan jumlah penumpang pada minggu kedua dikali dengan tarif, kemudian dikurangi dengan biaya operasional dan biaya lainnya.

Tabel 5.2 Perbedaan Jumlah Penumpang Mikrolet AL

Hari	Jumlah Penumpang minggu I	Jumlah Penumpang minggu II
Senin	53	72
Selasa	102	64
Jumat	63	73
Sabtu	120	70
Jumlah	338	279
Rata-rata	85	70

Sumber: Hasil Olahan 2012

Perbedaan jumlah penumpang rata-rata pada minggu pertama dan minggu kedua adalah 5 penumpang. Penumpang pada minggu kedua yakni mikrolet yang mengikuti aturan baku memiliki jumlah penumpang yang lebih sedikit dari

mikrolet menurut karakter sopir. Hal tersebut disebabkan beberapa penumpang tidak dapat terangkut karena menunggu di lokasi dilarang berhenti, atau beberapa penumpang tidak ingin berjalan lebih jauh untuk naik di mikrolet yang berhenti 15-20 meter dari lokasi penumpang menunggu. Para penumpang tersebut lebih memilih naik mikrolet lainnya yang mau berhenti tepat di lokasi menunggu.

Hal lain yang menyebabkan penumpang yang terangkut lebih sedikit adalah, sopir yang mengikuti aturan baku harus mengikuti rute trayek mulai dari Terminal Arjosari sampai Terminal Landungsari, meskipun pada waktu-waktu tertentu tidak banyak penumpang pada rute tersebut. Hal ini berbeda dengan mikrolet yang tidak mengikuti aturan, dapat berputar di tengah rute untuk mencari penumpang di tempat yang ramai pada jam-jam tertentu.

Gambar 5.1 Penumpang Menunggu di lokasi dilarang Berhenti di Jalan Raden Intan



Sumber : Hasil Survey 22 Oktober 2011

Pendapatan bersih sopir mikrolet AL pada minggu pertama dengan mengikuti kebiasaan dan karakter sopir, dilihat dari rata-rata jumlah penumpang dikali dengan tarif penumpang kemudian dikurangi biaya operasional dan biaya setoran. Pendapatan sopir mikrolet AL pada minggu pertama adalah :

- a. rata-rata jumlah penumpang perhari = 85 penumpang
- b. tarif penumpang = Rp.2.500,-/penumpang

- c. biaya operasional (bensin) = Rp.60.000,-/ hari, retribusi terminal Rp.1.000,-/hari, pungutan paguyuban al Rp.3000,-/hari
- d. setoran kepada pemilik = Rp.70.000,- /hari

Pendapatan = $(85 \times 2.500) = \text{Rp.}212.500,-/\text{hari}$ atau $\text{Rp.}6.375.000/\text{bulan}$

Pengeluaran = $\text{Rp.}70.000 + \text{Rp.}64.000,- = \text{Rp.}134.000,-/\text{hari}$ atau $\text{Rp.}4.020.000/\text{bulan}$

Pendapatan bersih = $\text{Rp.}212.500 - \text{Rp.}134.000,- = \text{Rp.} 78.500,-/\text{hari}$ atau $\text{Rp.} 2.355.000/\text{bulan}$

Sedangkan pendapatan bersih sopir mikrolet AL yang mengikuti aturan baku adalah :

- a. rata-rata jumlah penumpang perhari = 70 penumpang
- b. tarif penumpang = Rp.2.500,-/penumpang
- c. biaya operasional (bensin) = Rp.60.000,-/ hari, retribusi terminal Rp.1.000,-/hari, pungutan paguyuban al Rp.3000,-/hari
- d. setoran kepada pemilik = Rp.70.000,- /hari

Pendapatan = $(70 \times 2.500) = \text{Rp.}175.000,-/\text{hari}$ atau $\text{Rp.}5.250.000/\text{bulan}$

Pengeluaran = $\text{Rp.}70.000 + \text{Rp.}64.000,- = \text{Rp.}134.000,-/\text{hari}$ atau $\text{Rp.}4.020.000/\text{bulan}$

Pendapatan bersih = $\text{Rp.} 175.000- \text{Rp.}134.000,- = \text{Rp.} 41.000,-/\text{hari}$ atau $\text{Rp.} 1.230.000/\text{bulan}$

Perbedaan pendapatan pada kedua survey tersebut adalah sebesar **Rp.37.500,-/hari dan atau Rp.1.125.000/ bulan**, jika dikalikan dengan jumlah mikrolet AL yang beroperasi. Selisih pendapatan mikrolet al adalah $\text{Rp.}1.125.000 \times 105 = 118.125.000$, setahun = **Rp.1.417.500.000,-**

5.1.2.3 Perbedaan Waktu Perjalanan Mikrolet TSG

Data waktu perjalanan mikrolet TSG seperti yang telah jelaskan pada bab IV, dibandingkan antara jumlah waktu perjalanan menurut karakter sopir dengan

jumlah waktu perjalanan menurut aturan baku. Dari hasil perbandingan, di ketahui rata-rata waktu perjalanan mikrolet TSG pada minggu pertama adalah 443 menit perhari, dengan panjang rute yang berubah-ubah karena perjalanan yang sering berputar di tengah rute, dan tidak ada batasan waktu berhenti di sepanjang rute. jika waktu yang dibutuhkan untuk 1 kali perjalanan adalah 1,5 jam, maka 1 hari sopir bisa melakukan 5 kali pulang pergi. Sedangkan, waktu tempuh mikrolet yang mengikuti aturan adalah 407 menit perhari, dengan rute yang panjangnya tetap yakni sekitar 12 km. Jika waktu yang dibutuhkan untuk 1 kali perjalanan adalah 1,5 jam, maka 1 hari sopir bisa melakukan 4 kali pulang pergi.

Tabel 5.3 Perbedaan waktu Perjalanan Mikrolet TSG

Hari	Waktu Perjalanan minggu I	Waktu Perjalanan minggu II
Senin	443	405
Selasa	424	411
Sabtu	461	406
Jumlah	1328	1222
Rata-rata	443	407

Sumber: Hasil Olahan 2012

Tabel 5.3 Perbedaan Kinerja Angkot AL dan TSG menurut versi sopir dan menurut Aturan

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
AL versi Sopir : o Setiap saat tersedia o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan tidak dapat diperkirakan o Waktu total perjalanan cukup lama-dari rumah, menunggu, dalam kendaraan, berjalan ke	AL versi Sopir : o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia	AL Versi Sopir: o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan	AL Versi Sopir: Ongkos relatif murah terjangkau AL Versi Aturan: Ongkos relatif	Al Versi Sopir: O Waktu didalam kendaraan lama Al Versi Aturan : O Waktu didalam

Bersambung..

Lanjutan..

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
<p>tujuan</p> <ul style="list-style-type: none"> o Waktu tunggu lama o kadang perlu berpindah kendaraan <p>AL Versi Aturan Baku</p> <ul style="list-style-type: none"> o Setiap saat tersedia o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan dapat diperkirakan o Waktu total perjalanan singkat-dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu lebih sedikit/lebih cepat o Tidak perlu berpindah kendaraan <p>TSG Versi Sopir:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Tidak Setiap saat tersedia, kurang armada o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan tidak dapat diperkirakan o Waktu total perjalanan lama –sangat lama-dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu cukup lama-sangat lama o Tidak perlu berpindah kendaraan <p>TSG Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Setiap saat tersedia, kurang armada o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan dapat 	<p>tempat duduk setiap saat</p> <ul style="list-style-type: none"> o berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk yang kurang nyaman <p>AL versi Aturan :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o Tidak berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk yang nyaman <p>TSG versi Sopir :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk 	<p>AL Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan <p>TSG Versi Sopir :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan <p>TSG Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan 	<p>murah terjangkau</p> <p>TSG Versi Sopir: Ongkos relatif murah terjangkau</p> <p>TSG Versi Aturan: Ongkos relatif murah terjangkau</p>	<p>kendaraan singkat</p> <p>TSG Versi Sopir: O Waktu didalam kendaraan lama</p> <p>TSG Versi Aturan : O Waktu didalam kendaraan singkat</p>

Berrsambung

Lanjutan..

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
<p>diperkirakan</p> <ul style="list-style-type: none"> o Waktu total perjalanan singkat dari rumah, menunggu, dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu singkat o Tidak perlu berpindah kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o Jarang berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk yang kurang nyaman <p>TSG Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o Tidak berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk nyaman 			

5.1.2.4 Perbedaan Pendapatan Mikrolet TSG

Perbedaan pendapatan mikrolet TSG didapat dari jumlah penumpang pada minggu pertama dikali dengan tarif, kemudian dikurangi dengan biaya operasional dan biaya lainnya, yang dibandingkan dengan jumlah penumpang pada minggu kedua dikali dengan tarif, kemudian dikurangi dengan biaya operasional dan biaya lainnya.

Tabel 5.4 Perbedaan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG

Hari	Jumlah Penumpang minggu I	Jumlah Penumpang minggu II
Senin	44	31
Selasa	36	26
Sabtu	22	20
Jumlah	102	77
Rata-rata	34	26

Sumber: Hasil Olahan 2012

Pendapatan bersih sopir mikrolet TSG pada minggu pertama dengan mengikuti kebiasaan dan karakter sopir, dilihat dari rata-rata jumlah penumpang dikali dengan tarif penumpang kemudian dikurangi biaya operasional dan biaya setoran. Pendapatan sopir mikrolet TSG pada minggu pertama adalah :

- rata-rata jumlah penumpang perhari = 34 penumpang
- tarif penumpang = Rp.2.500,-/penumpang
- biaya operasional (bensin) = Rp.25.000,-/ hari, pungutan paguyuban TSG Rp.2000,-/hari
- setoran kepada pemilik = Rp.30.000,- /hari

$$= (34 \times 2.500) - 30.000 - 27.000$$

$$= 28.000/\text{hari} \text{ atau } = 840.000/\text{bulan}$$

Sedangkan pendapatan bersih sopir mikrolet TSG yang mengikuti aturan baku adalah :

- a. rata-rata jumlah penumpang perhari = 26 penumpang
- b. tarif penumpang = Rp.2.500,-/penumpang
- c. biaya operasional (bensin) = Rp.25.000,-/ hari, pungutan paguyuban TSG Rp.2000,-/hari
- d. setoran kepada pemilik = Rp.30.000,- /hari

Pendapatan = $(26 \times 2.500) = \text{Rp.}65.000/\text{hari}$, atau Rp. 1.950.000,-/bulan

Pengeluaran = $30.000+27.000 = \text{Rp.}57.000,-/\text{hari}$ atau Rp. 1.710.000,-/bulan

Pendapatan bersih = $\text{Rp.}65.000 - \text{Rp.}57.000,- = \text{Rp.}8000,-/\text{hari}$ atau Rp.240.000,-/bulan

Perbedaan pendapatan pada kedua survey tersebut adalah sebesar **Rp.20.000,-/hari** dan atau **Rp. 600.000,-/bulan**. Jika dikali dengan jumlah armada yang beroperasi yakni 25, maka dalam sebulan pendapatan sopir trayek TSG adalah **Rp.15.000.000,-** atau **Rp. 180.000.000,-** setahun. Selisih pendapatan pada kedua trayek tersebut dapat dilihat pada tabel 5.3 berikut ini.

Tabel 5.5 Beda Pendapatan Mikrolet AL dan TSG menurut Karakter Sopir dan Aturan Baku

Rincian	AL versi sopir	AL versi aturan baku	TSG versi sopir	TSG versi aturan baku
A. Pendapatan				
Penumpang @Rp.2.500,-	85	70	34	26
Jumlah Pendapatan	Rp212.500	Rp175.000	Rp85.000	Rp65.000
B. Pengeluaran				
Bensin	Rp60.000	Rp60.000	Rp25.000	Rp25.000
Setoran	Rp70.000	Rp70.000	Rp30.000	Rp30.000
Retribusi	Rp1.000	Rp1.000	-	-
Paguyuban	Rp3.000	Rp3.000	Rp2.000	Rp2.000

Rincian	AL versi sopir	AL versi aturan baku	TSG versi sopir	TSG versi aturan baku
Jumlah Pengeluaran	Rp134.000	Rp134.000	Rp57.000	Rp57.000
Jumlah Pendapatan perhari (A-B)	Rp78.500	Rp41.000	Rp28.000	Rp8.000
Jumlah Pendapatan perbulan (A-B) x 30	Rp2.355.000	Rp1.230.000	Rp840.000 0	Rp240.000

Sumber : Hasil Olahan 2011

5.2 Perhitungan Biaya Trayek (*route costing*)

5.2.1 Biaya Mikrolet Bulanan

5.2.1.1 Biaya Mikrolet AL Bulanan

Angka biaya bulanan mikrolet AL dapat dihitung dengan mengetahui jumlah biaya per mikrolet dikalikan dengan jumlah mikrolet yang beroperasi pada trayek ini, seperti berikut ini:

Biaya 1 mikrolet perhari adalah :

Setoran Rp.70.000,-

Retribusi dan Pungutan Paguyuban Rp. 4000,-

Bensin Rp.60.000,-

+

Rp.134.000,-/mikrolet/hari

Biaya per mikrolet/hari x jumlah mikrolet yang beroperasi :

Rp.134.000,- x 105 unit = Rp.14.070.000,-/hari

Biaya perbulan untuk mikrolet AL = Rp.14.070.000,- x 30 hari = 422.100.000,-

/bulan atau Rp.5.065.200.000,-/tahun

5.2.1.2 Biaya Mikrolet TSG Bulanan

Biaya 1 mikrolet perhari adalah :

Setoran	Rp.30.000,-
Retribusi dan Pungutan Paguyuban	Rp. 2000,-
Bensin	Rp.25.000,-
<hr/>	
	+
	Rp.57.000,-/mikrolet/hari

Biaya per mikrolet/hari x jumlah mikrolet yang beroperasi :

$$\text{Rp. 57.000,-} \times 25 \text{ unit} = \text{Rp.1.425.000,-/hari}$$

Biaya perbulan untuk mikrolet TSG= $1.425.000 \times 30 \text{ hari} = \text{Rp.42.750.000,-}$
setahun adalah Rp.513.000.000,-

5.2.2 Volume Produksi

Volume produksi menunjukkan besarnya produksi yang dihasilkan oleh perusahaan mikrolet untuk melayani kebutuhan angkutan umum. Hal ini meliputi :

- a. mikrolet-mikrolet yang siap melaksanakan operasi (merupakan kumulatif jumlah mikrolet yang beroperasi selama satu bulan),
- b. kilometer yang dihasilkan oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan,
- c. penumpang yang dapat diangkut oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan.

5.2.2.1 Volume Produksi Mikrolet AL

- a. Jumlah mikrolet yang siap melaksanakan operasi selama satu bulan adalah : $105 \text{ armada perhari} \times 30 \text{ hari} = 3.150 \text{ armada per bulan.}$
- b. kilometer yang dihasilkan oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan dengan mengikuti aturan baku:
 - 1 hari = 5 x perjalanan,
 - 1 perjalanan = 17,2 km

1 hari = $86\text{km} \times 105$ armada yang beroperasi = 9030 km/hari

9030 km/hari $\times 30$ hari = 270.900km/bulan = $3.250.800\text{km/tahun}$

- c. penumpang yang dapat diangkut oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan dengan mengikuti sistem sopir ;

1 mikrolet = 85 penumpang/ hari

Jumlah armada yang beroperasi = 105 unit/hari

1 hari = 105×85 penumpang/hari = 8.925 penumpang /hari

1 bulan = 30×8.925 = 267.750 penumpang/bulan.

Dengan tarif saat ini Rp.2.500,- maka penghasilan dari jumlah penumpang perbulan adalah Rp.669.375.000,- setahun adalah Rp.8.032.500.000,-

- d. penumpang yang dapat diangkut oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan dengan mengikuti aturan ;

1 mikrolet = 70 penumpang/ hari

Jumlah armada yang beroperasi = 105 unit/hari

1 hari = 105×70 penumpang/hari = 7.350 penumpang /hari

1 bulan = 30×7350 = 220.500 penumpang/bulan.

Dengan tarif saat ini Rp.2.500,- maka penghasilan dari jumlah penumpang perbulan adalah Rp.551.250.000,- setahun adalah Rp.6.615.000.000,-

5.2.2.2 Volume Produksi Mikrolet TSG

- a. Jumlah mikrolet yang siap melaksanakan operasi selama satu bulan adalah : 25 armada perhari $\times 30$ hari = 750 armada per bulan.

- b. kilometer yang dihasilkan oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan:

1 hari = $4 \times$ perjalanan,

1 perjalanan = 12 km

1 hari = $48\text{km} \times 25$ armada yang beroperasi = 1200km/hari

1200 km/hari $\times 30$ hari = 36000km/bulan

- c. penumpang yang dapat diangkut oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan menurut sistem sopir ;

1 mikrolet = 34 penumpang/ hari

Jumlah armada yang beroperasi = 25 unit/hari

1 hari = 25×34 penumpang/hari = 850 penumpang /hari

1 bulan = 30×850 =25.500 penumpang/bulan.

Dengan tarif saat ini Rp.2.500,- maka penghasilan dari jumlah penumpang perbulan adalah Rp.63.750.000,- setahun adalah Rp.765.000.000,-

- d. penumpang yang dapat diangkut oleh mikrolet yang beroperasi selama satu bulan menurut aturan baku ;

1 mikrolet = 26 penumpang/ hari

Jumlah armada yang beroperasi = 25 unit/hari

1 hari = 25×26 penumpang/hari =650 penumpang /hari

1 bulan = 30×650 =19.500 penumpang/bulan.

Dengan tarif saat ini Rp.2.500,- maka penghasilan dari jumlah penumpang perbulan adalah Rp.48.750.000,- setahun adalah Rp.585.000.000,-

5.3 Konsep Kebijakan Subsidi untuk Angkutan Kota (Mikrolet) Kota Malang

Dari perhitungan analisa diatas dengan tarif penumpang sebesar Rp.2.500,-/penumpang, jumlah biaya yang ingin disubsidi untuk sopir trayek AL adalah sebesar **Rp.37.500,-/hari dan atau Rp.1.125.000/ bulan**, jika dikalikan dengan jumlah mikrolet AL yang beroperasi, maka $Rp.1.125.000 \times 105$ armada = Rp.118.125.000, atau **Rp.1.417.500.000,-** setahun.

Jumlah biaya yang ingin disubsidi untuk sopir trayek TSG adalah sebesar **Rp.20.000,-/hari dan atau Rp. 600.000,-/bulan**. Jika dikali dengan jumlah armada yang beroperasi yakni 25, maka dalam sebulan pendapatan sopir trayek TSG adalah **Rp.15.000.000,- atau Rp. 180.000.000,-** setahun.

Setelah melihat pos-pos belanja Pemerintah Kota Malang, anggaran untuk pos subsidi adalah Rp.0,- atau bisa dikatakan tidak ada anggaran untuk belanja subsidi. Hal tersebut, dikarenakan belum ada peraturan daerah yang mengatur tentang subsidi. Terlebih lagi subsidi untuk mikrolet yang diberikan secara tunai

kepada sopir, belum pernah dilakukan sebelumnya oleh pemerintah dan tidak dapat dilakukan. Bentuk subsidi yang dapat dilakukan oleh pemerintah Kota Malang untuk mikrolet di Kota Malang lebih kepada bentuk regulasi yang sifatnya meringankan sopir mikrolet, seperti kemudahan ijin trayek, meminimalkan tarif masuk terminal dan ijin parkir di terminal. Meskipun konsep pemberian subsidi tunai kepada sopir mikrolet adalah untuk meningkatkan kinerja pelayanan mikrolet, subsidi tetap tidak dapat dilakukan, karena permasalahan dalam kinerja mikrolet adalah masalah perilaku, dan tidak hanya perilaku sopir mikrolet yang menentukan kinerja pelayanannya tetapi ada perilaku dari penumpang, dan juga pemerintah.

Tidak hanya sopir mikrolet yang tidak tertib dalam berlalulintas, penumpang mikrolet juga seringkali mengabaikan tata tertib lalu lintas ketika naik dan turun mikrolet tidak pada lokasi yang seharusnya. Pemerintah juga kurang tegas, dalam mengontrol kinerja mikrolet. Jadi, subsidi untuk sopir mikrolet di Kota Malang tidak dapat dilakukan, sebab selain angka biaya subsidi yang cukup besar, konsep subsidi ini masih belum bisa menjadi solusi untuk meningkatkan kinerja pelayanan angkutan kota di Kota Malang. Pemerintah justru memberikan wacana, sebagai solusi lain untuk meningkatkan kinerja angkutan kota di Kota Malang, yakni dengan mengganti jenis moda angkutan kota Kota Malang saat ini yakni mikrolet, dengan jenis moda bus kota semi *busway*.

Pilihan kedua adalah dengan mencoba menaikkan tarif penumpang, jika tarif penumpang Rp.2.500,- naik menjadi Rp. 2.700, maka :

Pendapatan sopir mikrolet AL berdasarkan sistem sopir	= Rp.78.500/hari
<u>Pendapatan sopir mikrolet AL berdasarkan aturan baku</u>	<u>= RP.55.000/hari</u> -
Selisih pendapatan	= Rp.23.500,-
/hari/armada	

Perbedaan pendapatan sebesar **Rp.23.500,-/hari** dikali dengan jumlah armada trayek AL yang beroperasi yakni 105, selisih pendapatan yang ingin di subsidi adalah Rp.2.467.500,-/hari, atau Rp.74.025.000,-/bulan, atau Rp.888.300.000,-/tahun.

Pendapatan sopir mikrolet TSG berdasarkan sistem sopir	= Rp.28.000/hari
<u>Pendapatan sopir mikrolet TSG berdasarkan aturan baku</u>	= Rp.13.200/hari -
Selisih pendapatan	=Rp.14.800,-
/hari/armada	

Perbedaan pendapatan sebesar **Rp.14.800,-/hari** dikali dengan jumlah armada trayek TSG yang beroperasi yakni 25, selisih pendapatan yang ingin di subsidi adalah Rp.370.000,-/hari, atau Rp.1.1100.000,-/bulan, atau Rp.133.200.000,-/tahun. Kenaikan tarif menjadi Rp.2.700,- bagi sebagian penumpang tidak menjadi masalah jika memang dilakukan secara serempak dan dapat membuat pelayanan mikrolet menjadi lebih nyaman. Tetapi bagi sebagian penumpang keberatan karena tarif menjadi lebih mahal, dan penumpang harus menunggu ditempat tertentu yang bukan lokasi dilarang menunggu. Jika dilakukan kenaikan tarif sebesar Rp.200,- maka jumlah selisih pendapatan menjadi lebih sedikit dari selisih pendapatan pada tarif Rp.2.500,-. Namun demikian, meskipun jumlah biaya subsidi menjadi lebih sedikit, Pemerintah Kota Malang tetap tidak dapat melakukan subsidi karena belum ada undang-undang atau peraturan daerah yang mengatur tentang kebijakan subsidi.

Jika melihat UMR Kota Malang yakni Rp.1.079.887,-/ bulan¹, maka pendapatan pengemudi mikrolet AL yang mengikuti aturan baku Rp. 1.230.000,-/bulan masih diatas rata-rata UMR/bulan. Jika menggunakan angka UMR Kota Malang sebagai patokan minimal pendapatan/ bulan maka pendapatan sopir mikrolet yang mengikuti aturan baku masih melebihi minimal pendapatan/bulan, dan tidak memerlukan subsidi. Pendapatan Mikrolet TSG yang mengikuti aturan baku adalah Rp. 240.000,-/bulan jauh dibawah UMR Kota Malang, maka sangat membutuhkan subsidi pada trayek ini, agar bisa memperoleh pendapatan minimal dengan standar UMR Kota Malang.

Dari hasil analisa diatas, diketahui bahwa yang mempengaruhi jumlah penumpang tidak hanya perilaku sopir mikrolet, tetapi juga ada pengaruh dari perilaku penumpang. Ketika survey, beberapa kali dijumpai penumpang tidak

¹ www.google.com, Upah Minimum Buruh (UMK/UMR) di Jatim, diakses pada 10 Februari 2012

ingin naik mikrolet yang mengikuti aturan baku, karena ketika tidak berhenti didepan penumpang saat penumpang menunggu di lokasi yang dilarang untuk berhenti. Penumpang tersebut tidak ingin berjalan kaki lebih jauh dan memilih menunggu mikrolet lain yang tidak mengikuti aturan berhenti. Beberapa lokasi dilarang berhenti adalah lokasi yang sering menjadi tempat menunggu penumpang. Jika pada beberapa titik lokasi dilarang berhenti menjadi boleh berhenti maka jumlah penumpang dapat bertambah.

Bentuk subsidi yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Kota Malang dapat dilakukan dengan :

📌 Sistem Gaji bagi Supir Mikrolet

Adanya kepastian pendapatan bagi pengemudi mikrolet akan mengurangi ketidakdisiplinan pengemudi mikrolet di jalanan sehingga umur kendaraan juga akan lebih lama. *Schedule* kedatangan/keberangkatan angum juga dapat diatur sehingga dengan jadwal yang pasti para penumpang tidak akan memaksakan diri untuk berjejalan di satu kendaraan (*overcrowded*) karena kendaraan berikut sudah dijadwalkan. Pemberian upah ke tenaga kerja menjadi tanggung jawab pemerintah, bukan swasta dimana pemerintah memberikan upah kepada tenaga kerja (pengendara angkot), sehingga sebesar apapun jam kerja dari pengendara tidak memengaruhi upah yang mereka terima, sehingga perilaku ugal-ugalan dan dan berhenti lama (ngetem) tersebut tidak ada lagi. Jumlah biaya yang perlu disubsidi untuk menutupi kurangnya pendapatan sopir AL adalah sebagai berikut :
 kekurangan pendapatan perhari = Rp.37.500,- Jumlah armada trayek AL = 105 unit. Total biaya subsidi untuk trayek AL adalah Rp.3.937.500/hari, atau Rp.118.125.000/bulan, atau Rp.1.417.500.000,-/tahun. Jumlah biaya yang perlu disubsidi untuk menutupi kurangnya pendapatan sopir TSG adalah sebagai berikut :
 kekurangan pendapatan perhari = Rp.20.000, Jumlah armada trayek AL = 25 unit. Total biaya subsidi untuk trayek TSG adalah Rp.500.000,-/hari, atau Rp.15.000.000,-/bulan, atau Rp.180.000.000,-/tahun.

✚ Pengendalian dan sistem Kinerja Mikrolet

Karena jumlah jam kerja tidak memengaruhi tingkat pendapatan pengendara angkot, hal tersebut dapat menimbulkan perilaku *shirking*, oleh karena itu perlu adanya mekanisme kontrol. Mekanisme kontrol tersebut ialah lewat retribusi. Retribusi di tempatkan di cek point (retribusi sebagai cek point) dan setiap trayek memiliki beberapa cek point. Setiap satu rit dari sebuah trayek angkot harus melewati seluruh tempat retribusi (cek point) hingga mencapai tempat awal trayek. Kemudian diberlakukan minimum rit/hari sebagai standar yang harus di penuhi oleh sopir, apabila tidak terpenuhi maka upah dari sopir angkot dikurangi sebagai konsekuensi dari perilaku *shirking*. Selain itu pengemudi mikrolet juga akan menanggung denda/sanksi tilang bila melanggar peraturan lalu lintas (Iwan Margono, 2004)².

² www.google.com, Alternatif Solusi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Medan, Filiyanti T.A. Bangun, Jurnal Sistem Teknik Industri Volume 7, No. 4 Oktober 2006, diakses pada 12 Februari 2012

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

✚ Perbedaan pelayanan angkutan kota saat ini dan pelayanan mikrolet ideal berdasarkan kondisi di lapangan dan aturan baku

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
<p>AL versi Sopir :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Setiap saat tersedia o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan tidak dapat diperkirakan o Waktu total perjalanan cukup lama-dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu lama o kadang perlu berpindah kendaraan <p>AL Versi Aturan Baku</p> <ul style="list-style-type: none"> o Setiap saat tersedia o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan dapat diperkirakan o Waktu total perjalanan singkat-dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu lebih sedikit/lebih cepat o Tidak perlu berpindah kendaraan <p>TSG Versi Sopir:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Tidak Setiap saat tersedia, kurang armada o Kedatangan dan sampai tujuan waktu 	<p>AL versi Sopir :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk yang kurang nyaman <p>AL versi Aturan :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap 	<p>AL Versi Sopir:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan <p>AL Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan <p>TSG Versi Sopir :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan <p>TSG Versi</p>	<p>AL Versi Sopir:</p> <p>Ongkos relatif murah terjangkau</p> <p>AL Versi Aturan:</p> <p>Ongkos relatif murah terjangkau</p> <p>TSG Versi Sopir:</p> <p>Ongkos relatif murah terjangkau</p> <p>TSG Versi Aturan:</p> <p>Ongkos relatif murah terjangkau</p>	<p>Al Versi Sopir:</p> <p>O Waktu didalam kendaraan lama</p> <p>Al Versi Aturan :</p> <p>O Waktu didalam kendaraan singkat</p> <p>TSG Versi Sopir:</p> <p>O Waktu didalam kendaraan lama</p> <p>TSG Versi Aturan :</p> <p>O Waktu didalam kendaraan singkat</p>

Lanjutan..

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu Perjalanan
<p>perjalanan tidak dapat diperkirakan</p> <ul style="list-style-type: none"> o Waktu total perjalanan lama –sangat lama-dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu cukup lama-sangat lama o Tidak perlu berpindah kendaraan <p>TSG Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Setiap saat tersedia, kurang armada o Kedatangan dan sampai tujuan waktu perjalanan dapat diperkirakan o Waktu total perjalanan singkat dari rumah, menunggu,dalam kendaraan, berjalan ke tujuan o Waktu tunggu singkat o Tidak perlu berpindah kendaraan 	<p>saat</p> <ul style="list-style-type: none"> o Tidak berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk yang nyaman <p>TSG versi Sopir :</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o Jarang berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk yang kurang nyaman <p>TSG Versi Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Pelayanan yang sopan o Terlindung dari cuaca buruk o Mudah turun naik kendaraan o Tersedia tempat duduk setiap saat o Tidak berdesakan o Interior yang menarik tidak ada o Tempat duduk nyaman 	<p>Aturan:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Terhindar dari kecelakaan o Badan terlindung dari luka benturan o Bebas dari kejahatan 		

Konsep kebijakan subsidi untuk mikrolet di Kota Malang berkaitan dengan sumber dana.

Jumlah biaya yang perlu disubsidi untuk menutupi kurangnya pendapatan rata-rata sopir mikrolet AL adalah Rp.37.500,-/hari/unit atau Rp.1.417.500.000,- setahun untuk seluruh sopir trayek AL. Bagi mikrolet TSG adalah Rp.20.000,-/hari atau Rp. 180.000.000,- setahun untuk seluruh trayek TSG. Jumlah biaya subsidi tersebut mewakili biaya untuk trayek ramai dan trayek sepi. Jumlah biaya subsidi tersebut adalah selisih pendapatan sopir mikrolet jika sopir mengikuti aturan baku dalam pekerjaannya. Pendapatan sopir menjadi lebih sedikit dari biasanya, tetapi kinerja angkutan bisa menjadi lebih baik, sopir hanya mengangkut maksimal 12 orang penumpang, sopir tidak berhenti di terminal bayangan, sopir tidak berhenti lebih dari 15 menit, serta kecepatan yang tidak melebihi batas. Sehingga kekurangan pendapatan sopir, diharapkan dapat disubsidi dari pemerintah. Anggaran belanja subsidi pada pos anggaran belanja daerah adalah Rp.0,- artinya, selama ini tidak ada anggaran untuk subsidi, terlebih subsidi transportasi secara tunai.

Pemerintah Kota Malang tidak dapat membuat anggaran belanja subsidi, karena belum ada undang-undang atau peraturan daerah yang mengatur tentang kebijakan subsidi. Subsidi yang dapat diberikan Pemerintah Kota Malang untuk mikrolet Kota Malang adalah berupa kemudahan perijinan trayek, tarif dasar, dan tarif masuk terminal. Jika dilakukan kenaikan tarif dari Rp.2.500,- menjadi Rp. 2.700,- biaya subsidi menjadi lebih sedikit. Dengan tarif Rp.2.700,- mikrolet AL (105 armada) memerlukan subsidi Rp.2.467.500,-/hari, atau Rp.74.025.000,-/bulan, atau Rp.888.300.000,-/tahun. Sedangkan, mikrolet TSG (25 armada) memerlukan subsidi Rp.370.000,-/hari, atau Rp.11.100.000,-/bulan, atau Rp.133.200.000,-/tahun. Kenaikan tarif ini bagi sebagian penumpang tidak memberatkan, dan setuju untuk dilakukan karena akan mendapatkan pelayanan yang lebih baik dari mikrolet. Tetapi sebagian penumpang juga merasa keberatan karena tarif lebih mahal dan harus menunggu dilokasi-lokasi tertentu yang tidak dilarang. Namun demikian, meskipun ada

kenaikan tarif, masih ada biaya subsidi, yang dari pemerintah tetap tidak bisa diberikan. Cara lain untuk menambah jumlah penumpang adalah dengan memberi kelonggaran pada lokasi-lokasi dilarang berhenti, agar mikrolet dapat berhenti pada beberapa lokasi dilarang berhenti yang berpotensi penumpang untuk menambah jumlah penumpang. Tetapi hal tersebut memerlukan kajian lebih dalam lagi.

Hasil survey pada mikrolet AL dan TSG belum mewakili keseluruhan kondisi di lapangan, namun yang dikaji dalam penelitian ini adalah kondisi *real* dari sampling mikrolet AL dan TSG di Kota Malang. Perubahan kondisi di lapangan, sangat mudah berubah dan tidak bisa ditebak. Pada saat survey dilakukan, ditemukan variabel yang tidak dikeluarkan dalam rumusan variabel tetapi sangat mempengaruhi kondisi dilapangan, yaitu penumpang pelajar. penumpang pelajar memiliki tarif yang berbeda dari penumpang umum. Di dalam tulisan ini, seluruh penumpang diasumsikan memiliki strata yang sama.

6.2 Rekomendasi Konsep Kebijakan Subsidi untuk Peningkatan Kinerja Mikrolet Kota Malang.

Adapun rekomendasi konsep kebijakan subsidi untuk peningkatan kinerja mikrolet di Kota Malang adalah sebagai berikut :

6.2.1. Rekomendasi untuk Pemerintah

Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi diharapkan mampu membuat suatu kebijakan yang baik dalam hal menangani masalah-masalah transportasi darat yang makin hari makin bertambah. Perencanaan yang diharapkan tentu merupakan perencanaan yang cerdas, yang tidak hanya mememntingkan aspek transportasi, menempatkan transportasi sebagai satu sistem yang harus dilaksanakan dengan baik dan bisa mengesampingkan aspek-aspek yang lain. Pemerintah diharapkan mampu merencanakan transportasi darat yang dapat mengurangi polusi udara, menjaga keutuhan lingkungan untuk masa yang akan datang serta mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Berikut rekomendasi kepada Pemerintah Kota Malang.

✚ Sistem Gaji bagi Supir Mikrolet

Adanya kepastian pendapatan bagi pengemudi mikrolet akan mengurangi ketidakdisiplinan pengemudi mikrolet di jalanan sehingga umur kendaraan juga akan lebih lama. *Schedule* kedatangan/keberangkatan angum juga dapat diatur sehingga dengan jadwal yang pasti para penumpang tidak akan memaksakan diri untuk berjejalan di satu kendaraan (*overcrowded*) karena kendaraan berikut sudah dijadwalkan. Pemberian upah ke tenaga kerja menjadi tanggung jawab pemerintah, bukan swasta dimana pemerintah memberikan upah kepada tenaga kerja (pengendara angkot), sehingga sebesar apapun jam kerja dari pengendara tidak memengaruhi upah yang mereka terima, sehingga perilaku ugal-ugalan dan berhenti lama (*ngetem*) tersebut tidak ada lagi. Jumlah biaya yang perlu disubsidi untuk menutupi kurangnya pendapatan sopir AL adalah sebagai berikut : kekurangan pendapatan perhari = Rp.37.500,- Jumlah armada trayek AL = 105 unit. Total biaya subsidi untuk trayek AL adalah Rp.3.937.500/hari, atau Rp.118.125.000/bulan, atau Rp.1.417.500.000,-/tahun. Jumlah biaya yang perlu disubsidi untuk menutupi kurangnya pendapatan sopir TSG adalah sebagai berikut : kekurangan pendapatan perhari = Rp.20.000, Jumlah armada trayek AL = 25 unit. Total biaya subsidi untuk trayek TSG adalah Rp.500.000,-/hari, atau Rp.15.000.000,-/bulan, atau Rp.180.000.000,-/tahun.

✚ Pengendalian dan sistem Kinerja Mikrolet

Karena jumlah jam kerja tidak memengaruhi tingkat pendapatan pengendara angkot, hal tersebut dapat menimbulkan perilaku *shirking*, oleh karena itu perlu adanya mekanisme kontrol. Mekanisme kontrol tersebut ialah lewat retribusi. Retribusi di tempatkan di cek point (retribusi sebagai cek point) dan setiap trayek memiliki beberapa cek point. Setiap satu rit dari sebuah trayek angkot harus melewati seluruh tempat retribusi (cek point) hingga mencapai tempat awal trayek. Kemudian diberlakukan minimum rit/hari sebagai standar yang harus di penuhi oleh sopir, apabila tidak terpenuhi maka upah dari sopir angkot dikurangi sebagai konsekuensi dari perilaku *shirking*. Selain itu pengemudi mikrolet juga

akan menanggung denda/sanksi tilang bila melanggar peraturan lalu lintas (Iwan Margono, 2004)¹.

- ✚ Harus ada undang-undang yang memperbolehkan subsidi untuk angkutan umum. dengan adanya subsidi, maka dapat meningkatkan mutu pelayanan, meningkatnya mutu akan meningkatkan jumlah penumpang, jika jumlah penumpang bertambah maka kerugian pemerintah akan berkurang, penggunaan kendaraan pribadi juga berkurang.
- ✚ Diperlukan adanya pengkajian ulang terhadap kebijakan-kebijakan pemerintah terutama di bidang angkutan sehingga apa yang diterapkan dapat disesuaikan dengan keadaan masyarakat pada saat ini. Kajian yang dilakukan baik berupa survai di lapangan maupun studi - studi lalu lintas yang dilakukan secara berkala.
- ✚ Perlu adanya kontrol dari pemerintah terhadap kinerja sopir mikrolet, sehingga dapat menjamin ketertiban perilaku sopir. Jika semua sopir mikrolet di Kota Malang telah berlaku tertib maka kekurangan penumpang yang tidak terangkut yakni 18% penumpang pada trayek ramai dan 24% pada trayek sepi dapat hilang, dan menambah jumlah penumpang, sehingga menghilangkan biaya subsidi.
- ✚ Pemerintah dapat menganjurkan masyarakat agar beralih ke kendaraan umum, dengan cara menyediakan fasilitas transportasi umum yang aman, nyaman, dan terjangkau. Pemerintah Kota Malang dapat meningkatkan kinerja mikrolet dengan melakukan perbaikan operasi pelayanan frekuensi, kecepatan dan kenyamanan. Serta melakukan perbaikan pada sarana penunjang jalan (halte).

6.2.2 Rekomendasi untuk Masyarakat

Partisipasi masyarakat sangat diharapkan untuk meningkatkan kinerja pelayanan mikrolet Kota Malang. adapun partisipasi masyarakat yang dimaksud yaitu :

¹ www.google.com, Alternatif Solusi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Medan, Filiyanti T.A. Bangun, Jurnal Sistem Teknik Industri Volume 7, No. 4 Oktober 2006, diakses pada 12 Februari 2012

- ✚ Masyarakat sebagai penumpang mikrolet untuk tidak menunggu, naik dan turun mikrolet di sembarang tempat.
- ✚ Mematuhi peraturan lalu lintas khususnya untuk menunggu, menaikan dan menurunkan penumpang mikrolet, tidak berhenti melebihi batas maksimal waktu berhenti untuk mikrolet.
- ✚ Masyarakat hendaknya menyadari banyaknya penggunaan angkutan pribadi dapat menyebabkan kemacetan yang menimbulkan kerugian material dan immaterial yang dapat mempengaruhi perkembangan ekonomi Kota Malang.

6.2.3 Rekomendasi untuk Akademisi

Adapun rekomendasi untuk studi lanjutan adalah sebagai berikut :

Kinerja pelayanan mikrolet di Kota Malang telah mengalami penurunan kualitas pelayanan, pendapatan adalah salah satu faktor yang mempengaruhi kinerja sopir angkutan sebagai operator mikrolet di Kota Malang, untuk mengejar setoran, sopir mikrolet sering mengabaikan aturan lalu lintas sehingga kualitas pelayanan menurun. Oleh sebab itu, perlu dilakukan kajian-kajian lebih dalam untuk meningkatkan kinerja pelayanan mikrolet di Kota Malang dengan memperhatikan aspek pendapatan sopir mikrolet.

DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo. 2008. Dasar-Dasar Ekonomi Transportasi.
- Alamsyah, Alik Ansyori. 2005. Rekayasa Lalulintas. UMM Press. Malang.
- Nasution, Nur M. 2003. Manajemen Transportasi. Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Miro, Fidel. 2004. Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Munawar, Ahmad. 2005. Dasar-dasar Teknik Transportasi. Beta Offset. Jogjakarta.
- Suryabrata, Sumadi. 2006. Metodologi Penelitian. Penerbit PT Rajagrafindo Persada, Jakarta.
- Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Penerbit ITB, Bandung.
- Warpani, Sujarwoko P. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalanm. Penerbit ITB, Bandung.
- Wahab, Sukarno. 2001. Diktat Kulia EPT (Elemen dan Pengelolaan Transportasi). Malang.
- Team PKL Kota Malang STTD – 2006, Buku Evaluasi Angkutan Umum Kota Malang, Dinas Perhubungan 2011
- “UU Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum”.
- “Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 31 Tahun 2002”
- “Peraturan Daerah Kota Malang Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek”
- Www.google.com, Achmad Wicaksono, Bus Kota Siapa Takut, diakses pada 9 Februari 2012
- Www.google.com, Filiyanti T.A. Bangun, Alternatif Solusi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Medan, Jurnal Sistem Teknik Industri Volume 7, No. 4 Oktober 2006, diakses pada 12 februari 2012
- Www.google.com, Indri Nurvia Puspita Rini , Thesis Analisis Persepsi Penumpang Terhadap Tingkat Pelayanan Bus Way, Program Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang 2007, diakses pada 4 Februari 2012.
- Www.google.com, Program Subsidi Pemerintah, diakses pada 4 Februari 2012
- Www.google.com, Ratna Dewi Anggraeni, Thesis Preferensi Pilihan Moda Dengan Kajian Intermodality Pada Pergerakan Penumpang Angkutan Umum Jurusan Bandung-Jakarta, ITB, 2009, diakses pada 4 Februari 2012

Www.google.com, Riau2020, 17 Juli 2011

Www.google.com, Rudi Handoko dan Pandu Patriadi, Evaluasi Kebijakan Subsidi Non BBM, diakses pada 17 Juli 2011

Www.google.com, Siti Aminah, Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan, Jurusan Ilmu Politik FISIP, Universitas Airlangga, diakses pada 12 Februari 2012

Www.google.com, Suparmoko, Keuangan Negara dalam Teori dan Praktek BPFE Yogyakarta 2003, diakses pada 17 Juli 2011

Www.google.com, Upah Minimum Buruh (UMK/UMR) di Jatim, diakses pada 10 Februari 2012

Www.kompas.com, Rute Angkot Tidak Tergarap, Kamis 29 Juli 2011.

Www.wikipedia.com, Sistem Pengangkutan Gerak Cepat (Singapura), 17 Juli 2011

Www.kompas .com, Transportasi Perkotaan dan Sepeda Motor Menjadi Perhatian, Surabaya, 2 Juli 2011



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

FORM KEBUTUHAN DATA

Kepada:
Yth. Kepala Dinas Perhubungan
Kota Malang
Di
Tempat

Surveyor

Nama : Maria Gandini C Putri (07.24.047)
Institusi : Institut Teknologi Nasional Malang
Jurusan : Planologi/ Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas : Teknik Sipil dan Perencanaan
Perihal : Permohonan bantuan, dalam hal pengumpulan data untuk survey penelitian Skiripsi.

Tujuan Studi : Tujuan yang ingin dicapai untuk “*Peningkatan Kinerja Angkutan kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi*”

Adapun data yang saya perlukan adalah sebagai berikut :

No.	Jenis Data	Bentuk Data		
		Uraian	Peta	Tabel
	Kebijakan, dan Peraturan Mikrolet Kota Malang (Standar Pelayanan Mikrolet)	√		
	Peta jalur/ trayek mikrolet Kota Malang		√	
	Jumlah mikrolet yang beroperasi (tiap trayek), dan kepemilikan	√		√
	Lokasi dan jumlah fasilitas penunjang pelayanan angkutan kota	√	√	√
	Jumlah dan harga penjualan (pengadaan) mikrolet	√		√
	Data peremajaan mikrolet dan sistem peremajaan	√		√
	Data tentang paguyuban pengelola mikrolet	√		√
	Anggaran yang berkaitan dengan peningkatan kinerja (mikrolet)	√		√



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN

JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

Kepada:

Yth. Kepala Dinas

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Kota Malang

Di

Tempat

Surveyor

Nama : Maria Gandini C Putri (07.24.047)

Institusi : Institut Teknologi Nasional Malang

Jurusan : Planologi/ Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota

Fakultas : Teknik Sipil dan Perencanaan

Perihal : Permohonan bantuan, dalam hal pengumpulan data untuk survey penelitian Skiripsi.

Tujuan Studi : Tujuan yang ingin dicapai untuk “Peningkatan Kinerja Angkutan kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi”

Adapun data yang saya perlukan adalah sebagai berikut :

No.	Jenis Data	Bentuk Data		
		Uraian	Peta	Tabel
	Retribusi yang didapat dari mikrolet dan atau moda angkutan lain	√		√



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

FORM WAWANCARA

Nama : P. WIKI ODI MURHO
Umur :
Instansi : Dinas Perhubungan Kota Malang
Jabatan : STAF LAU UMAS
Tujuan Studi : Tujuan yang ingin dicapai untuk "Peningkatan Kinerja Angkutan kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi"

Bagaimana permasalahan dalam pengembangan mikrolet kota malang?

Jml penumpang kurang. jd sulit y mengembangkan sebagian sdh ada yg mencabut ijin trayek knn tdk ada penumpang.
perlu evaluasi y peraturan trhdp jalur yg ada (trayek).

Adakah dan bagaimanakah bentuk kerjasama & kordinasi dengan pemilik mikrolet?

- penerbitan ijin trayek & pengawasan, fungsi kontrol & pengelolaan
kru ijin trayek dipegang pemilik
-//- pengawasan & pegang smp.

Bagaimana bentuk kerjasama & kordinasi dengan supir mikrolet?

ga ada, program perencanaan dari pemerintah mengizinkan ke Dinas.

Bagaimana bentuk kerjasama & kordinasi dengan paguyuban mikrolet ?

Kordinasi ke paguyuban pertemuan y menyampaikan kebijakan & permasalahan seputar angkutan. (berifat temporer)



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

FORM WAWANCARA (Penumpang)

AL

Nama : ENTY COSTA
 Umur : 24
 Pekerjaan : MAHASISWA

Tujuan Studi : Tujuan yang ingin dicapai untuk "Peningkatan Kinerja Angkutan kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi"

Bagaimana kenyamanan penumpang dalam menggunakan mikrolet (ketepatan waktu sampai tujuan, kebersihan dalam mikrolet, keamanan)?

Tidak nyaman, ugal-ugalan, lama nunggunya, kursinya gak enak (bepis), kalo nunggu sampai penuh lama, panas + desakan.

Apakah permasalahan yang sering dihadapi saat naik mikrolet?

Nunggu lama.

Mengapa anda tertarik dengan / menggunakan mikrolet?

Murah, gak ada motor.

Menurut pengalaman anda dalam menggunakan mikrolet, bagaimanakah perilaku pengemudi?

= Bawa mobil kalo ke Arjosari. Penumpang sepi sopirnya ugal-ugalan.

Bagaimana tanggapan mengenai konsep subsidi (resiko status pegawai kontrak dengan pemerintah, setuju/tidak setuju, saran sistem dan sumber subsidi)?

Setuju, tapi susah juga kalo gmnnya ga berhenti di perempatan / hanya pada tempat tertentu, dan jalan keal ke jalan Paya (jalur angkut) sudah jauh.



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

Bagaimana inovasi dan kemitraan dalam upaya perbaikan kualitas pelayanan mikrolet ?

- Peremajaan (y peningkatan pelayanan) & penataan (jumlah trayek).
- Bus kota
- Kereta api

Bagaimana tanggapan anda mengenai konsep subsidi (resiko status pegawai kontrak dengan pemerintah, setuju/tidak setuju, saran sistem dan sumber subsidi)? dan APBD kota

- Baca Pedoman pengoperasian angkutan
- jika kondisi di benahi mungkin akan bisa dibantu subsidi
- ada cara lain dengan y pengurangan biaya bus & subsidi





INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

FORM WAWANCARA (sesudah survey) AL

Nama : Didik
 Umur : 47
 Pekerjaan : Supir mikrolet

Tujuan Studi : Tujuan yang ingin dicapai untuk "Peningkatan Kinerja Angkutan kota (mikrolet) Kota Malang melalui Konsep Kebijakan Subsidi"

Bagaimana sistem kerja (jam kerja/ sift, personil, istirahat) ideal menurut anda?

8-10 jam atau 12 jam / hari
 ktl - nahad 1 jam

Bagaimana bentuk kerjasama & kordinasi dengan pemilik mikrolet ?

Sama

Bagaimana bentuk kerjasama, kordinasi, dan peran paguyuban ?

Sama

Bagaimana bentuk kerjasama & kordinasi / kemitraan dengan pemerintah ?

Sama

Berapakah cash flow (biaya perawatan, biaya personil, biaya bensin, olie, tiap perjalanan, setoran, terima bersih) anda?

Jenis Biaya	Jumlah Biaya
Biaya perawatan	
Biaya Personil (supir, kondektur)	



INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI

KAMPUS : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting) Fax. (0341) 553015 Malang 65145

Biaya Operasional (bensin, oli, ban)	
Setoran ke pemilik	
Setoran ke Paguyuban	
Total Terima bersih	78 000

Apakah kendala yang sering dihadapi?

tidak cari penumpang karena cerbak, dll sekiranya
lebih ghran.

Bagaimana tanggapan anda mengenai konsep subsidi (resiko status pegawai kontrak dengan pemerintah, jumlah subsidi yang diharapkan) ?

sejauh upaya bisa untuk setoran
bersedia ikut ambil peran asal benar? dan
keefektifan dan pihak pemerintah.

**Tabel 1 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Karakter Sopir Hari Senin Pukul 05.30**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Jl. Simpang panji suroso	87	7	0	05.30
2	Jl. R P Suroso Lampu merah araya	<1	1	0	06.57
3	Jl. Laksamana AS tikungan jalan tenaga	1	0	1	
4	Jl. Tenaga depan gang pabrik	<1	0	1	
5	Jl. Karya Timur depan gang kecil	<1	2	0	
6	sudut RS lavalet	<1	0	2	
7	seberang pitstop	<1	0	3	
8	Jl. Surabaya	<1	0	0	
9	Jl. Veteran depan gerbang UNM	<1	0	1	
10	Jl. Veteran depan UB	<1	0	1	
11	Jl.Sumbersari depan UIN	<1	0	1	
12	Jl. Gajayana depan toko kue Madinah	<1	0	1	Putar, 07.35
13	Jl.Sumbersari depan UIN	<1	1	0	
14	Jl. Summersari seberang gang IV	1	0	1	
15	sudut jalan veteran lampu merah ITN	3	0	0	
16	Jl. Veteran tikungan depan bank BNI	<1	1	0	
17	Jl. Veteran, depan MX	<1	1	0	
18	Jl. Jakarta seberang werness	<1	0	1	
19	Jl. Surabaya depan Kantor Kecamatan Klojen	<1	0	1	
20	Jl. Surabaya sudut tikungan jl Jombang	2	1	0	
21	Jl. Jombang, depan Jl. Jombang I	1	0	0	
22	Jl. Semeru samping perpustakaan umum	1	0	1	
23	seberang KODIM	<1	0	0	
24	bundaran Tugu depan SMA	<1	0	0	
25	Sudut stasiun	1	0	0	
26	Sudut Seberang RS Lavalet depan brownis amanda	<1	2	0	
27	Jl. Raden Intan	<1	0	0	
28	depan terminal arjosari	1	0	1	
Jumlah			16	16	10.00

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 2 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Karakter Sopir hari Selasa pukul 10.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Depan SMP 5	<1	0	0	10.00
2	sudut jalan supratman sebelum pom bensin	4	0	0	
3	Sudut jalan seberang rampal setelah lampu merah	<1	1	0	
4	seberang stasiun, sudut Jl. Sriwijaya	<1	0	0	
5	depan KODIM	<1	1	0	
6	Jl. Semeru depan lai-lai	<1	1	0	
7	Jl. Semeru depan PH	1	1	0	
8	Jl. Semeru seberang Delive cafe	1	0	1	
9	jl. Depan Natasha skin care	<1	2	0	
10	Jl. Jombang, depan Jl. Jombang I	<1	0	0	
11	Depan UNM	1	0	0	
12	Jl. Bogor,depan jl. Salatiga	1	0	2	
13	Jl. Veteran depan UB	<1	0	1	
14	Jl. Gajayana seberang jl.kertosono	<1	0	1	
15	seberang pasar dinoyo	2	0	0	
16	depan salon Jl. Tlogomas	<1	1	0	
17	Depan terminal Landungsari	1	0	1	
18	Terminal Landungsari		0	1	11.45
19	depan indomaret tlogomas	1	1	0	
20	depan pasar dinoyo	<1	2	0	
21	Jl. Gajayana depan Jl. Kertopamuji	2	1	1	
22	Depan UIN	2	0	0	
23	Jl. Veteran sudut tikungan lampu merah ITN	4	2	0	
24	Jl. Veteran depan matos	<1	1	0	
25	sudut jalan depan unmer sebelum SOB	<1	0	1	
26	Jl. Jakarta depan wearness	<1	0	1	
27	Jl. Surabaya seberang UNM	<1	0	1	
28	Jl. Surabaya depan jl.jombang	1	0	0	
29	Jl. Semeru seberang PH	<1	2	1	
30	depan brownis amanda jl. W R Supratman	1	0	1	
31	depan bakso presiden seberang jl ramas	<1	0	1	
32	Jl. Ayani lampu merah singosari		0	1	
33	Terminal arjosari		0	1	13.45
Jumlah			16	16	

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 3 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Karakter Sopir hari Jumat pukul 15.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Terminal Landungsari	5	0	0	15.00
2	samping pos polisi depan terminal landungsari	< 1	1	0	
3	Jl. Tlogomas seberang perum. Bukit hijau	1	1	0	
4	Jl. Gajayana depan toko kue lampu merah	<1	2	0	
5	Jl. Gajayana seberang sardo	1	2	1	
6	Jl. Gajayana setelah sardo	<1	1	0	
7	Jl. Gajayana depan istana boneka	<1	0	1	
8	Jl. Veteran sudut setelah lampu merah ITN	2	0	1	
9	Jl. Veteran depan UB	1	1	0	
10	Jl. Veteran seberang SMP 4 sebelum mx	1	1	0	
11	Jl. Veteran depan MX	1	1	2	
12	Jl. Veteran depan makam pahlawan	<1	1	0	
13	Jl. Bandung seberang pom bensin	<1	0	2	
14	Jl. Surabaya sudut jl Jombang	1	0	1	
15	Jl. Jombang seberang jl. Jombang I	1	0	1	
16	Jl. Retawu perempatan dempo	<1	0	1	
17	Jl. Semeru depan delive cafe	<1	0	1	
18	Jl. Sriwijaya sudut tikungan seberang stasiun	1	3	0	
19	Jl. Trunojoyo depan stasiun	<1	1	0	
20	Jl. Tenaga	<1	1	0	
21	Jl Raden Intan	<1	1	3	
22	depan terminal arjosari	<1	3	0	16.35
23	sudut tikungan R P Suroso	1	0	0	
24	Jl. RP Suroso depan sulfat residence	1	1	0	
25	Jl. Karya Timur depan Bengkel las	<1	0	1	
26	Depan RS Lavalet	<1	1	0	
27	depan stasiun	1	1	0	
28	sudut tikungan Jl. Srwijaya	1	0	0	
29	Jl. Jombang seberang jl. Jombang I	<1	0	1	
30	Jl. Surabaya depan UNM	2	1	3	
31	Jl. Veteran tikungan	<1	0	1	
32	Jl. Veteran depan Diknas	<1	1	0	
33	Jl. Veteran lampu merah ITN	1	1	3	
34	JL. Sumpersari depan Sardo	1	0	2	
35	Jl. Gajayana depan madinah	<1	0	1	Putar 18.00
Jumlah			26	26	

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 4 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Karakter Sopir hari Sabtu pukul 18.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Terminal arjosari (belakang)	5	2	0	18.00
2	Jl. Simpang RP Suroso	1	0	0	
3	Jl. LA Sucipto pertigaan jl Tenaga	1	1	0	
4	Jl. Tenaga (tikungan)	<1	1	0	
5	Jl. Karya Timur depan Pabrik	<1	1	0	
6	jl. Karya Timur perempatan ciliwung	<1	0	1	
7	depan RS Lavalet	<1	0	2	
8	Depan Stasiun	<1	0	1	
9	Seberang stasiun	<1	0	0	
10	depan kodim	<1	0	1	
11	Jl. Semeru belakang stadion	1	5	0	
12	Jl. Semeru seberang delive cafe	<1	1	0	
13	Jl. Surabaya depan UNM	2	2	1	
14	Jl. Veteran depan gerbang UNM (seberang matos)	1	2	7	
15	Jl. Veteran depan SMP 4	1	4	0	
16	Jl. Sumber sari lampu merah ITN	1	2	3	
17	Jl. Sumber sari depan gg IV	<1	0	1	
18	Jl. Gajayana depan istana gajayana	<1	0	2	
19	Jl. Gajayana sebelum sardo	<1	0	1	
20	Jl. Gajayana depan sardo	<1	3	0	
21	Jl. Gajayana depan toko kue	<1	0	2	
22	Jl. MT Haryono seberang RS Unisma	<1	0	2	
23	Jl. Terminal landungsari		2		20.00
24	Jl. Tlogomas depan koperrasi	<1			
25	Jl. Tlogomas depan pom bensin	<1		1	
26	Jl. Tlogomas depas RS Unisma	<1	2		
27	Jl. Gajayana depan madinah	<1			
28	Jl. Gajayanan seberang Sardo	1	4		
29	Jl. Gajayana depan Jl. Kertosariro	<1		2	
30	Jl. Gajayana depan UIN	1		1	
31	Jl. Sumbersari depan seberang gg.IV	<1		2	
32	Jl. Veteran tikungan UB (lampu merah ITN)	2		2	
33	Jl. Veteran seberang SMP4 sbelum MX	1	4		
34	Jl. Veteran depan matos	<1			
35	Jl. Veteran depan makam pahlawan	1	4		
36	Jl. Bandung seberang madrasah	1		2	
37	Jl. Jakarta sebelum SOB	<1		4	
38	Jl. Surabaya sudut jl. Jombang	<1		2	
39	Depan Stasiun	2			
40	Jl. Trunojoyo, depan bakso mang yayat	<1	2		
41	Jl.WR Supratman depan brownis amanda	<1		2	Selesai, 21.30
Jumlah			42	42	

Sumber : Survey Primer 2011

Tabel 5 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Aturan Baku hari Senin pukul 05.30

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Jl.Simpang RP Suroso	15	0	0	05.30
2	Jl. R P Suroso 20 m setelah tikungan perum araya	<1	1	0	
3	Jl. R P Soroso setelah lampu merah ke 2	<1	1	0	
4	Jl. L A Sucipto 20 m sebelum jl Tenaga	1	2	0	
5	Jl. Tenaga 20 m setelah pertigaan	<1	1	0	
6	Jl. Tenaga depan pabrik	<1	0	1	
7	Jl. Tenaga Utara pertengahan	1	2	0	
8	Jl. Asahan depan Lap tenis	1	3	1	
9	Jl. WR Supratman depan SMP 5	1	2	2	
10	Jl. Sudirman depan KODIM	2	2	0	
11	Jl. Kartanegara pertengahan sbelum tugu	<1	0	2	
12	Jl. Kahuripan depan Kodim	<1	2	2	
13	Jl. Semeru seberang SMPYPK	1	0	4	
14	Jl. Surabaya seberang SMK 3	1	0	2	
15	Jl. Jakarta depan Jl Bogor	<1	0	1	
16	Jl. Bogor Sebelum jl Veteran	<1	0	1	
17	Jl. Veteran depan SMP 4	1	2	0	
18	Jl Veteran depan gerbang UB	<1	0	1	
19	Jl. Sumbersari depan roti bandung	<1	0	1	
20	Jl. Gajayana depan toko roti	<1	1	0	
21	Jl. M T Haryono seberang RS Unisma	<1	0	1	
22	Jl. Raya Tlogomas depan warung buah	<1	2	0	
23	Terminal Landungsari		0	2	06.45
24	Teminal landungsari	15	0	0	
25	Jl. Tlogomas seberan perum bukit hijau	<1	1	0	
26	Jl. Gajayana 20 m setelah jl kertopamuji	1	1	1	
27	Jl. Gajayana depan UIN	1	0	0	
28	Jl. Veteran depan univ UB 20 m	<1	0	1	
29	Jl. Veteran sebelum perempatan mx	1	0	0	
30	Jl. Jakarta depan wernes	<1	0	0	
31	Jl. Surabaya seberang UNM	2	0	0	
32	Jl Jombang depan Jl. Jombang I	1	1	0	
33	Jl Bondowoso depan WK	<1	0	1	
34	Jl Semeru depan ayam goreng pelangi	<1	0	0	
35	Jl. Trunojoyo seberang stasiun	<1	0	0	
36	Jl Cokroaminoto seberang pasar	<1	0	0	
37	Jl. W R Supratman depan brownis amanda	<1	0	0	
38	Jl. LA sucipto 20 m setelah pertigaan	<1	0	0	
39	Terminal arjosari		0	0	07.45
Jumlah			24	24	

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 6 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Aturan Baku hari Selasa pukul 10.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Terminal Arjosari	15	2	0	10.00
2	Jl. R P Suroso depan GUA Motor	<1	1	0	
3	Jl. Tenaga 20 m setelah pertigan	1	1	0	
4	Jl. Asahan depan LP	<1	1	1	
5	Jl. Asahan 15 m depan Jl Musi	1	2	1	
6	Jl Mahakam depan Jl. segitiga	1	1	1	
7	Depan RS Lavalet	<1		2	
8	Jl. Trunojoyo depan Stasiun	1	0	1	
9	Jl. Kahuripan depan KODIM	<1	0	2	
10	Jl. Semeru Depan PH	<1	0	1	
11	Jl. Surabaya depan UNM	3	1	0	
12	Jl. Veteran depan matos	<1	0	1	
13	Jl. M T Haryono seberang pasar dinoyo	<1	1	0	
14	Jl. Raya Tlogomas depan salon	<1	0	1	
15	Jl. Raya tlogomas depan perum bukit hijau	1	0	0	
16	Terminal Landungsari		0	0	11.00
17	Terminal Landungsari	15	0	0	
18	Jl. Raya Tlogomas depan tandon air	<1	1	0	
19	Jl. MT Haryono depan kampus unisma	1	1	0	
20	Jl. M T Haryono depan pasar dinoyo	<1	0	2	
21	Jl. MT Haryono depan mushola	<1	1	0	
22	Jl. Gajayana depan Jl. Kertopamuji	1	0	0	
23	Jl. Gajayana depan UIN	2	0	0	
24	Jl. Veteran depan makam pahlawan	1	0	0	
25	Jl. Jakarta depan jl Garut	<1	1	0	
26	Jl Jakarta seberang gg SDB Percobaan	<1	0	1	
27	Jl. Surabaya depan Kosabra	<1	0	0	
28	Jl. Jombang seberang jl. Jombang I	1	0	0	
29	Jl. Semeru depan heroin	<1	0	0	
30	Jl. Trunojoyo seberang stasiun	<1	0	0	
31	Jl. Cokroaminoto seberang pasar	1	0	0	
32	Jl. Karya Timur depan jl Citandui	1	0	0	
33	Jl. L A Sucipto seberang Madinah	1	0	0	
34	Terminal Arjosari		0	0	12.15
Jumlah			14	14	

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 7 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Aturan Baku hari Jumat pukul 15.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Terminal Landungsari		0	0	15.00
2	Depan terminal landungsari	<1	2	0	
3	Jl. Raya Tlogomas depan tandon air	<1	1	0	
4	Jl. MT haryono depan distro	<1	2	0	
5	Jl. Gajayana depan Pujasera	<1	1	0	
6	Jl. Gajayana seberang madinah	<1	2	0	
7	Jl. Gajayana seberang sardo	<1	0	2	
8	Jl. Gajayana depan kuburan	<2	0	2	
9	Jl. Sumpersari seberang gg IV	<1	0	1	
10	Jl. Veteran depan Gym	<1	0	1	
11	Jl. Veteran depan masjid sebelum mx	<1	4	1	
12	Jl. Veteran depan makam pahlawan	<1	1	0	
13	Jl. Veteran seberang madrasah	<1	0	0	
14	Jl. Jakarta seberang werness	<1	0	1	
15	Jl. Jombang 20 m setelah belokan	<1	0	4	
16	Jl. Bondowoso seberang natasha	<1	0	1	
17	Jl. Kartanegara depan Ganesha	<1	2	0	
18	Jl. Cokroaminoto depan toko kue	<1	0	2	
19	Jl. Karya Timur depan gg pabrik	<1	0	0	
20	Terminal Arjosari		1	0	16.00
21	Belakang terminal arjosari	1	0	0	
22	Jl. LA Sucipto sebelum pertigaan	<1	1	0	
23	Jl. Karya Timur depan gg IV		0	1	
24	Jl. Karya Timur depan pabrik kretek	<1	1	0	
25	Jl. Asahan depan LP	<1	2	0	
26	Jl. Batanghari depan jl Rawas	1	0	2	
27	sebelum RS lavalet	<1	0	1	
28	Jl. Surabaya depan UNM	1	0	1	
29	Jl. Veteran depan matos	<1	0	0	
30	Jl. MT haryono depan the reds	<1	1	0	
31	Jl. Raya Tlogomas depan salon	<1	0	1	
32	Terminal Landungsari		0	0	17.00
Jumlah			21	21	

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 8 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet AL
Menurut Aturan Baku hari Sabtu pukul 18.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Terminal Arjosari	5	1	0	18.00
2	Jl. LA Sucipto sebelum pertigaan	1	0	0	
3	Jl. Karya Timur 15 m sesudah perempatan ciliwung	1	0	0	
4	Jl. Mahakam depan jl mahakam 1	<1	1	0	
5	Jl. Mahakam depan apotik	<1	1	0	
6	Jl. Sudirman depan kodim brawijaya setelah pertigaan lampu merah	<1	2	0	
7	Jl. Trunojoyo seberang bakso mang yayat	<1	0	2	
8	Jl. Trunojoyo depan stasiun	<1	1	0	
9	Jl. Kartanegara depan Bank	<1	0	2	
10	Jl. Semeru depan Bank Comonwealth	<1	0	1	
11	Jl. Semeru depan lai-lai	<1	1	0	
12	Jl. Ijen depan 20 m dari tikungan semeru	<1	0	1	
13	Jl. Veteran depan Matos	<1	0	1	
14	Jl.Veteran depan SMP 4	<1	2	0	
15	Jl. Veteran 15 m dari tikungan UB	<1	1	0	
16	Jl. Sumbersari depan gg II	<1	0	3	
17	Jl. M T haryono depan gg seberang pasar	<1	2	0	
18	Jl.Gajayana depan warung buah	<1	1	0	
19	Depan terminal landungsari	<1	0	3	18.50
20	Terminal Landungsari	<1	0	0	
21	Jl. Gajayana depan pujasera	<1	1	0	
22	Jl. Gajayana seberang madinah	<1	2	0	
23	Jl. Gajayana seberang nasi goreng gandrung	<1	3	0	
24	Jl. Veteran tikungan UB	<1	0	4	
25	Jl. Veteran depan Masjid	<1	0	1	
26	Jl. Surabaya 20 m sebelum Jl. Jombang	2	0	1	
27	Jl. Semeru depan marthatilaar	<1	1	0	
28	Jl. Kahuripan depan Masjid	<1	0	1	
29	Jl. Cokroaminoto seberang toko kue	<1	1	0	
30	Seberang RS Lavalet	<1	0	1	
31	Jl. L A Sucipto depan warung belut	<1	1	0	
32	Terminal Arjosari		0	1	20.05
Jumlah			22	22	

Sumber : Survey Primer 2011

**Tabel 9 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet TSG
Menurut Karakter Sopir hari Senin pukul 07.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	TPU Samaan	15	0	0	07.45
2	Pasar Samaan	<1	2	0	
3	Perkampungan Jl. Sri Gading	<1	1	0	
4	Perkampungan Jl. Cempaka Putih	<1	1	0	
5	Perkampungan Jl. Cempaka Putih	<1	2	0	
6	Perkampungan Jl. Cempaka Indah	<1	1	0	
7	Perkampungan Jl. Kumis Kucing	<1	0	2	
8	Perkampungan Jl. Kumis Kucing	<1	1	0	
9	Perkampungan Jl. Kumis Kucing	<1	0	1	
10	Perkampungan Jl. Kumis Kucing	<1	1	0	
11	Komp. Perum. Jl. Semanggi	<1	0	1	
12	Komp. Perum. Jl. Semanggi	<1	1	0	
13	Bang Niaga Jl. Sukarno Hatta	<1	0	1	
14	Ruko samping Mc.D, Jl.MT Haryono	<1	0	2	
15	depan Kampus UIN	<1	2	0	
16	Sigura-gura hills	<1	2	0	
17	Perkampungan Karang Besuki	<1	0	1	
18	Perkampungan Karang Besuki	<1	0	2	
19	Perkampungan Karang Besuki	<1	0	1	
20	Perkampungan Karang Besuki	<1	0	2	
21	Perkampungan setelah Tidar Villa Estate	<1	0	1	
22	Pangkalan Tidar	31	0	0	08.41
23	Depan BCT	2	0	0	09.14
24	Perkampungan Karang Besuki	<1	2	0	
25	Perkampungan Sigura-gura Hills	<1	3	0	
26	Belakang UIN	<1	2	0	
27	Seberang Hartono komputer Jl. Sigura2	<1	0	1	
28	Lampu Merah ITN	<1	0	2	
29	Masjid sumber sari	<1	0	2	
30	depan Sardo	<1	2	0	
31	seberang fak.teknik UB-MT. Haryono	<1	0	1	
32	Pertigaan Jl. Semanggi	<1	0	2	
33	Kuburan Samaan	<1	0	1	
34	Pangkalan Samaan				09.53
Jumlah			23	23	

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

**Tabel 10 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet TSG
Menurut Karakter Sopir hari Selasa pukul 10.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	TPU Samaan	20	0	0	11.22
2	jl. Sukarno hatta depan bank Niaga	<1	2	0	
3	jl. Gajayana depan toko komputer	<1	0	1	
4	jl. Bend.sigura-gura depan warung	<1	2	0	
5	jl. Sunan kalijaga pertigaan	<1	0	2	
6	jl. Sunan kalijaga perkampungan	<1	1	0	
7	jl. Sunan kalijaga perkampungan	<1	1	0	
8	karangbesuki perkampungan	<1	0	2	
9	karangbesuki perkampungan	<1	1	0	
10	karangbesuki perumahan	<1	0	1	
11	villa tidar estate	<1	0	1	
12	Pangkalan Tidar	25	0	0	12.28
13	jl. Sunan kalijaga depan alfamart	<1	1	0	
14	jl. Bend.sigura-gura seberang pujasera	<1	0	1	
15	jl. Sumber sari depan toko komputer	<1	3	0	
16	jl. Gajayana depan sardo	<1	0	1	
17	jl. MT Haryono depan bengkel sanjaya	<1	2	0	
18	jl. Semanggi perumahan	<1	0	2	
19	pangkalan samaan	<1	0	2	13.40
Jumlah			13	13	

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

**Tabel 11 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet TSG
Menurut Karakter Sopir hari Sabtu pukul 13.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	TPU Samaan	20	0	0	15.10
2	Jl. Sukarno-Hatta depan pilar komputer	5	2	0	
3	Jl. Bendungan Sigura-gura lampu merah ITN	<1	0	1	
4	Jl. Bendungan Sigura-gura depan masjid	<1	1	0	
5	Karangbesuki perkampungan	<1	0	2	
6	tidar villa estate	<1	0	0	
7	pulang				16.21
Jumlah			3	3	

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

**Tabel 12 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet TSG
Menurut Aturan Baku hari Senin pukul 07.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Pangkalan samaan	15	0	0	07.00
2	jl. Gilimanuk, gapura	< 1	3	0	
3	jl. Gilimanuk depan posyandu	< 1	1	0	
4	jl. Anggrek perumahan	< 1	2	0	
5	jl. Anggrek perumahan	< 1	0	1	
6	jl. Srigading, depan fotocopy xerox	< 1	0	2	
7	jl. Sukarno-hatta, depan pilar komputer	2	2	2	
8	jl. Gajayana, 100 m setelah lampu merah	< 1	0	1	
9	jl. Gajayana, depan alfamart	< 1	0	2	
10	pangkalan tidar	15	0	0	08.12
12	jl. Gajayana depan perum istana gajayana	< 1	3	0	
13	jl. MT Haryono depan PLN	< 1	0	2	
14	jl. MT Haryono seberang fak. Teknik UB	< 1	1	1	
15	jl. Srigading, depan warung madura	< 1	0	1	
16	jl. Srigading, perkampungan	< 2	3	0	
17	jl. Anggrek perumahan	< 3	3	0	
16	Pangkalan samaan		0	6	09.15
Jumlah			18	18	

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

**Tabel 13 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet TSG
Menurut Aturan Baku hari Selasa pukul 10.00**

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	TPU Samaan	15	3	0	10.00
2	Jl. Gilimanuk, perkampungan	<1	1	0	
3	Jl. Gilimanuk, depan warung	<1	0	1	
4	Jl. Kumis Kucing perumahan	<1	0	1	
5	Jl. Kumis Kucing perumahan	<1	0	1	
6	Jl. Kumis Kucing perumahan	<1	0	1	
7	Jl. Semanggi	1	0	0	
8	Jl. MT Haryono depan MC. D	<1	1	0	
9	Jl. Sumbersari seberang permak jeans	<1	0	1	
10	Jl. Bend. Sigura-gura seberang puskesmas	<1	1	0	
11	Karang besuki perkampungan	<1	0	1	
12	Pangkalan Tidar	15	0	0	11.17
13	Depan perum BCT	5	1	0	
14	Jl. Merjosari Selatan seberang atlantik	<1	0	0	
15	Jl. Sumbersari 100 m setelah lampu merah	<1	0	1	
16	Jl. MT Haryono gg. Kerajinan keramik	<1	0	0	
17	Jl. Sokarno hatta depan poltek	<1	1	0	
18	Jl. Cepaka Indah Perkampungan	1	0	1	

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
19	Pangkalan samaan				12.15
	Jumlah		8	8	

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

Tabel 47 Lokasi dan Jumlah Penumpang Naik Turun Mikrolet TSG Menurut Aturan Baku hari Sabtu pukul 13.00

Titik	Lokasi Berhenti	Waktu Berhenti (menit)	Jumlah Penumpang		Keterangan
			Naik	Turun	
1	Pangkalan Samaan	15	0	0	13.00
2	Jl. Soekarno Hatta depan bank Niaga	<1	1	0	
3	Jl. Bendungan Sigura-sigura depan indomaret	<1	0	1	
4	Jl. Sigura-gura depan srikandi	<1	1	0	
5	Karang besuki perkampungan	1	0	1	
6	Pangkalan Tidar		0	0	14.15
7	depan perum BCT	15	0	0	
8	Jl. Sumbersari 100 m setelah lampu merah	<1	1	0	
9	Jl. MT Haryono setelah PLN	1	0	1	
10	Jl. Semanggi Timur pertigaan	1	1	0	
11	Jl. Gilimanuk samping kuburan	<1	0	1	
12	Pangkalan samaan		0	0	15.30
	Jumlah		4	4	

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

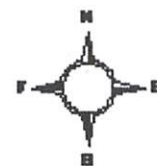
No : 4.42

Legenda :



Rambu dilarang berhenti

Sumber : Hasil Survey Primer



PETA LOKASI RAMBU DILARANG BERHENTI PADA TRAYEK AL



Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

No : 4.30

Legenda :

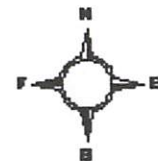


Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan



Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET AL
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SENIN PUKUL 05.30**

Survei Lapangan
Kawasan Perumahan
Kawasan Perkotaan



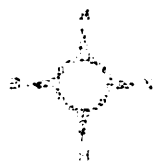
1:5000
Kawasan Perumahan
Kawasan Perkotaan

1:5000

1:5000

1:5000
1:5000
1:5000

1:5000



HARI SENIN PUKUL 08.00
MENURUT KARAKTER SOPH DAN MENURUT ATURAN BAKU
PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET AL



Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Sepuluh Nopember
2012

No : 4.34

Legenda :



Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan

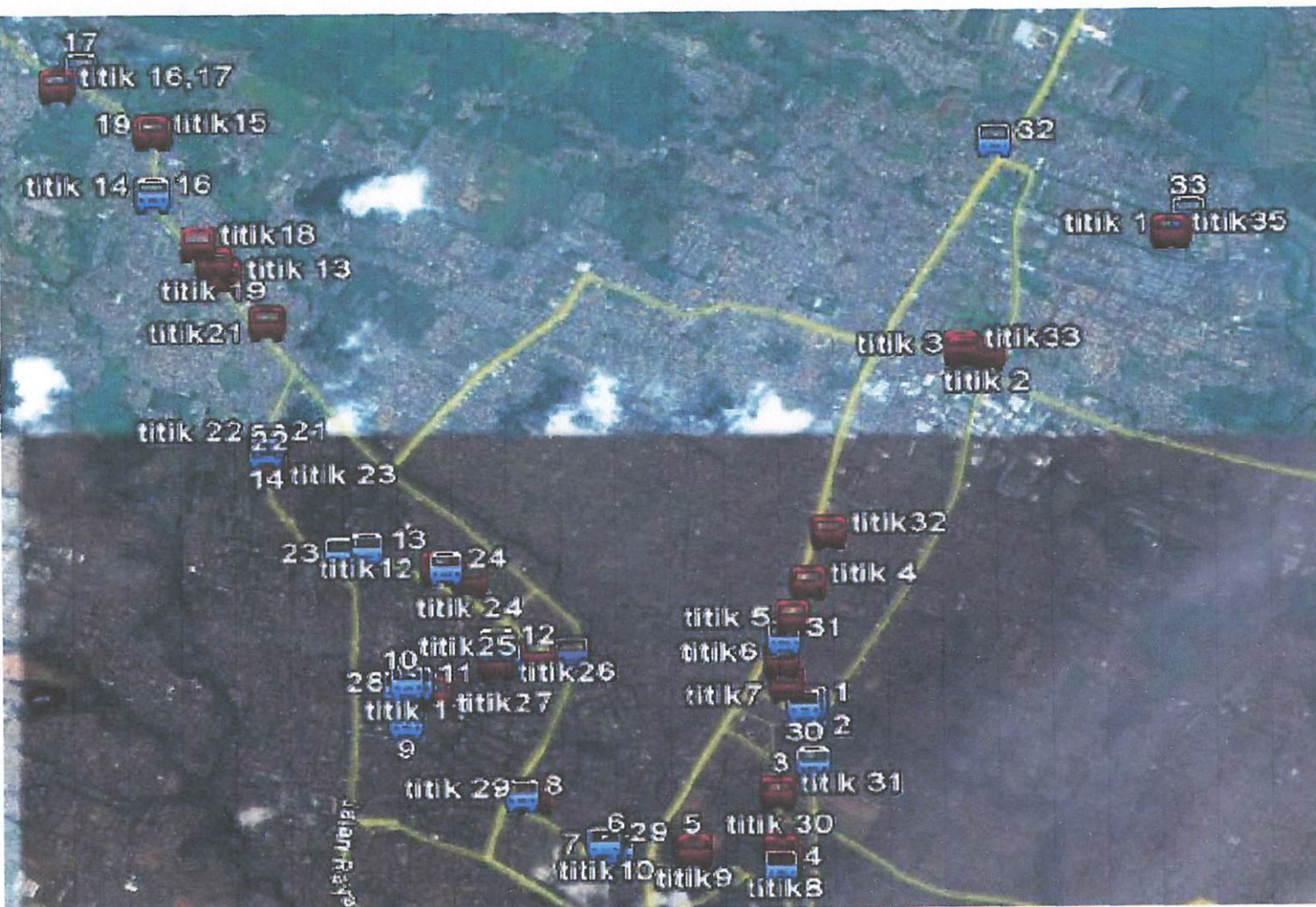


Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET AL
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SELASA PUKUL 10.00**



Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari faktor-faktor yang mempengaruhi terhadap hasil belajar.

Tugas Akhir

Disusun oleh: NAMA DAN NIMAT
Dosen Pembimbing: NAMA DAN NIMAT

2012

10

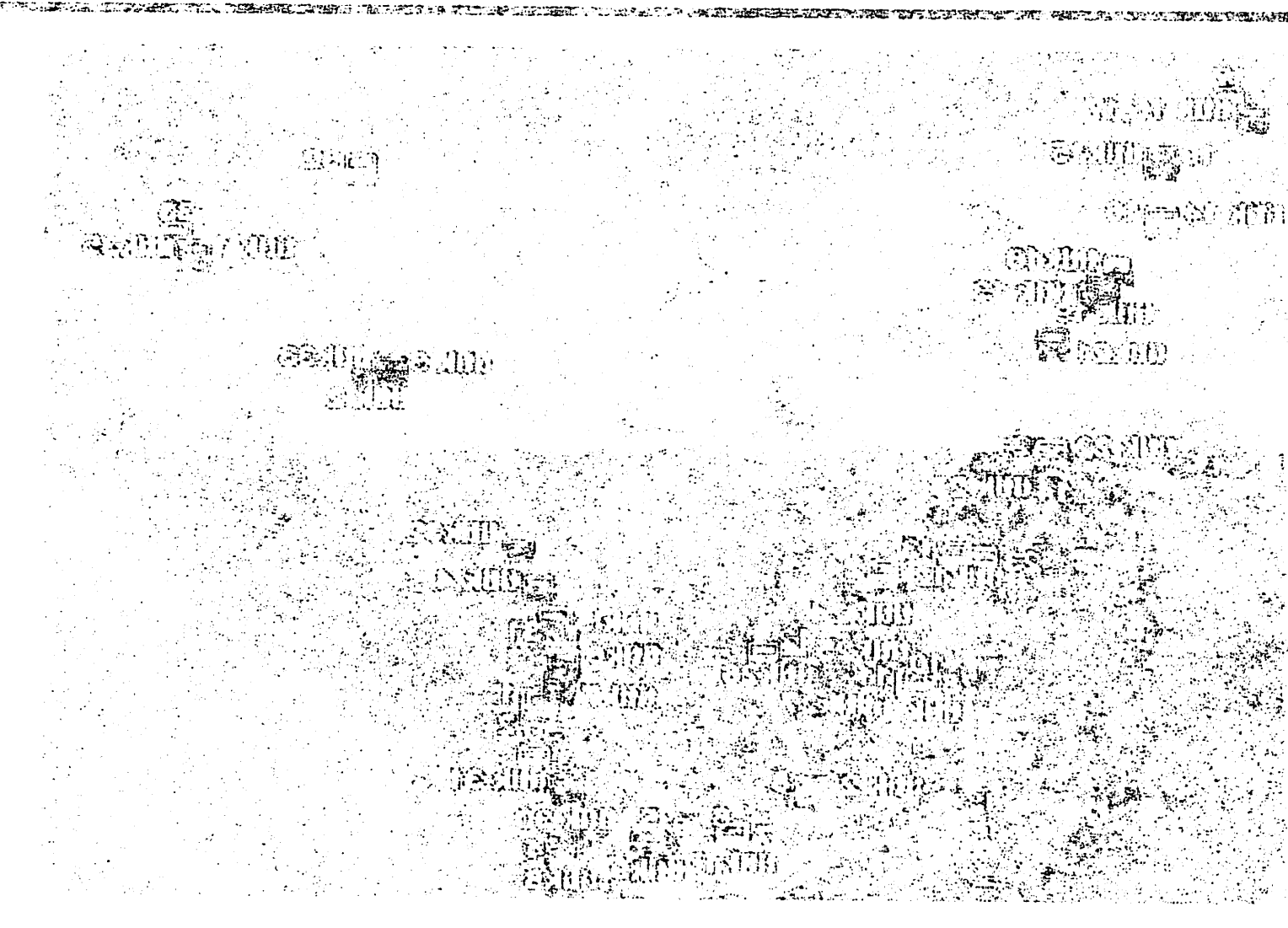
10

10
10
10
10

10



PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHEKTI MIKROLET AL
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SELASA PUKUL 10.00



Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

No : 4.38

Legenda :

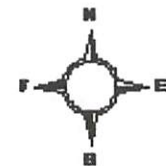


Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan



Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET AL
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI JUMAT PUKUL 15.00**



Studi Pemukiman (Urban
- dan Rural) (1960-1965)
Kota (Urban) dan
Lingkungan (Rural)



1960-1965

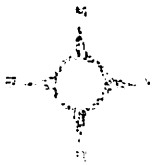
Urban dan Rural (1960-1965)
Kota (Urban) dan
Lingkungan (Rural)

1960-1965

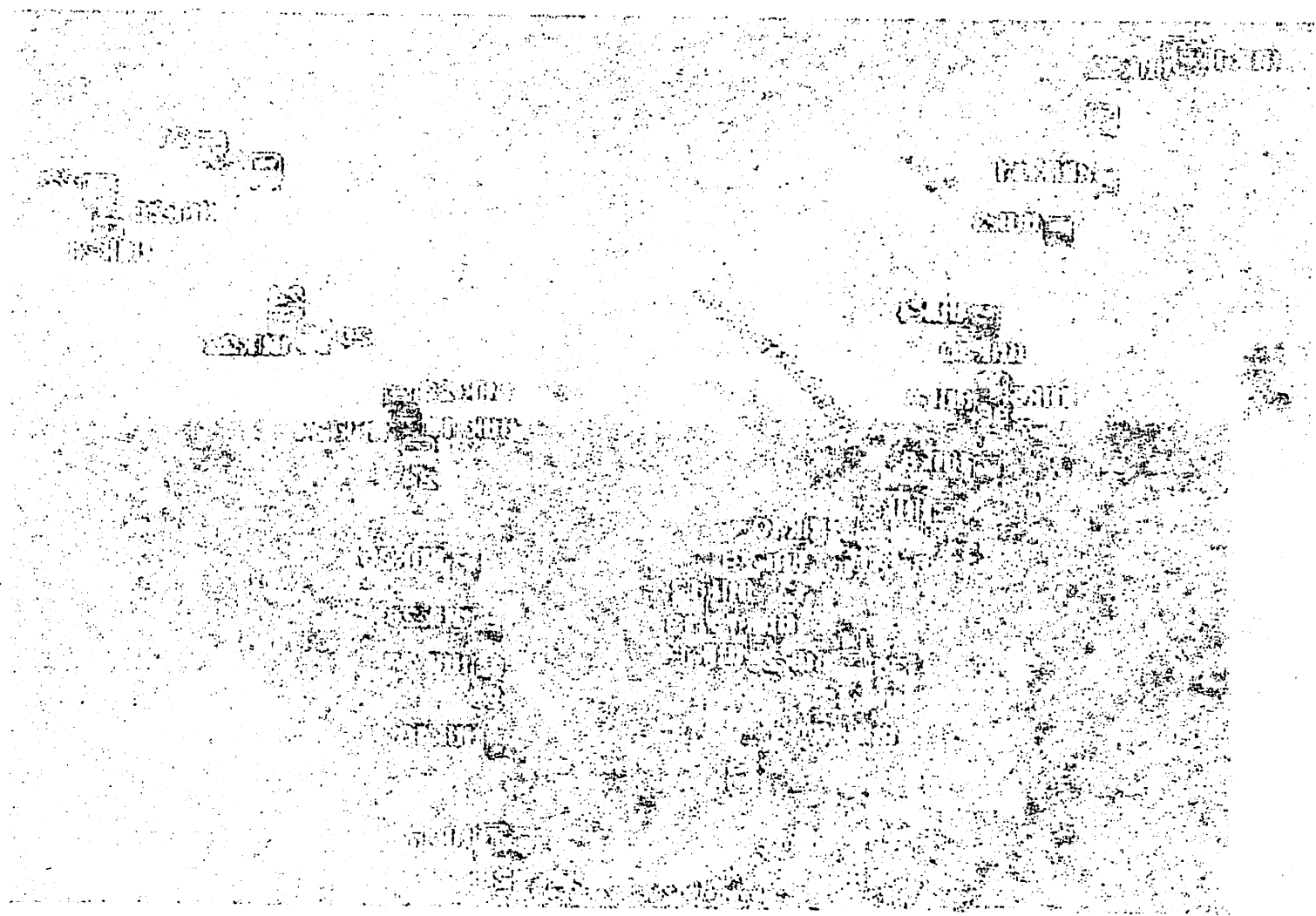
1960-1965

Urban dan Rural (1960-1965)
Kota (Urban) dan
Lingkungan (Rural)

1960-1965



HARI JUMAT PUNUL 13:00
MENCURUT KARAKTER SOPIR DAN MENCURUT ATURAN BAKU
PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET AL



Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

No : 4.41

Legenda :

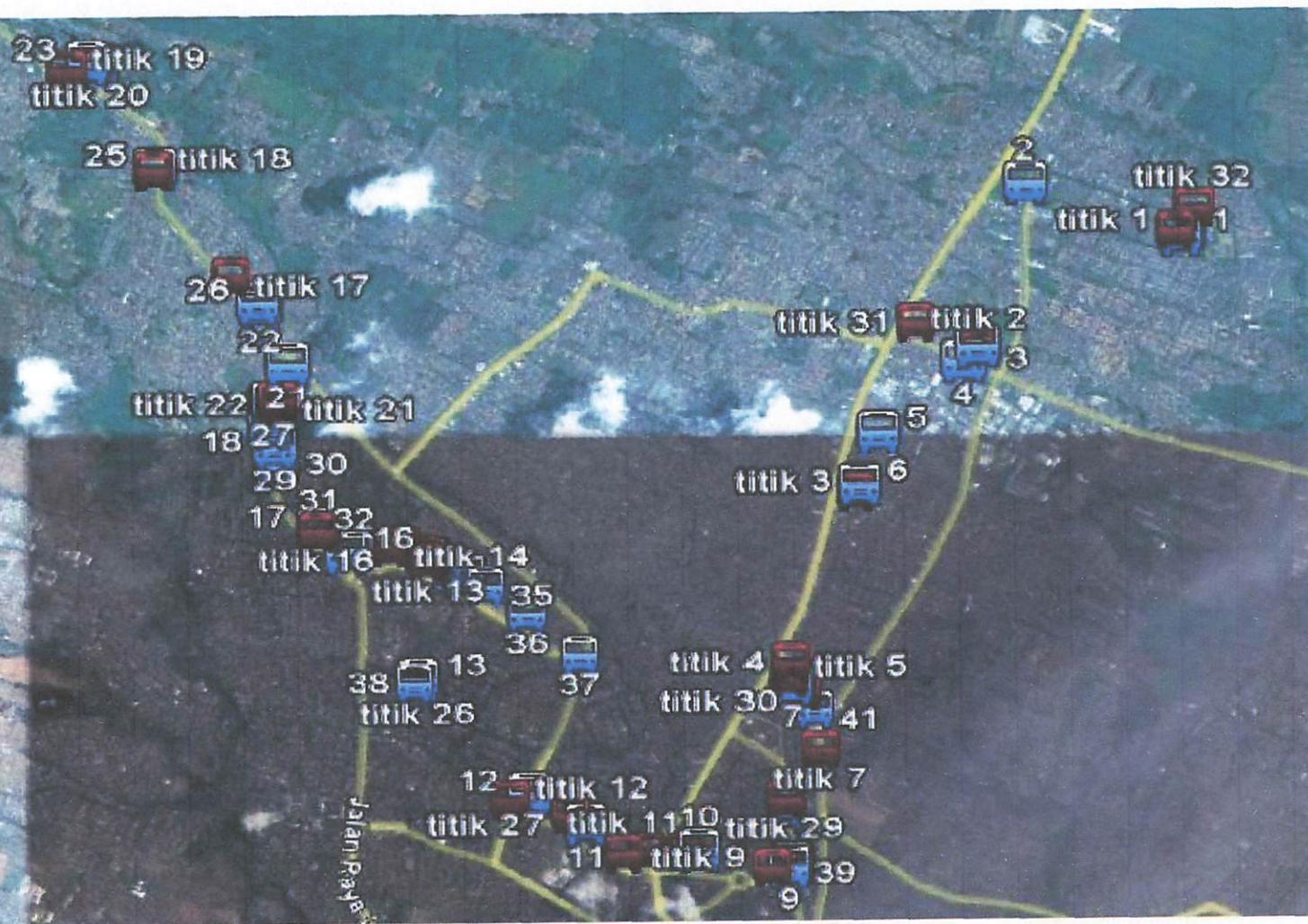
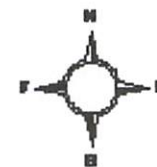


Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan



Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET AL
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SABTU PUKUL 18.00**

1. Nama Lokasi : ...
2. Tanggal Pengambilan : ...
3. Nama Tim : ...



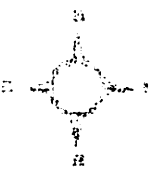
10000

1. Nama Lokasi : ...
2. Tanggal Pengambilan : ...
3. Nama Tim : ...

10000

1. Nama Lokasi : ...
2. Tanggal Pengambilan : ...
3. Nama Tim : ...

1. Nama Lokasi : ...
2. Tanggal Pengambilan : ...
3. Nama Tim : ...



HARI GABTU PUKUL 18.00
MEMURUT KARAKTER SOPIN DAN MEMURUT ATURAN BAKU
PETA PERBANDINGAN LOKASI BENIHNTI MINROLLET AL

Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

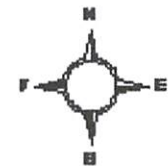
No : 4.61

Legenda :

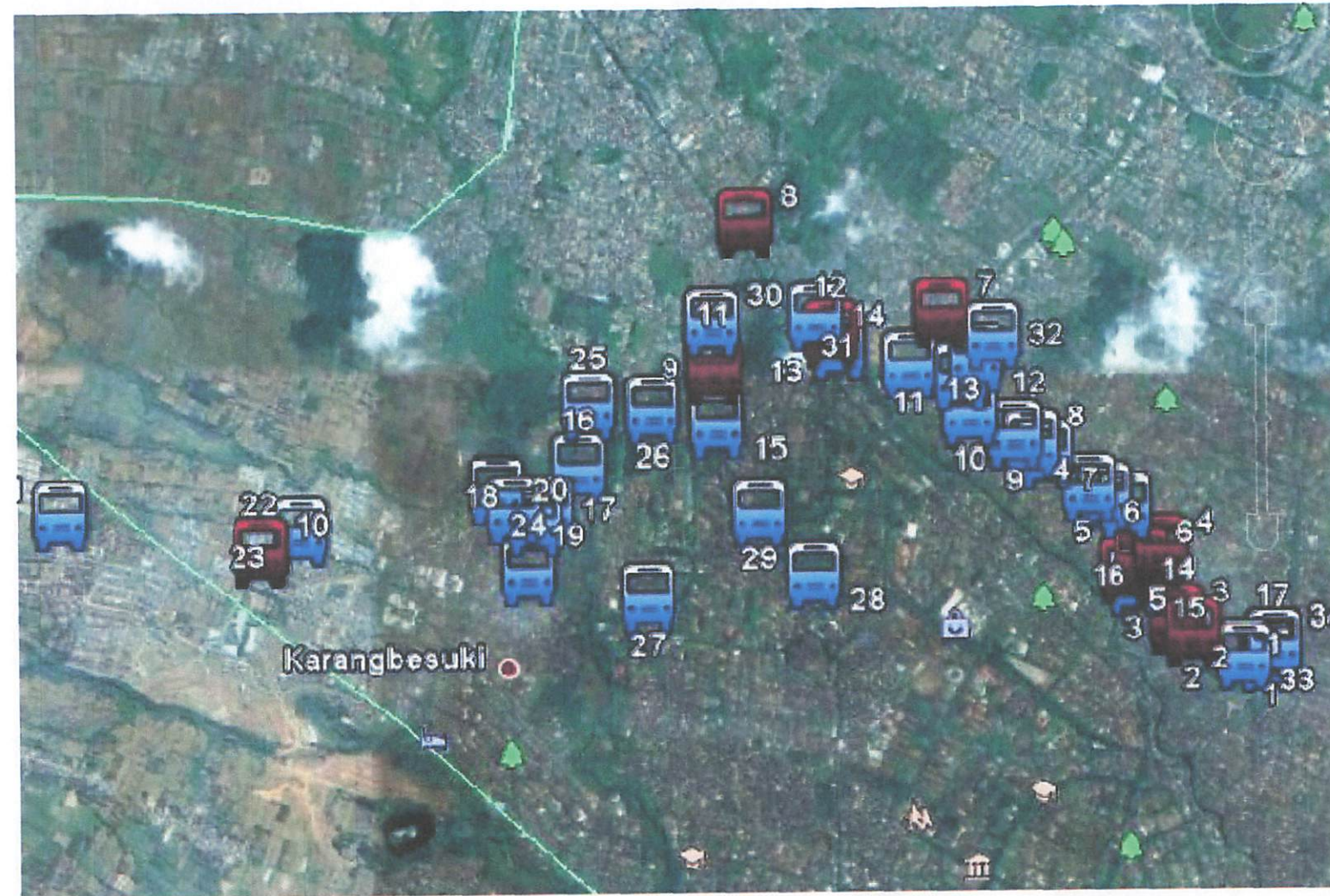


Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan
Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET TSG
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SENIN PUKUL 07.00**



Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

No : 4.66

Legenda :



Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan

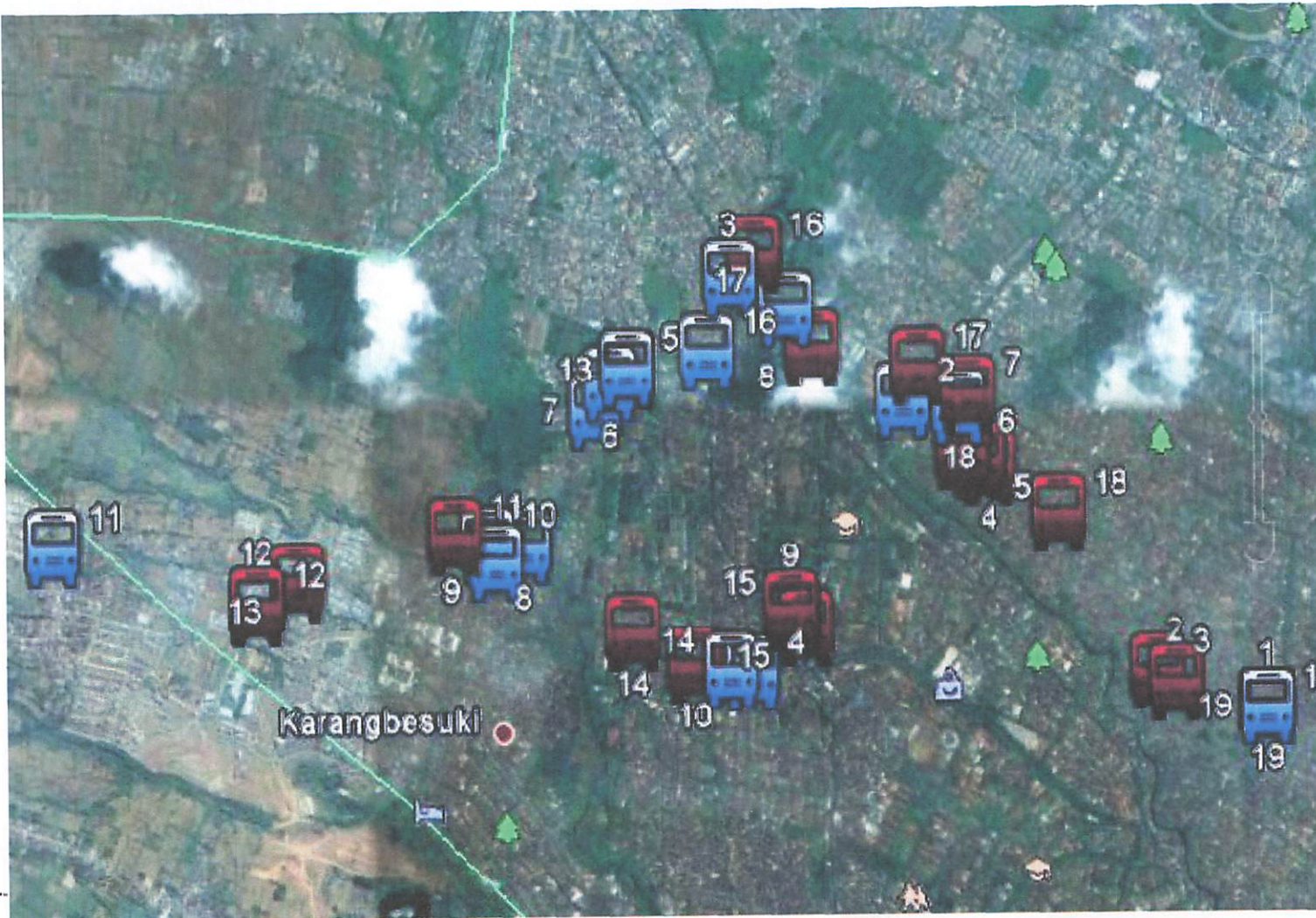


Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET TSG
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SELASA PUKUL 10.00**



Studi Peningkatan Kinerja
Angkutan Kota (Mikrolet)
Kota Malang melalui
Konsep Kebijakan Subsidi



Tugas Akhir
Jurusan Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan
Institut Teknologi Nasional Malang
2012

No : 4.70

Legenda :

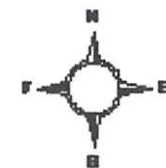


Titik Lokasi Berhenti menurut
aturan

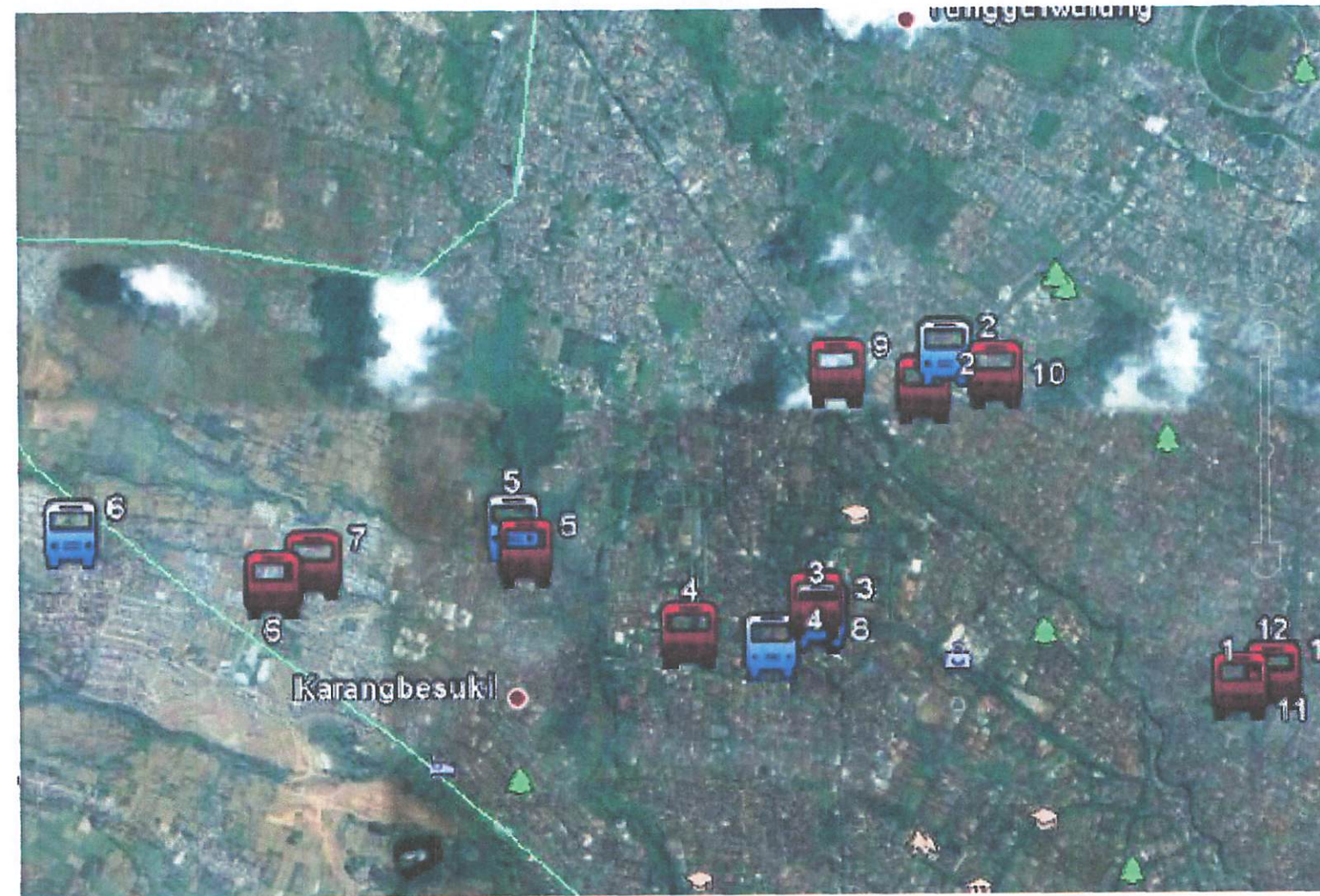


Titik Lokasi berhenti menurut
karakter sopir

Sumber : Hasil Survey Primer



**PETA PERBANDINGAN LOKASI BERHENTI MIKROLET TSG
MENURUT KARAKTER SOPIR DAN MENURUT ATURAN BAKU
HARI SABTU PUKUL 13.00**

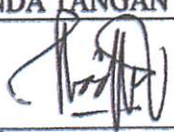


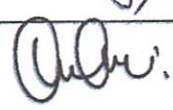


Dokumentasi Survey Oktober 2012




**DAFTAR HADIR UJIAN PROPOSAL
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI/PWK
PERIODE I 2012
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

1. Nama Mahasiswa : **MARIA GANDANI CAHYANING PUTRI**
2. N I m : 07.24.047
3. Jurusan : **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal : **RABU, 26 OKTOBER 2011**
5. Waktu : **10.00 - SELESAI**
6. Ruang : **r. Studio Wilayah**
7. Judul Tugas Akhir : **STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET) KOTA MALANG MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI**

NO	NAMA DOSEN PEMBAHAS	TANDA TANGAN
1	IKA DAMAYANTI, ST	
2	ENDRATNO BUDI SANTOSA, ST	
3	MARIA ENDARWATI, ST, MIUM	
4	FANITA CAHYANING A, ST	

Malang, 26 OKTOBER 2011
Mengetahui
Ketua Jurusan T. Planologi


Dr. Ir. Ibnu sasongko, MT
NIP.Y. 1018800178

Panitia Pelaksana Tugas Akhir
Koordinator


Arief Setiyawan, ST, MT
NIP.Y.1030100369

**DAFTAR HADIR UJIAN PROPOSAL
JURUSAN TEKNIK PWK/PLANOLOGI
PERIODE I 2012
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

1. Nama Mahasiswa : **MARIA GANDINI CAHYANING PUTRI**
2. N I m : 07.24.047
3. Jurusan : **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal : **RABU, 26 OKTOBER 2011**
5. Waktu : **10.00 - SELESAI**
6. Ruang : **r. Studio Wilayah**
7. Judul Tugas Akhir : **STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET) KOTA MALANG MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI**



NO	NAMA MAHASISWA	NIM	TANDA TANGAN
1.	Eti Kurniati	07.24.068	
2.	Baiq Agustin Dwi A.	07.24.064	
3.	Hery Setiawan P.	07.24.028	
4.	Paskahrina A-B	07.24.074	
5.	Hendrik Triumbowo	07.24.011	
6.	KADER. DWI. JANI. ASTUTI	07.24.073	
7.	Nuzlah Isnaniyah	07.24.023	
8.	Sasmi. M. Suardi	07.24.017	
9.	Fahlevi A. Irawan	07.24.090	
10.	Dulce Maria D. XC	07.24.002	
11.	DEASY DEBORAH LATUPEWA	07.24.030	
12.	Karel W J Corputty	07.24.058	

Malang, 26 OKTOBER 2011
Mengetahui
Ketua Jurusan T. Planologi

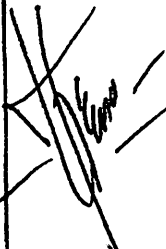

Dr. Ir. Ibnu sasongko, MT
NIP.Y. 1018800178


Panitia Pelaksana Tugas Akhir
Koordinator

Arief Setiawan, ST, MT
NIP.Y.1039000214

**BERITA ACARA
SEMINAR PROPOSAL**

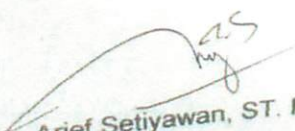
Nama : Maria Gandini Cahyaning Putri
NIM : 07.24.047
Judul : Studi Peningkatan Kinerja Angkutan Kota (Mikrolet) Kota Malang
 Melalui Konsep Kebijakan Subsidi
Hari/ Tanggal : Rabu, 26 Oktober 2011
Waktu : 10.00-Selesai

Penguji	Pertanyaan/ Saran	Paraf
Endratno Budi Santosa, ST	<ol style="list-style-type: none"> 1. Jika studi ini adalah studi manajemen maka aspek manajerial lebih ditekankan daripada sedi teknis. 2. Terminologi : ukuran kinerja angkutan (parameter), dan upaya peningkatan kinerja apa saja? 3. Bagaimana keterkaitan dan mekanisme dari aspek subsidi dengan paguyuban, pelaku angkot dan pemerintah. 4. Bagaimana implementasi dari variabel pada halaman 28-30? 5. Kelayakan operasional sebagai dasar system dan jumlah subsidi. 6. Kenapa perlu membahas dua trayek? 	
Maria Enderwati, ST, MIUM	<ol style="list-style-type: none"> 1. Redaksional : <ul style="list-style-type: none"> - Cek sistem penulisan ibid apabila kutipan sama dari sumbernya/bukunya sama cara penulisan seperti apa? - Narasumber dari media, website ditulis waktunya. - Cara penulisan gambar, peta ikuti aturan - Jangan sampai ada penulisan singkatan, salah tulis, dll. 2. Materi : <ul style="list-style-type: none"> - Peningkatan kinerja mikrolet menurun, darimana?variabelnya apa? - Latar belakang diperbaiki, banyak pernyataan-pernyataan yang merupakan 	


Penguji	Pertanyaan/ Saran	Paraf
	<p>kesimpulan tetapi salah dan tidak ada yang mendasarinya.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tujuan dari studi ini mau mencari apa? belum jelas dan tampak pada tujuan dan sasaranya. - Peta lokasi, gmabar dll, belum menunjukkan lokasinya dimana. - Konsep kebijakan subsidi, pemerintah berusaha menghapus. Pikirkan sistemnya seperti apa. - Trayek? 	
<p>Fanita Cahyaning Arie, ST</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Alat ukur kinerja angkot (mikrolet) 2. Kebijakan subsidi untuk siapa? Pemerintah? Pengusaha (sopir/pemilik), rakyat? 3. Indikator kinerja bus apakah bisa untuk mikrolet? 4. Penentuan variabel penelitian. 5. Sumberdana subsidi lingkupnya apa? 6. Form wawancara belum mencerminkan yang akan diteliti, tambahkan pertanyaan lagi. 7. Tata tulis peta atau gambar?, istilah asing di cetak miring, foot note, penulisan daftar pustaka di cek lagi, keterangan pada rumus. 8. Parameter untuk menentukan trayek ramai dan sepi atau alasan pemilihan lokasi penelitian ramai dan sepi? 	

Mengetahui,

Pembimbing I

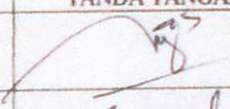

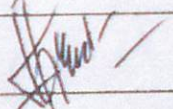

Arief Setiyawan, ST. MT

Pembimbing II

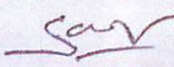

Ika Damayanti, ST

**DAFTAR HADIR UJIAN HASIL
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI/PWK
PERIODE I 2012
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**


1. Nama Mahasiswa : **MARIA GANDINI C.PUTRI**
2. N I m : 07.24.047
3. Jurusan : **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal : SELASA, 31 JANUARI 2012
5. Waktu : 08.00 - SELESAI
6. Ruang : r. 32
7. Judul Tugas Akhir : **STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN
KOTA MALANG MELALUI KONSEP
KEBIJAKSANAAN SUBSIDI**

NO	NAMA DOSEN PEMBAHAS	TANDA TANGAN
1	ARIEF SETIYAWAN, ST, MT	
2	IR. MULYONO SADYOHUTOMO, MCRP	
3	ENDRATNO BUDI S, ST	

Malang, 31 JANUARI 2012
Mengetahui
Ketua Jurusan T. Planologi












Dr. Ir. Ibnu sasongko, MT
NIP.Y. 1018800178

Panitia Pelaksana Tugas Akhir
Koordinator

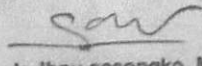

Arief Setiyawan, ST, MT
NIP.Y. 1030100389

**DAFTAR HADIR UJIAN HASIL
JURUSAN TEKNIK PWK/PLANOLOGI
PERIODE I 2012
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

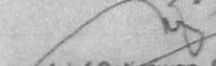
1. Nama Mahasiswa : **MARIA GANDINI C.PUTRI**
2. N I m : 07.24.047
3. Jurusan : **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal : SELASA, 31 JANUARI 2012
5. Waktu : 08.00 - SELESAI
6. Ruang : r. 32
7. Judul Tugas Akhir : **STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN
KOTA MALANG MELALUI KONSEP
KEBIJAKSANAAN SUBSIDI**

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	TANDA TANGAN
1	ABDUL HAKIM	06.24.020	
2	Andriyus F. H. S. H. S. H. S.	07.24.017	
3	REWDY AKBAR	07.24.042	
4	Endah In Devi Ningsih	07.24.052	
5	Willy Octava R.	07.24.044	
6	Nanda A.S.F.K	07.24.043	
7	Ferry Wibowo	07.24.008	
8	Marsel Binsar F. T	07.24.032	
9	Karel W Y C	07.24.098	
10	IG. TEGUH DH. T.	07.24.027	

Malang, 31 JANUARI 2012
Mengetahui
Ketua Jurusan T. Planologi


Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT
NIP.Y. 1018800178

Panitia Pelaksana Tugas Akhir
Koordinator


Arief Setiawan, ST, MT
NIP.Y.1039000214



BERITA ACARA SEMINAR HASIL

Nama : Maria Gandini Cahyaning Putri
NIM : 07.24.047
Judul : Studi Peningkatan Kinerja Angkutan Kota (Mikrolet) Kota Malang Melalui Konsep Kebijakan Subsidi
Hari/ Tanggal : Selasa, 31 Januari 2012
Waktu : 09.00-Selesai

Penguji	Pertanyaan/ Saran	Paraf
Ir. Mulyono Sadyohutomo, MCRP	<ol style="list-style-type: none">1. Latar belakang permasalahan dipertajam dengan teori atau referensi bahwa subsidi sebagai salah satu cara untuk meningkatkan kinerja angkutan umum.2. Metodologi menjelaskan juga pendekatan untuk memperoleh data kinerja angkutan sesuai aturan.3. Rekomendasi jangan melebar ke hal-hal teori tapi dibatasi yang terkait dengan hasil penelitian.	
Endratno Budi Santosa, ST	<ol style="list-style-type: none">1. Konsistensi pembahasan sasaran dan output2. Apakah semua sasaran tercapai?3. Terminologi apa yang digunakan untuk kinerja (parameter)4. Asumsi dasar/referensi kinerja vs pendapatan5. Landasan Logis subsidi adalah solusi bagi kinerja mikrolet6. Cek rekomendasi ERP	

Malang, 31 Januari 2012

Pembimbing I

Arief Setiyawan, ST. MT

Pembimbing II

Ika Damayanti, ST



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : Jl. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : Jl. Raya Karangjo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK SIDANG KOMPREHENSIF**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : MARIA GANDINI C.PUTRI

NIM : 07.24.047

Judul Tugas Akhir :

**STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA MALANG
MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI**

Hari/ Tgl Seminar : 30 JANUARI 2012

Dinyatakan: **Layak** / Tidak Layak

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan 'Buku Hitam' (Syarat Mengikuti Sidang
Kprehensif) dengan catatan sebagai berikut :

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

Pembimbing I




(ARIEF SETIYAWAN, ST, MT)

Pembimbing II

(IKA DAMAYANTI, ST)

**DAFTAR HADIR UJIAN KOMPREHENSIF
JURUSAN TEKNIK PLANOLOGI/PWK
PERIODE I 2012
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG**

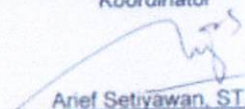
1. Nama Mahasiswa : **MARIA GANDINI C. PUTRI**
2. N I m : 07.24.047
3. Jurusan : **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal : KAMIS, 16 FEBRUARI 2012
5. Waktu : 08.00 - SELESAI
6. Ruang : r. 32
7. Judul Tugas Akhir : **STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN
KOTA MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI**

NO	NAMA DOSEN PEMBAHAS	TANDA TANGAN
1	AGUNG WITJAKSONO, ST, MT	
2	IDA SOEWARNI, ST	
3	ENDRATNO BUDI S, ST	

Malang, 16 FEBRUARI 2012
Mengetahui
Ketua Jurusan T. Planologi





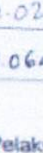





Dr. Ir. Ibnu Sasongko, MT
NIP. Y. 1018800178

Panitia Pelaksana Tugas Akhir
Koordinator


Arief Setiyawan, ST, MT
NIP. Y. 1030100369

DAFTAR HADIR UJIAN KOMPREHENSIF
JURUSAN TEKNIK PWK/PLANOLOGI
PERIODE I 2012
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG


1. Nama Mahasiswa : **MARIA GANDINI C. PUTRI**
2. N I m : 07.24.047
3. Jurusan : **Teknik PWK/Planologi**
4. Hari / Tanggal : **KAMIS, 16 FEBRUARI 2012**
5. Waktu : 08.00 - SELESAI
6. Ruang : r. 32
7. Judul Tugas Akhir : **STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI**

NO	NAMA MAHASISWA	NIM	TANDA TANGAN
1	SYAMSUR R. PATRA	07.24.048	
2	Karel W J C	07.24.058	
3	Manana Gama	05.24.048	
4	YULIANTI BUDI PERMATA SARI	07.24.054	
5	Dulce Maria D. x c	07.24.002	
6	Moses. Ahoonai	03.24.049	
7	Angela Filicia Endow	14.24.060	
8	Daisy Deborah Latupella	07.24.030	
9	Leonardus K. WANGGOL	07.24.029	
10	Baiq Agustina Rini Anganti	07.24.064	

Malang, 16 FEBRUARI 2012
 Mengetahui
 Ketua Jurusan T. Planologi

Dr. Ir. Ibnu sasongko, MT
 NIP. Y. 1018800178

Panitia Pelaksana Tugas Akhir
 Koordinator



Arief Setiyawan, ST, MT
 NIP. Y. 1039000214



BERITA ACARA SIDANG KOMPREHENSIF

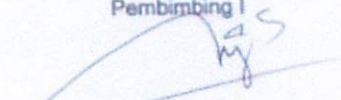
Nama : Maria Gandini Cahyaning Putri
NIM : 07.24.047
Judul : Studi Peningkatan Kinerja Angkutan Kota (Mikrolet) Kota Malang Melalui Konsep Kebijakan Subsidi
Hari/ Tanggal : Selasa, 31 Januari 2012
Waktu : 09.00-Selesai

Penguji	Pertanyaan/ Saran	Paraf
Agung Witjaksono, ST, MT	<ol style="list-style-type: none">1. Dasar memilih trayek ramai dan sepi?2. Mengapa penelitian ini sangat penting?3. Konsep kebijakan subsidi?4. Apakah 1 sampel dapat mewakili gambaran angkot yang lain?5. Redaksional6. Indikator Kinerja AL & TSG: baik, sedang, buruk?7. Bagaimana indikator kinerja untuk bis bisa digunakan untuk mikrolet?	
Endratno Budi Santosa, ST	<ol style="list-style-type: none">1. Struktur Kajian tidak similar dengan sasaran, beluma ada subbab konsep kebijakan subsidi.2. Apa yang menjadi keluaran akhir?3. Apakah sasaran 1 dan 2 bukan data?4. Kesimpulan apakah tidak dibuat persasaran?5. Apakah ada perbedaan kinerja antara AL dan TSG, perbandingan?6. Deskripsi kondisi eksisting dan kondisi ideal untuk memudahkan	

<p>Ida Soewarni, ST</p>	<p>pembaca..</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Perbaiki sasaran 1 di analisa. 2. Bagaimana menentukan trayek ramai dan trayek sepi, pembuktian? 3. Dimana yang menunjukkan karakteristik angkot? Kenapa tidak ada di analisa? Jika hanya gambaran umum jangan masukan di sasaran. 4. Lampiran lebih banyak dari hasil? Kenapa banyak data dimasukan di lampiran? 5. Tunjukan salah satu hasil penelitian, yang menunjukkan bahwa penelitian ini benar? 6. Dimana yang menunjukkan anda memilih angkot AL dan TSG saja untuk sampel penelitian? 7. Apakah bisa angkot Kota Malang hanya diwakili AL dan TSG? 	
-------------------------	--	--

Malang, 16 Februari 2012

Pembimbing I



Arief Setiyawan, ST. MT

Pembimbing II



Ika Damayanti, ST



PT. BNI (PERSERO) MALANG
BANK NIAGA MALANG

PERKUMPULAN PENGELOLA PENDIDIKAN UMUM DAN TEKNOLOGI NASIONAL MALANG
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL MALANG

FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN
PROGRAM PASCASARJANA MAGISTER TEKNIK

Kampus I : J. Bendungan Sigura-gura No. 2 Telp. (0341) 551431 (Hunting), Fax. (0341) 553015 Malang 65145
Kampus II : J. Raya Karanglo, Km 2 Telp. (0341) 417636 Fax. (0341) 417634 Malang

**LEMBAR PERSETUJUAN
LAYAK JILID BUKU HITAM**

Tugas Akhir Mahasiswa :

Nama : MARIA GANDINI CAHYANING PUTRI

NIM : 07.24.047

Judul Tugas Akhir :

STUDI PENINGKATAN KINERJA ANGKUTAN KOTA (MIKROLET) KOTA
MALANG MELALUI KONSEP KEBIJAKAN SUBSIDI

Hari/ Tgl Seminar : KAMIS, 16 FEBRUARI 2012

Dinyatakan : **Layak / Tidak Layak**

Untuk Tugas Akhirnya dijadikan 'Buku Hitam' (Syarat Mengikuti Sidang
Komprehensif) dengan catatan sebagai berikut :

Contoh :

- Materi kurang layak
- Metodologi kurang sesuai
- Apabila dirasa perlu, dapat menggunakan kertas terpisah.

Pembimbing I

(ARIEF SETIYAWAN, ST, MT)

Pembimbing II

(IKA DAMAYANTI, ST)

LEMBAR PERSEMBAHAN

**Tuhan Telah Mendengar Permohonanku, Tuhan Menerima Doaku (Mazmur 6:10)
Sesungguhnya, tangan TUHAN tidak kurang panjang untuk menyelamatkan, dan
pendengaran-Nya tidak kurang tajam untuk mendengar (Yesaya 59:1)**

Tuhan menurunkan Keajaiban dan mukjizat setiap waktu bagi kita yang mau berpikir dan berusaha, yaitu "Kesempatan". Yesus Kristus, Tuhan dan Allah ku telah memberi kesempatan dan memampukanku melalui segalanya..I Luv U Jesus..

Meski terasa berat, namun manisnya hidup justru akan terasa, apabila semuanya terlalui dengan baik, meski harus memerlukan pengorbanan.

Kupersembahkan karya kecil ini, untuk cahaya hidup, yang senantiasa ada saat suka maupun duka, selalu setia mendampingi, saat kulemah tak berdaya yang selalu memanjatkan doa kepada putri bungsu tercinta dalam setiap sujudnya.

Ibu, Papah, Mbah Putri, Mbah Tien, Mas Inu, Mas Endra, Mas Doni..

Terima kasih untuk semuanya..

Terimakasih **Am**, untuk semua bantuan, dukungan, dan sandarannya untuk q.. ☺ big hug :*

Terimakasih, my big brother n sista; **Ferry Zera, Uce, Abang Aan Umar, Oyong Irawan, Dbochi, K Doddy Pl'05, Iwan Banera**, (terimakasih sudah dibantu survey, sudah jadi alarm q waktu lembur, tempat mengeluh dan sasaran kegalauan ku hehehe, semua bantuan kalian smoga nanti ada yang membalasnya yaa..*kalo aq jadi istri walikota tlp aja klo butuh apa2 ☺ :D :D..

Keluarga Besar PL'07 heeiii we are Inspiration....!! 07 sampe mati!!! big hug :*)

Pak Arief dan Bu Ika, dan Pak Budi Terimakasih untuk waktu dan bimbingannya.. masukan, perhatian, teguran, ketulusan, waktu, tenaga, Ilmu, Informasi dan Pengetahuan dari semua Dosen PL.. Terimakasih, Terimakasih Banyak...

Mba Virta dan Mba Puji..TQ ☺

Saya ucapkan terimakasih kepada siapa saja yang membantu saya menyuntikkan semangat menjalani kehidupan ini...

Berkat semangat yang berkobar ini,

saya mantap menatap masa depan yang lebih berarti.

Saya percaya selalu ada harapan yang lebih baik di depan sana.

Asal kita tidak pernah berhenti untuk berusaha, bersyukur, dan dilandasi doa.

Saya bersyukur

bukan saja untuk segala hal yang telah saya miliki dan rasakan selama ini, namun juga untuk segala hal negatif yang selama ini memang tidak pernah saya harapkan datang.