

POTENSI DAN PERMASALAHAN REFORMASI TRANSPORTASI UMUM MASSAL DI KOTA MALANG

Filki Suri Widyatami

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Tanri Abeng
Jalan Swadarma Raya No.58, Kota Jakarta Selatan 12250, Daerah Khusus Ibukota Jakarta
Email: filki.widyatami@tau.ac.id

ABSTRAK

Angkutan umum massal di Kota Malang mulai mengalami penurunan, pada tahun 2016 untuk rata – rata faktor muat (*Load factor*) dari trayek AH, LDH dan ADL masing – masing sebesar 41%, 40% dan 54%. Penurunan faktor muat dipengaruhi oleh pelayanan angkutan umum yang rendah berdasarkan pengukuran SPM tahun 2015 (Filki Suri, 2016). Maka dari itu perlu adanya sebuah reformasi untuk angkutan umum massal agar diminati lagi oleh masyarakat. *Institute for Transportation & Development Policy* membuat sebuah panduan reformasi untuk angkutan umum di Indonesia. Dimana ada lima prinsip dasar reformasi, yaitu terciptanya institusi pengelolaan angkutan, tarif angkutan yang terintegrasi, jaringan angkutan umum yang efisien, kualitas layanan yang andal dan industri angkutan umum yang profesional. Menggunakan studi persepsi dari stakeholder terkait untuk mendapatkan potensi dan permasalahan reformasi angkutan umum massal, menggunakan *gap analysis* untuk membandingkan tingkat keterjangkauan, syarat, kriteria dan langkah – langkah reformasi angkutan umum massal terhadap kesiapan dokumen, anggaran dari persepsi masyarakat dan pemerintah. Serta analisis studi persepsi, untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap angkutan massal. Hasil dari persepsi masyarakat mengatakan lokasi tempat tinggal dan tempat kerja terjangkau dari angkutan massal, tetapi banyak yang tidak menggunakan angkutan massal. Sebanyak 71,9% mengatakan tidak menggunakan angkot karena waktu menunggu yang lama. Dan hasil analisis gap menggunakan prinsip dari ITDP, gap terbesar terjadi antara kondisi yang diharapkan adalah skema tarif yang lebih efisien dan sistem tiket yang akuntabel. Tetapi pemerintah belum ada studi terkait hal tersebut.

Kata Kunci: *Transportasi massal, Reformasi Transportasi, Analisis Gap, Faktor Muat*

ABSTRACT

Mass Public Transportation in Malang City has a degradation, in the year 2016 average load factor at AH, LDH, and ADL lines each are 41%, 40%, 54%. Based on standard service evaluation in 2015, The decrease in loading factor is influenced by low public transport services (Filki Suri, 2016). Therefore, there is a need a reform for mass public transportation to make it more attractive to the public. Institute for Transportation & Development Policy developed a reform guide for public transport in Indonesia. There are five basic principles of reform, that is the creation of transportation management institutions, integrated transportation fares, an efficient public transportation network, reliable service quality and a professional public transportation industry. Using GAP analysis to compare affordability, requirements, criteria and steps for mass public transport reform towards the readiness of documents, budgets and public and government perceptions. And using analysis of perception, to find out public perceptions of mass transit. The results of the public perception say that the location of their residence and workplace is affordable from mass transportation, but many do not use mass transportation. As many as 71.9% said they did not use public transportation because of the long waiting time. And the results of the gap analysis using the principles of ITDP, the biggest gap occurs between the expected conditions is a more efficient fare scheme and an accountable ticket system. But the government has not yet had a study related to this.

Keyword: *Mass Transportation, Reform of Transportation, GAP Analysis, Load Factor*

1. PENDAHULUAN

Transportasi umum massal di Kota Malang mulai mengalami penurunan, pada tahun 2016 untuk rata – rata faktor muat (*Load factor*) dari trayek AH,

LDH dan ADL masing – masing sebesar 41%, 40% dan 54%. Penurunan faktor muat dipengaruhi oleh pelayanan angkutan umum yang rendah berdasarkan pengukuran SPM tahun 2015 (Widyatami, 2016). Selain dari faktor muat

pelayanan seperti waktu tunggu untuk trayek AL, ABH dan ADL masing – masing sebesar 15 menit, 0,5 – 1 jam, dan 0,5 – 1 jam, 2 dari 3 trayek mempunyai waktu tunggu yang tidak sesuai. (Backtiar, 2006). Dari penelitian tersebut terbukti bahwa angkutan umum yang ada saat ini kurang efektif dalam memberikan pelayanan terhadap masyarakat, di tambah kurangnya perhatian pemerintah terhadap pelayanan angkutan tersebut, membuat masyarakat beralih untuk menggunakan kendaraan pribadi maupun transportasi *online*.

Permasalahan yang ada saat ini pada angkutan umum yang ada bukan hanya dari segi pelayanan yang kurang tetapi adanya transportasi *online*. Disinilah peran pemerintah yang seharusnya bisa mengatur dan membenahi agar tidak menjadi sebuah persaingan melainkan dapat saling melengkapi dan menjadi transportasi multimoda.

Dari permasalahan – permasalahan yang tersebut maka perlulah adanya reformasi angkutan massal yang diharapkan menjadi langkah awal untuk mendorong masyarakat beralih kembali menggunakan angkutan umum. Karena angkutan umum masih dibutuhkan untuk beberapa kalangan dan masih memiliki potensi untuk dikembangkan.

Reformasi angkutan umum pada penelitian ini menggunakan panduan yang berasal dari *Institute for Transportation & Development Policy*. Dimana ada lima prinsip dasar reformasi, yaitu terciptanya institusi pengelolaan angkutan, tarif angkutan yang terintegrasi, jaringan angkutan umum yang efisien, kualitas layanan yang andal dan industri angkutan umum yang profesional.

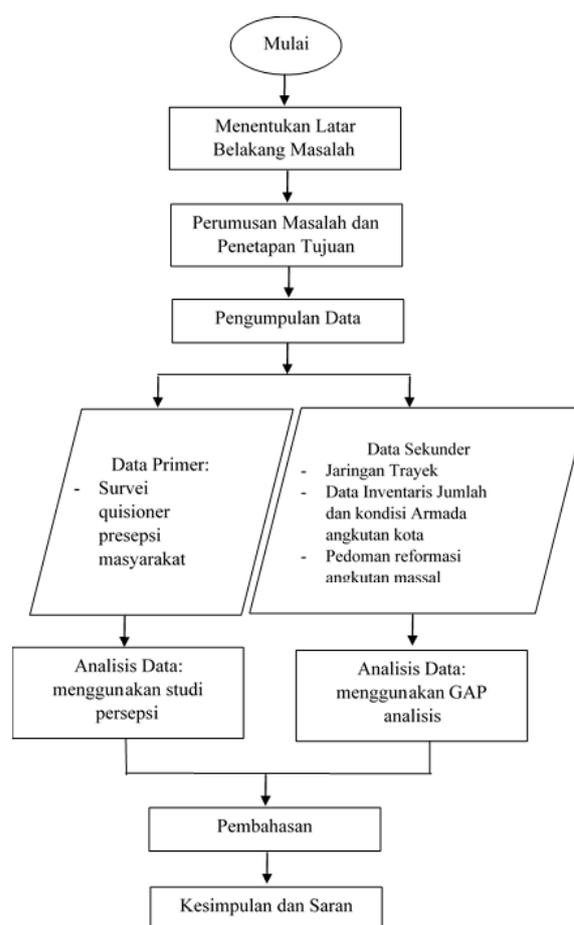
Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap angkutan massal dan menganalisis gap antara kondisi angkutan massal saat ini, kondisi yang diharapkan dan apa yang dilakukan pemerintah.

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini terdapat dua hal yang dianalisis. Yang pertama mengidentifikasi potensi dan permasalahan angkutan umum di Kota Malang. Untuk analisis yang pertama menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif, dengan membandingkan kondisi eksisting angkutan massal kota Malang dengan kondisi yang diharapkan. Membandingkannya dengan metode gap analisis. Untuk data eksisting angkutan massal kota Malang di dapatkan dengan memberikan kuisioner dan pengambilan data – data dari pihak terkait. Pihak – Pihak yang terkait tersebut adalah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota

Malang, Dinas Perhubungan Kota Malang, Dinas Pekerjaan Umum, Penataan Ruang Perumahan dan Kawasan Permukiman dan ORGANDA Kota Malang. Untuk kondisi yang diharapkan menggunakan pedoman reformasi angkutan massal dari *Institute for Transportation & Development Policy*.

Analisis yang kedua yaitu mengetahui persepsi masyarakat dengan adanya reformasi angkutan massal, pengumpulan data menggunakan kuisioner terhadap masyarakat pengguna angkutan massal, maupun bukan pengguna. Selanjutnya dianalisis menggunakan metode studi prespsi.



Gambar 1. Diagram Alir Kajian

2.1 Metode Pengumpulan Data

Untuk pengumpulan data terdapat dua data, yaitu data primer dan data sekunder. Untuk data primer didapatkan dengan menggunakan kuisioner yang dibagikan kepada responden yang berada di Kota Malang. Cara mengambil sampel dari populasi menggunakan teknik *sampling*. metode *sampling* dipergunakan karena objek yang akan diteliti cukup luas. Berdasarkan Badan Pusat Statistik

jumlah penduduk di Kota Malang sebanyak 843.810 penduduk. Untuk menentukan jumlah sample, digunakan rumus Isaac dan Michael.

$$n = \frac{\lambda^2 \cdot N \cdot P \cdot Q}{d^2(N-1) + \lambda^2 P \cdot Q} \dots\dots\dots (1)$$

dimana:

n = ukuran sample

N = ukuran populasi

d = galat pendugaan

Q = P = 0,5

2= Chi Square, dengan taraf kesalahan 1%, 5%, dan 10% (diambil 10% = 2,706

Sehingga dari rumus tersebut didapatkan jumlah respondennya minimal 183 responden.

Untuk data primer, selain melakukan survey kuisisioner kepada masyarakat. Dilakukan juga survey wawancara kepada *stakeholder* terkait, yaitu kepada Organda dan Dinas Perhubungan Kota Malang tentang kesiapan reformasi angkutan serta presepsi tentang reformasi angkutan.

Untuk data sekunder didapatkan dari instansi - instansi terkait. Data eksisting transportasi massal di dapatkan dari Dinas Perhubungan Kota Malang berupa Data Inventaris Jumlah dan Kondisi Armada Angkutan Kota, Rencana Umum Jaringan Trayek (Angkutan Umum) Kota Malang dan Tatanan Transportasi Lokal Kota Malang. Data rencana perencanaan diperoleh dari Badan Perencanaan Pembangunan daerah Kota Malang berupa data Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Malang dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Malang.

2.2 Metode Analisis Data

Ada dua metode yang digunakan. Metode analisis pertama menggunakan studi persepsi, dengan cara jejak pendapat yang didapatkan melalui kuisisioner yang disebar kepada responden. Dari data berupa pendapat setiap responden yang terkumpul disajikan dalam bentuk table dan grafik. Dari tabel dan grafik tersebut kemudian dianalisa. Presepsi sendiri adalah suatu proses yang membuat seseorang memilih, mengorganisasikan dan menginterpretasikan rangsangan – rangsangan menjadi suatu gambaran. (Jienardy, 2017).

Metode kedua yaitu gap analisis. Gap analisis atau analisa kesenjangan dartikan sebagai perbandingan kinerja aktual dengan kinerja potensial atau yang diharapkan (Jienardy, 2017). Pada kajian ini yang di dibandingkan adalah keadaan eksisting dari angkutan kota Malang yang datanya di dapatkan dari wawancara stakeholder terkait dan data – data sekunder. Serta keadaan potensial yang

diharapkan. Untuk keadaan potensial ini diambil dari panduan reformasi angkutan massal dari *Institute for Transportation & Development Policy*. Serta dari data sekunder yaitu data rancangan pembangunan daerah. Selanjutnya di analisis dari data – data tersebut.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Hasil dan Pembahasan Studi Persepsi

Dari kuisisioner yang disebar kepada responden didapatkan karakteristik responden sebagai berikut:

Tabel 1. Hasil Kuisisioner Karakteristik Responden

| No | Pertanyaan | Pilihan Jawaban | Hasil |
|----|---|-------------------------------------|--------|
| 1 | Jenis Kelamin | Laki - Laki | 48,40% |
| | | Perempuan | 51,60% |
| 2 | Usia | Kurang dari 20 tahun | 1% |
| | | 20 -29 tahun | 74,70% |
| | | 30 -39 tahun | 4,40% |
| | | 40 -49 tahun | 5,50% |
| | | lebih dari 50 tahun | 14,30% |
| 3 | Pekerjaan / profesi | Pegawai/ karyawan | 41,80% |
| | | Mahasiswa/Pelajar | 27,50% |
| | | Wirasahawan | 15,40% |
| | | ibu Rumah tangga | 11% |
| | | Lain - Lain | 4,30% |
| 4 | Tingkat Pendapatan | Di bawah Rp. 2.000.000 | 35,20% |
| | | Rp. 2.000.000 - Rp. 4.000.000 | 24,20% |
| | | Rp. 4.000.000 - Rp. 6.000.000 | 26,40% |
| | | di atas Rp. 6.000.000 | 14,30% |
| 5 | Transportasi yang digunakan sehari hari | Motor Pribadi | 70,30% |
| | | Mobil Pribadi | 15,40% |
| | | Angkutan Kota | 4,30% |
| | | Ojek Online | 5,40% |
| | | Lain - Lain (Sepeda, Berjalan kaki) | 4,60% |
| 6 | Biaya yang dikeluarkan untuk kebutuhan transportasi (Perminggu) | di bawah Rp. 50.000 | 45,10% |
| | | Rp. 50.000 - Rp. 100.000 | 30,80% |
| | | Rp. 100.000 - 150.000 | 13,20% |
| | | di atas Rp. 150.000 | 11% |

(Sumber: Hasil Analisis, 2021)

Untuk karakteristik responden rata – rata berusia 20 -29 tahun sebanyak 74,7%. Untuk jenis pekerjaan terbanyak sebagai pegawai dengan presentase 41,8%. Dan tingkat pendapatan rata – rata di bawah Rp. 2.000.000. Dari umur, jenis pekerjaan dan pendapatan tersebut yang mempengaruhi jenis transportasi yang digunakan sehari – hari. Dengan pendapatan rata – rata dibawah Rp. 2.000.000 responden memilih menggunakan motor pribadi untuk menuju tempat kegiatan, karena dengan menggunakan motor pribadi rata – rata biaya yang dikeluarkan cukup kecil. Berdasarkan responden rata – rata biaya yang dikeluarkan dibawah Rp. 50.000 rupiah.

Untuk kuisisioner presepsi ada 10 pertanyaan yang ditanyakan kepada responden. Didapatkan presepsi dari 10 pertanyaan sebagai berikut:

Tabel 2. Hasil Kuisisioner Presepsi Masyarakat

| No | Presepsi | Pilihan | Hasil |
|----|--|--|--------|
| 1 | Apakah lokasi rumah/apartemen/kost anda terjangkau oleh rute layanan angkot/angkutan kota? | Ya | 69,80% |
| | | Tidak | 30,20% |
| 2 | Apakah lokasi tempat bekerja/beraktivitas anda terjangkau oleh rute layanan angkot/angkutan kota? | Ya | 82,30% |
| | | Tidak | 17,70% |
| 3 | Apabila harus menggunakan angkot/angkutan kota, berapakah jarak yang harus anda tempuh untuk mencapai rute layanan angkot/angkutan kota | Kurang dari 100 meter | 22,90% |
| | | 100 - 300 meter | 27,10% |
| | | 300 - 500 meter | 19,80% |
| | | 500 -700 meter | 4,20% |
| | | Lebih dari 700 meter | 26,00% |
| 4 | Apabila harus menggunakan angkot/angkutan kota, berapakah jarak yang harus anda tempuh untuk mencapai rute layanan angkot/angkutan kota dari tempat bekerja/beraktivitas? | Kurang dari 100 meter | 31,50% |
| | | 100 - 300 meter | 22,80% |
| | | 300 - 500 meter | 16,30% |
| | | 500 -700 meter | 5,40% |
| | | Lebih dari 700 meter | 23,90% |
| 5 | Apabila harus menggunakan angkot/angkutan kota, berapakah kali anda harus berpindah rute layanan angkot/angkutan kota dari rumah/apartemen/kost menuju tempat bekerja/beraktivitas | Tidak pindah rute | 31,50% |
| | | 1 kali berpindah rute | 30,40% |
| | | 2 kali berpindah rute | 29,30% |
| | | Lebih dari 2 kali berpindah rute | 8,70% |
| 6 | Menurut anda, apakah Moda/Sarana/Kendaraan Angkot/Angkutan Kota di Kota Malang nyaman? | Sangat tidak nyaman | 7,60% |
| | | Tidak nyaman | 30,40% |
| | | cukup | 48,90% |
| | | nyaman | 12% |
| | | sangat nyaman | 1,10% |
| 7 | Menurut anda, apakah fasilitas pejalan kaki untuk akses rute layanan angkot/angkutan kota disekitar tempat bekerja/beraktivitas anda sudah nyaman? | Sangat tidak nyaman | 12% |
| | | Tidak nyaman | 34,80% |
| | | cukup | 40,20% |
| | | nyaman | 13% |
| | | sangat nyaman | 0% |
| 8 | Apa pendapat anda apabila cara pembayaran angkot/angkutan kota menggunakan metode kartu uang elektronik? | Tidak setuju, tetap tunai | 12% |
| | | Setuju, namun diterapkan secara bertahap | 63% |
| | | Setuju, untuk segera direalisasikan | 25% |

(Sumber: Hasil Analisis, 2021)

Dari hasil kuisisioner studi presepsi tersebut didapatkan untuk lokasi perumahan tergolong masih terjangkau, karena ada sekitar 69,8% responden yang lokasi rumahnya menjangkau angkutan kota. Tetapi sekitar 26% harus berjalan kaki lebih dari 700 meter. Dan sekitar 27% harus berjalan kaki antara 100 – 300 meter. Pada lokasi aktivitas atau lokasi bekerja sekitar 82,3 % responden yang terlayani angkutan kota. Rata – rata terbanyak sekitar 31,5% yang hanya berjalan kaki kurang dari 100 meter untuk menuju tempat

kerjanya. Rata – rata terbanyak sekitar 31,5% tidak berpindah rute. Meskipun rata – rata terjangkau dengan angkutan, tetapi masyarakat masih banyak memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi bahkan menggunakan angkutan online. Ini terjadi karena jika menaiki kendaraan umum masyarakat harus jalan kaki, menuju tempat halte. Permasalahan ini dapat diselesaikan dengan sistem integrasi angkutan massal. Bisa bekerja sama dengan angkutan online. Kelebihan dari angkutan online adalah bias menjangkau dan bias *point to*

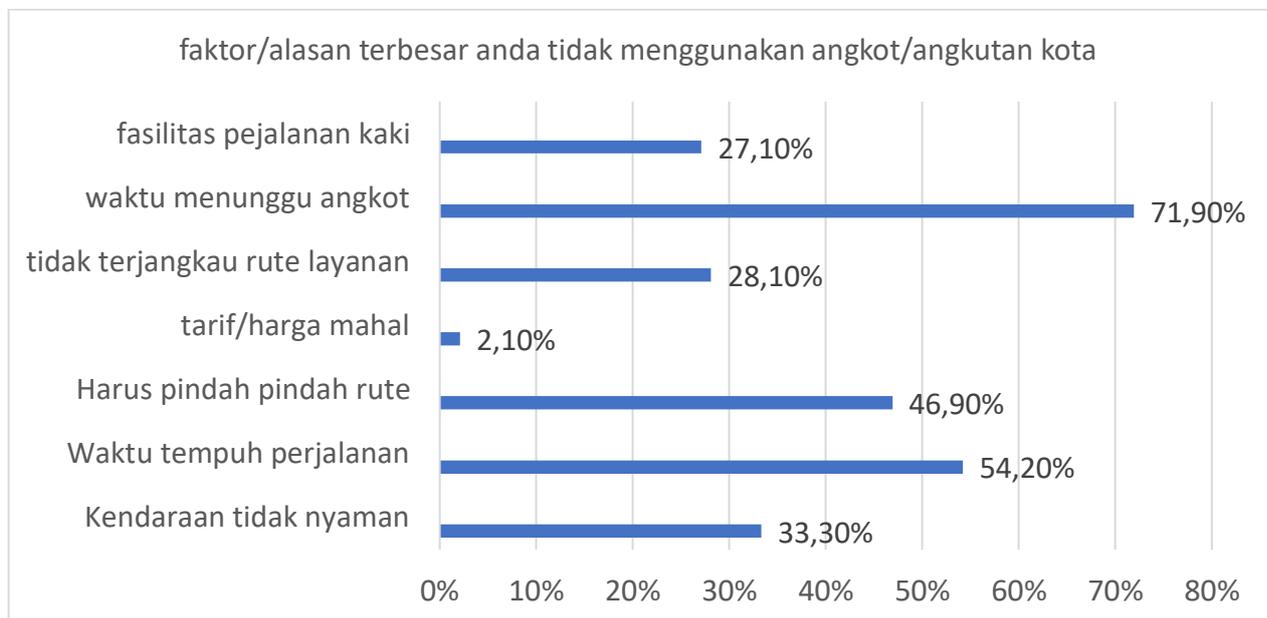
point. Angkutan online ini bisa digunakan sebagai angkutan dari dan menuju kawasan aktivitas dan rumah menuju halte. Tetapi sistem ini bisa bekerja dengan kerjasama dan diatur oleh pemerintah.

Untuk tingkat kenyamanan angkutan sebanyak 48,9% responden mengatakan cukup. Ini menandakan perlu adanya perubahan terkait kenyamanan angkutan. Angkutan yang ada saat ini menggunakan kendaraan mobil penumpang yang bias diisi 11 hingga 12 orang. Untuk kendaraan bisa diganti dengan kendaraan nyaman bisa berupa minibus dengan kapasitas sama tetapi dari segi tempat duduk lebih nyaman dengan menggunakan AC.

Sama seperti di DKI Jakarta dimana sistem angkutan massal pembayaran kartu elektronik, diharapkan hal yang sama diterapkan pada Kota Malang. Dan persepsi masyarakat mengatakan setuju, namun diterapkan secara bertahap sebanyak 63%. Dengan begitu dari sisi masyarakat mau menerima untuk sistem pembayaran tersebut. Dan

dari sisi sopir penumpang sebanyak 65% mengatakan tidak setuju dan tetap tunai. Banyak dari mereka mengatakan bahwa dengan adanya sistem pembayaran tersebut terlalu merepotkan bagi sopir angkutan. Disini peran pemerintah dibutuhkan untuk lebih mengudakasi dengan adanya kemajuan teknologi dan cara pembayaran kepada sopir – sopir angkutan.

Untuk pertanyaan ke sembilan tentang faktor terbesar tidak menggunakan angkutan kota terdapat tujuh poin yang ditanyakan kepada masyarakat dan masyarakat dapat memilih lebih dari satu. Poin – poin tersebut adalah kendaraan yang tidak nyaman, waktu tempuh perjalanan, harus pindah – pindah rute, tarif/harga yang mahal, tidak terjangkau rute layanan, waktu menunggu angkot yang terlalu lama, dan fasilitas pejalan kaki yang tidak nyaman. Jawaban dari masyarakat untuk pertanyaan ke sembilan ditampilkan pada Gambar 2



Gambar 2. Hasil Presepsi Masyarakat Terhadap Faktor Tidak Menggunakan Angkutan Kota

Sebanyak 71,9% mengatakan faktor utama masyarakat tidak menggunakan angkutan kota adalah waktu menunggu angkutan kota. Angkutan kota yang ada saat ini dikelola oleh paguyuban dengan sistem memberikan setoran kepada pemilik angkutan kota. Ini membuat sopir angkutan berlomba – lomba untuk mendapatkan penumpang. Dengan begitu sopir tidak ada jam pasti mengenai keberangkatan, dan dengan tidak adanya halte sopir juga bias ngetem dimana saja. Ini yang membuat adanya

ketidakpastian waktu dan membuat masyarakat tidak menggunakan angkutan kota.

Solusi dari permasalahan tersebut dengan adanya campur tangan pemerintah yang membuat sistem angkutan kota adanya pengaturan dari jam pasti keberangkatan dan *headway* untuk setiap angkutan.

Untuk hasil dari pertanyaan nomer sepuluh adalah mengurutkan dari urutan terpenting hingga yang paling tidak penting untuk aspek

yang harus dikembangkan pada angkutan. Pada pertanyaan nomer sepuluh tersebut menggunakan sistem pembobotan. Dimana untuk urutan pertama paling penting diberi bobot 8, hingga urutan terakhir yang paling tidak penting diberi bobot satu, dan hasilnya ditampilkan pada tabel 3.

Tabel 3. Hasil Pembobotan Untuk Aspek Yang Harus Dikembangkan

| Aspek Yang Dikembangkan | Bobot |
|----------------------------------|-------|
| Kendaraan yang nyaman dan modern | 636 |
| Waktu Menunggu | 718 |
| Jangkauan Rute | 510 |
| Tarif / harga | 369 |
| Fasilitas Pejalan Kaki | 347 |
| Jarak dari dan menuju halte | 346 |
| Fasilitas halte/ tempat tunggu | 295 |
| Papan Informasi rute | 235 |

(Sumber: Hasil Analisis, 2021)

Dari hasil survey pembobotan tersebut di dapatkan urutan untuk aspek mana yang paling penting untuk segera diperbaiki atau dikembangkan. Urutan pertama yaitu waktu menunggu, urutan kedua kendaraan yang nyaman dan modern, urutan ketiga jangkauan rute, urutan ke-empat tarif harga, urutan ke-lima fasilitas pejalan kaki, urutan ke-enam jarak dari dan menuju halte, urutan ke-tujuh adalah fasilitas halte tempat tunggu. Dan urutan terakhir menurut masyarakat yang paling tidak penting adalah papan informasi rute.

Hasil survey untuk persepsi masyarakat terhadap faktor menunggu dengan hasil survey terhadap aspek yang perlu diperbaiki hasilnya sama, yaitu sama sama tentang waktu menunggu. Dari sini perlu adanya pembenahan dari pemerintah tentang pengelolaan angkutan. Pembenahan seperti waktu *headway* antar kendaraan, dan pelarangan angkutan untuk berhenti dalam waktu yang cukup lama.

3.1 Hasil dan Pembahasan Gap Analisis

Pada gap analisis menggunakan standar dari ITDP (*Institute for Transportation &*

Development Policy) tentang Panduan Reformasi Angkutan Umum di Indonesia. ITDP membuat panduan tersebut ditargetkan kepada pemerintah kota sebagai panduan pembenahan angkutan umum perkotaan.

Terdapat lima prinsip dasar reformasi industry angkutan umum yaitu terciptanya institusi pengelola angkutan umum yang berfungsi untuk menjamin fleksibilitas serta mengelola manajemen operasional angkutan umum. Yang kedua adalah tariff angkutan umum yang terintegrasi, dimana dengan terciptanya struktur pembayaran yang terintegrasi untuk semua moda akan dapat memberikan kemudahan bagi pengguna untuk melakukan transfer antar moda serta meningkatkan efisiensi dan ketertarikan dalam menggunakan transportasi umum.

Yang ketiga yaitu jaringan angkutan umum yang efisien, dengan mengoptimalkan rute pelayanan angkutan umum menjadi lebih mudah, sederhana dan terhubung. Sehingga akan menciptakan perjalanan yang efisien, hemat waktu, dan biaya yang lebih terjangkau.

Yang keempat yaitu kualitas layanan yang andal. Armada angkutan umum wajib beroperasi dengan memenuhi standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Ketepatan waktu dalam beroperasi armada yang layak jalan, serta pramudi yang dibekali oleh pelatihan yang profesional diperlukan untuk menciptakan layanan angkutan umum yang andal.

Yang kelima yaitu industri angkutan umum yang profesional. Terciptanya pelaku industri angkutan umum yang dapat memenuhi SPM (Standar Pelayanan Minimum) yang telah ditetapkan. Industri yang dapat menjamin keberlangsungan kepastian kerja dan kesejahteraan karyawannya.

Pada gap analisis akan membandingkan kondisi eksisting dan kondisi yang diharapkan berdasarkan ITDP serta apa saja yang telah dilakukan pemerintah terkait angkutan umum tersebut. Hasil tersebut ditampilkan pada tabel 4.

Tabel 4. Hasil Gap Analisis

| No | Prinsip Dasar | Permasalahan Kondisi Eksisting | Kondisi Yang diharapkan | Yang dilakukan pemerintah |
|----|---|---|---|--|
| 1 | Terciptanya institusi pengelola angkutan umum | 1. tidak adanya sistem kelembagaan dalam mengatur layanan operasional harian angkutan umum 2. kepemilikan kendaraan masih kepemilikan perseorangan, membuat pemerintah susah untuk melakukan pengawasan dan kontrol terhadap angkutan kota | 1. Adanya badan/ institusi pemerintah yang mengelola operasional dan tiket 2. Memiliki SDM dan Organnisasi yang kuat 3. Memiliki tupoksi yang jelas | 1. Dalam masa studi dalam pembentukan koperasi dalam pengelolaan operasional angkutan kota |
| 2 | Adanya tarif angkutan umum yang terintegrasi | a. Tarif saat ini untuk jauh dan dekat sama, tetapi pada saat berpindah rute penumpang dikenakan lagi biaya b. tidak memiliki skema pembayaran yang akuntabel | a. adanya skema tarif yang lebih efisien (berdasarkan waktu/ jarak dan tarif terintegrasi antar rute b. adanya sistem tiket yang lebih akuntabel | a. belum adanya studi terhadap sistem tiket |
| 3 | Jaringan angkutan umum yang efisien | a. Banyaknya rute yang sudah tidak beroperasi dan penurunan <i>load factor</i> b. perjalanan yang memerlukan pindah rute c. headway antar angkutan yang tidak menentu d. waktu tunggu yang lama dan ngetem | a. Rute yang saling terhubung dan meminimalkan transfer b. adanya kepastian waktu perjalanan dan kedatangan armada | a. pemerintah sedang melakukan studi untuk sisitematika pemberian subsidi kepada sopir angkutan agar sopir tidak mengetem terlalu lama b. pemerintah sedang melakukan studi terkait pembenahan rute |

| No | Prinsip Dasar | Permasalahan Kondisi Eksisting | Kondisi Yang diharapkan | Yang dilakukan pemerintah |
|----|---|--|--|--|
| 4 | Kualitas layanan yang andal | <p>a. armada angkutan yang kurang nyaman</p> <p>b. jumlah armada yang tidak seimbang, banyak yang kosong</p> <p>c. Tidak memiliki perawatan armada</p> <p>d. memiliki keselamatan yang rendah</p> <p>e. banyak armada yang tidak layak jalan dan tidak memiliki izin</p> | a. armada yang dapat memberikan keamanan dan kenyamanan | a. akan melakukan peremajaan angkutan dan melarang angkutan yang tidak layak jalan dan tidak memiliki izin |
| 5 | Terciptanya industri angkutan umum yang profesional | <p>a. model bisnis yang masih informal</p> <p>b. masih ada persaingan antar armada</p> <p>c. belum ada lembaga manajemen operasional yang memiliki fleksibilitas dalam mengatur keuangan</p> <p>d. tidak ada skema perawatan dan peremajaan armada yang jelas</p> | <p>a. model bisnis yang menjamin kepastian usaha bagi operator</p> <p>b. adanya badan pengelola manajemen operasional seperti BLU (Badan Layanan Umum) yang mempunyai akses fleksibilitas dalam mengelola keuangan</p> | a. Pemerintah akan membentuk BLU berupa koperasi yang akan mengatur tentang manajemen operasional, skema [erawatan dan peremajaan armada d |

(Sumber: Hasil Analisis, 2021)

Pada prinsip dasar pertama tentang terciptanya institusi pengelola transportasi massal. Gap yang terjadi antara kondisi yang diharapkan adalah adanya badan/ institusi pemerintah yang mengelola operasional dan tiket, memiliki SDM dan organisasi yang kuat dan memiliki tupoksi yang jelas. Pembentukan koperasi sebagai pengelola operasional angkutan massal masih dalam tahap studi. Dalam hal ini pemerintah sudah mulai memikirkan tentang organisasi pengelola sebagai tahapan dalam mereformasi angkutan massal.

Pada prinsip dasar yang kedua tentang tarif angkutan yang terintegrasi. Pada prinsip yang kedua terjadi gap yang sangat besar dari kondisi

yang diharapkan dengan apa yang dilakukan pemerintah. Pada kondisi yang diharapkan adanya skema tarif yang lebih efisien dan sistem tiket yang akuntabel. Tetapi pemerintah belum ada studi terkait hal tersebut.

Prinsip dasar yang ketiga tentang jaringan angkutan umum yang efisien. *Gap* yang terjadi antara kondisi yang diharapkan adalah rute yang saling terhubung dan meminimalkan transfer dan kepastian waktu perjalanan dan kedatangan. Dengan yang dilakukan pemerintah sedang melakukan studi terkait pembenahan rute dan sistematisasi pemberian subsidi kepada sopir angkutan agar sopir tidak menyetem terlalu lama.

Prinsip keempat tentang kualitas layanan yang handal. *Gap* yang terjadi antara kondisi yang diharapkan adalah armada yang dapat memberikan keamanan dan kenyamanan, dengan yang dilakukan pemerintah adalah dengan melakukan peremajaan angkutan dan melarang angkutan yang tidak layak jalan dan tidak memiliki izin.

Prinsip kelima tentang Terciptanya industri angkutan umum yang professional. *Gap* yang terjadi antara kondisi yang diharapkan adalah model bisnis yang menjamin kepastian usaha bagi operator dan adanya badan pengelola manajemen operasional seperti BLU (Badan Layanan Umum) yang mempunyai akses fleksibilitas dalam mengelola keuangan, dengan yang dilakukan pemerintah adalah membentuk BLU berupa koperasi yang akan mengatur tentang manajemen operasional, skema perawatan dan peremajaan armada.

Gap atau kesenjangan dilihat dari kondisi eksisting dan yang diharapkan serta peran pemerintah dalam menghadapi *gap* tersebut. Dari ke lima prinsip dasar tersebut diurutkan yang menjadi prioritas utama dalam mereformasi angkutan massal Kota Malang. Prioritas pertama yaitu dalam pembentukan koperasi sebagai kelembagaan di bawah pengawasan pemerintah dan tupoksi yang jelas. Tugas dari koperasi tersebut sebagai pengatur layanan operasional harian seperti pengaturan waktu layanan, pengaturan *headway*. Pengaturan kepemilikan armada, pengelola keuangan dan juga bertugas dalam pengawasan pelayanan angkutan massal, pengawasan terhadap SPM (Standar Pelayanan Minimum). Prioritas kedua yaitu tentang pembenahan rute. Di kota Malang terdapat 23 trayek, tetapi yang mempunyai kartu izin pengawasan (KPS) 16 trayek. Banyaknya trayek yang tidak beroperasi karena banyak jalur yang kurang peminat, dan saling tumpang tindih. Ini perlu adanya studi lebih lanjut, studi tentang demand dan rute.

4. KESIMPULAN

Presepsi masyarakat tentang angkutan massal di Kota Malang adalah sebanyak 69,8% lokasi rumah terjangkau dengan angkutan massal dan sebanyak 82,3% lokasi tempat kerja juga terjangkau dengan angkutan massal. Tetapi banyak masyarakat tidak menggunakan angkutan massal karena berdasarkan presepsi

masyarakat sebanyak 48,9% merasa kondisi angkutan massal cukup. Dan rata – rata presepsi masyarakat sebanyak 71,9% mengatakan tidak menggunakan angkot karena waktu menunggu yang lama.

Gap yang terjadi antara kondisi yang diharapkan dengan yang dilakukan pemerintah berdasarkan lima prinsip dari ITDP (*Institute for Transportation & Development Policy*). Dari kelima prinsip tersebut. *Gap* yang sangat jauh antara kondisi yang diharapkan adalah skema tarif yang lebih eifeisein dan sistem tiket yang akuntable. Tetapi pemerintah belum ada studi terkait hal tersebut. Untuk keempat prinsip yang lain seperti terciptanya institusi pengelola angkutan umum, jaringan angkutan umum yang efisien, kualitas layanan yang andal, dan terciptanya industri angkutan umum yang professional.

DAFTAR PUSTAKA

- Bachtiar, Anang (2005), Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang. <http://riset.unisma.ac.id/index.php/JU-ke/article/view/1592>
- Institute for Transportation and Development Policy (2019). Panduan Reformasi Angkutan Umum di Indonesia
- Jienardy, Christine (2017), Gap Analisis Presepsi dan Ekspektasi Konsumen Terhadap Kualitas Layanan, Harga, Kualitas Produk Esus. <https://journal.uc.ac.id/index.php/performa/article/view/398>
- Kota Malang. Peraturan Daerah Kota Malang tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RWRT) tahun 2010 – 2030
- Kota Malang. Tatanan Transportasi Kota Malang. (2019)
- Kota Malang. Peraturan Daerah Kota Malang tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) tahun 2018 – 2023
- Kota Malang. Studi Kelayakan Sarana Angkutan Umum Massal. (2014)
- Widyatami, F.S., Alfiansyah, A. (2016), Kajian Jumlah Armada Angkutan Kota Malang Berdasarkan SPM 2015 (Studi Kasus: Trayek AH, LDH, ADL) <http://iptek.its.ac.id/index.php/jps/article/view/3120>