

SUBSIDI UNTUK ANGKUTAN UMUM KOTA STUDI KASUS ANGKUTAN UMUM KOTA MALANG

ARIEF SETIYAWAN

T.Planologi ITN Malang, arf_setiyawan@yahoo.com

Abstrak— Angkutan umum kota (mikrolet) di Kota Malang mengalami penurunan kinerja pelayanan. Jumlah penumpang menurun, sebaliknya pengguna kendaraan pribadi bertambah menyebabkan timbulnya permasalahan transportasi dan memicu permasalahan lainnya dalam perkotaan. Faktor pendapatan sangat mempengaruhi kinerja pelayanan sopir mikrolet dilapangan, kejar setoran dan berebut penumpang menyebabkan sopir mikrolet tidak memperhatikan kenyamanan dan keamanan penumpang. Sebuah pemikiran dasar dalam penelitian ini adalah konsep pemberian subsidi untuk angkutan umum di Kota Malang, sehingga bisa meningkatkan mutu pelayanan dan akhirnya membuat masyarakat merasa nyaman menggunakan mikrolet. Menggunakan sampel dari trayek mikrolet yang relative ramai, yakni trayek AL dan trayek sepi yakni TSG. Membandingkan kinerja mikrolet saat ini dengan kinerja yang harus mengikuti sistem aturan baku dan tata tertib lalu lintas dengan parameter pendapatan sopir. Selisih pendapatan menjadi biaya subsidi.

Kata kunci— Subsidi, Angkutan Umum Kota, Kinerja pelayanan, Kota Malang.

1. Latar Belakang

Volume kendaraan semakin tidak terkendali sedangkan kemampuan dalam pembangunan jalan sangat terbatas, akibatnya jalan menjadi macet. Tingginya volume kendaraan dapat diredam dengan pembatasan kepemilikan kendaraan. Munculnya kebijakan uang muka (minimal 25%) untuk membeli kendaraan bermotor yang mulai berlaku sejak tanggal 15 Juni 2012 mestinya akan mengurangi pertumbuhan volume kendaraan bermotor. Meski kebijakan ini hanya berdampak secara signifikan pada kendaraan roda dua dan tidak (kecil) pada kendaraan roda empat atau lebih. Cara yang dinilai paling efektif adalah menguatkan peran kendaraan umum. Kendaraan umum harus memiliki kinerja yang baik. Terdapat kepastian jadwal dengan kecepatan yang tertata dalam arti tidak kebut-kebutan tapi

juga tidak dengan sengaja berjalan pelan-pelan. Terdapat lokasi-lokasi pemberhentian yang tepat, tidak disembarang tempat. Volume kendaraan disesuaikan dengan volume penumpang sehingga tidak berdesak-desakkan tapi juga tidak terlalu kosong dan hal ini berkonsekuensi pada factor keamanan. Keamanan yang dimaksud adalah keamanan kendaraan (dari kecelakaan) dan keamanan penumpang dari kejahatan. Memiliki jalur yang tertata sehingga tidak berputar-putar dan tentunya akan mengefisienkan waktu tempuh. Tarif kendaraan bersifat relative dan berhubungan dengan kenyamanan yang diterima, artinya orang tidak akan keberatan membayar mahal untuk nyaman yang tinggi.

Perencanaan perangkutan 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)¹. 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 kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum².

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 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 aus³.

2. Tinjauan Pustaka

2.1. 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).

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

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

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

³Www.google.com, AchmadWicaksono, Bus Kota Siapa Takut, diakses pada 9 Februari 2012

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 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 angkutan⁴.

3. Gambaran Umum Karakteristik Mikrolet Kota Malang

3.1 Kapasitas Angkutan Kota Kota Malang

Kota Malang memiliki 2.227 armada mikrolet dan 29 trayek yang masih beroperasi⁵, 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 kompleks 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 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.

⁴ M. Nur Nasution, Manajemen Transportasi, hlm.111

⁵ Dinas Perhubungan Kota Malang tahun 2008

3.2. Spesifikasi Pelayanan Angkutan Kota Kota Malang

3.2.1 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.

3.2.2 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

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 :APK Tidar,Pasar Bunul, Puncak Dieng, Cemoro Kandang, Perum Joyo Grand,Karanglo Indah, Karang Besuki, Pasar Sukun, Tirtosari, Tawangmangu, GasekdanTasik Madu

d. Fasilitas lainnya

Fasilitas di dalam mikrolet hanya tempat duduk penumpang dan jendela mikrolet untuk sirkulasi udara dalam mikrolet.Fasilitas lain seperti halte, sangat minim jumlahnya, dalam Kota Malang hanya terdapat 31 Halte yang tersebar di 31 titik Lokasi. Sehingga sistem mikrolet dalam menaik-turunkan penumpang sangat jarang dilakukan di halte. Sifatnya lebih praktis, mikrolet dapat berhenti dimana saja ada penumpang ingin naik atau turun, hal ini seringkali juga menyebabkan pelanggaran rambu

lalulintas dan merugikan pengguna jalan lainnya.

3.3. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Menurut Sistem Sopir (*eksisting*)

3.3.1 Kinerja dan Aktivitas Mikrolet AL Menurut Sistem Sopir

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.

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.

3.3. 2. 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.

3.3.3. Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AL menurut Sistem Sopir

Surveydilakukanselamasatuminggu, 16 kali waktupengamatandenganhasil rata-rata waktuperjalananadalah 160 menitdengan rata-rata jumlahpenumpang 21,1 per-perjalanan. Lihattabel 2.

3.3. 4. 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 (ngetem)hingga mikrolet penuh penumpang, 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 tidak melanjtkansampai terminal.

3.4. 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/hari. 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.

3.4.1 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.

3.4.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG menurut Sistem Sopir

Survey juga dilakukan selama satu minggu, 9 kali pengamatan dengan hasil rata-rata waktu perjalanan adalah 147,6 menit dan jumlah penumpang rata-rata 11,3 per-perjalanan. Lihat tabel 3.

3.4.3 Kenyamanan Penumpang Mikrolet TSG dengan Sistem Sopir

Penumpang mikrolet TSG relative sedikitdisebabkan minimnya jumlah armada. 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.

3.5. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet Ideal Menurut Aturan Baku

3.5.1 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.

3.5.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet AL Menurut Aturan Baku

Rata-rata waktu perjalanan pada minggu kedua adalah 121,3 menit per-trip, dan rata-rata jumlah penumpang adalah 17,4 penumpang per-trip. Rata-rata pendapatan adalah Rp.175.000,-. lebih jelas, hasil survey minggu kedua dapat dilihat pada tabel 4.

3.5.3 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.

3.6. Kinerja dan Aktivitas Mikrolet TSG menurut Aturan Baku

3.6.1 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.

Setelah menjelaskan peraturan pada sopir mikrolet, sopir melakukan aktivitas dengan mengikuti peraturan pada waktu survey.

3.6.2 Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Mikrolet TSG menurut Aturan Baku

Rata-rata waktu perjalanan mikrolet TSG yang mengikuti aturan baku adalah 135,8 menit per- perjalanan. Rata-rata jumlah penumpang adalah 8,6 orang penumpang per-perjalanan. Rata-rata waktu perjalanan dapat dilihat pada tabel5.

3.6.3 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.

4. 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.

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.

Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Penerbit ITB, Bandung.

Warpani, Sujarwoko P. 2002. Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalanm. Penerbit ITB, Bandung.

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 february 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](http://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.kompas.com](http://www.kompas.com), Rute Angkot Tidak
Tergarap, Kamis 29 Juli 2011.

Menjadi Perhatian, Surabaya, 2
Juli 2011

[Www.kompas.com](http://www.kompas.com), Transportasi
Perkotaan dan Sepeda Motor

Tabel1. Jumlah Armada Tiap Trayek Mikrolet Kota Malang Tahun 2008

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

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang 2011

Gambar 1 Mikrolet Penuh Penumpang



Sumber: Hasil Survey 19 Oktober 2011

Tabel 2. Rata-rata Waktu Perjalanan dan Jumlah Penumpang Menurut Karakter Sopir AL

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			53
Selasa	05.30	210	25
	10.00	225	16
	15.00	162	21
	18.00	140	40
Jumlah			102
Jumat	05.30	270	2
	10.00	180	35
	15.00	180	26
	18.00	-	-
Jumlah			63
Sabtu	05.30	136	29
	10.00	102	12
	15.00	145	37
	18.00	210	42
Jumlah			120
Total Jumlah			338
Rata- rata			160 21,1

Sumber : Hasil Survey Primer 2011

Tabel3. 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			44
Selasa	07.00	180	13
	10.00	140	13
	13.00	104	10
Jumlah			36
Sabtu	07.00	218	7
	10.00	172	12
	13.00	71	3
Jumlah			22
Total Jumlah			102
Rata- rata		147,6	11,3

Sumber : Survey Primer 2011

Tabel 4 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			72
Selasa	05.30	155	17
	10.00	135	14
	15.00	-	-
	18.00	135	33
Jumlah			64
Jumat	05.30	120	21
	10.00	136	9
	15.00	120	21
	18.00	128	22
Jumlah			73
Sabtu	05.30	107	14
	10.00	120	11
	15.00	125	23
	18.00	125	22
Jumlah			70
Total Jumlah			279
Rata-Rata		121,3	17,4

Sumber : Survey Primer 2011

Tabel 5. 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
Jumlah			31
Selasa	07.00	140	11
	10.00	135	8
	13.00	136	7
Jumlah			26
Sabtu	07.00	136	6
	10.00	120	10
	13.00	150	4
Jumlah			20
Total Jumlah			77
Rata- rata		135,8	8,6

Sumber : Survey Primer 2011

