

# **TRANSPORTATION MANAGEMENT BUS LINES INTER CITY INTER PROVINCIAL (AKAP) IN SURABAYA CITY DEPARTMENT OF TRANSPORTATION**

Erwin Indra Pranata

Dosen Pembimbing Fitrotun Niswah.,S.AP M.AP

## **ABSTRACT**

Transportation is the transfer of activities from one place to another. To create a transportation system, we need a good transportation management processes. In cities like Surabaya, one of the modes used are Bus. Classification bus trip in Surabaya is divided into two inter-city inter-province (AKAP) and the Inter City In Province. Given Surabaya is a big city, it would require an effort to set the bus lines, one of which is to divert the route. Surabaya Transportation Department is the agency in an attempt to divert AKAP bus lines in Surabaya.

This study describes and analyzes the AKAP bus lines transportation management conducted by the Department of Transportation in Surabaya. The method used is descriptive qualitative approach. The source of this research is the Department of Transportation Sector Employees Transportation, Transportation Department officials in Terminal, in particular terminal Osowilangun Pond is the purpose of the transfer of the AKAP bus lines, as well as the passengers otobus entrepreneurs. Data collection techniques used in the form of interviews, observation and documentation. Data analysis was performed with data collection, data reduction, data display and conclusion.

Results of this study explain that Surabaya Transportation Department has made efforts in transportation management AKAP bus lines in Surabaya. One of the efforts is to conduct the transfer trajectory from several main terminal to the terminal Osowilangun. In general, attempts were made to walk well, although there are various weaknesses. Based on the analysis of transport management indicators with in Salim (2003), the factor of safety (security), regularity factor (rules) as well as the comfort factor (convenience) has been performing well. However, there are still weaknesses identified, namely the economy factor (efficient) where the transfer of the trajectory, time and travel distance becomes ineffective. Expected for the future, Surabaya Transportation Department to carry out the transfer bus lines corresponding overall transportation management indicators.

Keywords: Effort, Transportation Management, Route

## LATAR BELAKANG

Perkembangan transportasi di kota-kota besar di Indonesia saat ini berjalan sedikit lebih lambat. Hal ini disebabkan oleh perbedaan masing-masing daerah dalam menangani kinerja sistem transportasi yang ada. Kebanyakan daerah menganggap pembangunan transportasi merupakan bagian yang integral dari pembangunan perekonomian. Pembangunan berbagai sarana dan prasarana transportasi seperti dermaga, terminal, pelabuhan, bandara, dan jalan rel dapat menimbulkan efek ekonomi berganda yang cukup besar baik dalam hal penyediaan lapangan kerja maupun dalam memutar konsumsi dan investasi dalam perekonomian (Nasution, 2004).

Menurut Salim (2003) konsep transportasi merupakan salah satu unsur yang terpenting di dalam perekonomian, karena transportasi sangat erat kaitannya dengan aktivitas masyarakat khususnya masyarakat di perkotaan. Tanpa adanya suatu sistem transportasi maka kegiatan masyarakat menjadi terganggu. Pemilihan sistem transportasi yang salah untuk wilayah perkotaan akan dapat mengakibatkan terjadinya permasalahan-permasalahan bagi masyarakat para pengguna jasa angkutan massa maupun lingkungan. Angkutan Massa merupakan salah satu jenis sarana transportasi yang paling banyak digunakan oleh masyarakat karena biaya yang relatif murah dan terjangkau oleh sebagian besar kalangan masyarakat.

Kota Surabaya adalah salah satu kota di Jawa Timur yang mempunyai berbagai jenis angkutan massa dengan populasi yang sangat padat. Namun pada dasarnya, terdapat berbagai

permasalahan sistem transportasi yang terdapat di Surabaya. Salah satunya yakni kebingungan masyarakat dalam mencari jalur yang dilalui angkutan massa, utamanya trayek bus karena kurangnya masukan dan informasi mengenai trayek/rute yang begitu banyak di Surabaya. Trayek itu sendiri mengandung definisi sebagai lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan dengan mobil atau bus yang mempunyai asal dan tujuan tetap dan terjadwal (Suwardjoko, 2002:52). Karena pentingnya rute/trayek dalam transportasi maka kebutuhan akan informasi mengenai trayek angkutan massa merupakan kebutuhan yang sangat penting, salah satunya adalah dengan penataan dan pengalihan suatu sistem trayek bagi angkutan massa di Surabaya.

Mengingat Surabaya adalah salah satu kota besar serta memiliki dua terminal, yakni terminal Purabaya dan terminal Tambak Osowilangun, tentu dibutuhkan pengaturan dan pengelolaan trayek angkutan massa yang strategis. Keberadaan dua terminal besar tersebut berpotensi terjadi ketimpangan dalam hal jumlah dan kapasitas penumpang. Hal ini telah terlihat dalam beberapa tahun terakhir yakni terjadi penumpukan penumpang yang kerap terjadi di Terminal Purabaya yang merupakan Terminal perbatasan antara Surabaya dengan Sidoarjo. Hal ini diperparah dengan menumpuknya jumlah armada bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) serta Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang mengakibatkan semakin rumitnya penataan armada dan rute di sekitar Terminal Purabaya.

Salah satu upaya yang telah ditempuh dalam mengatasi masalah

tersebut adalah dengan mengalihkan trayek bus AKAP dari terminal Purabaya ke terminal Tambak Osowilangun agar dapat mengurangi kepadatan penumpang di Purabaya serta agar terminal TOW yang telah mati hampir tiga tahun dapat ramai kembali. Hal ini kemudian didukung dengan keluarnya surat keputusan dari Ditjen Perhubungan Darat No AJ.205/13/5/DJPD/2012 yang menyatakan bahwa 264 bus AKAP wajib pindah ke terminal Tambak Osowilangun Surabaya (JawaPos 3 Mei 2012).

Dewasa ini, Dinas Perhubungan Surabaya dan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur juga telah memberi *deadline* agar para bus AKAP pindah ke terminal Osowilangun tertanggal 28 Februari 2013. Berdasarkan uraian permasalahan di atas, maka peneliti tertarik melakukan penelitian ini dan akan memfokuskan penelitian pada **Manajemen Transportasi Trayek Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Dinas Perhubungan Kota Surabaya.**

#### **Rumusan Masalah**

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah Bagaimana manajemen transportasi trayek bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya?

#### **Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui manajemen transportasi trayek Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Dinas Perhubungan Kota Surabaya

#### **Manfaat Penelitian**

Manfaat penelitian secara teoritis diharapkan dapat memberi masukan yang bermanfaat bagi studi akademis

khususnya ilmu administrasi negara di bidang manajemen transportasi. Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat bermanfaat dan menjadi masukan bagi Dinas Perhubungan Surabaya terkait manajemen transportasi trayek bus AKAP di Kota Surabaya. Manfaat Praktis yaitu dapat merefleksikan pentingnya suatu manajemen operasional di dalam organisasi sebagai bahan masukan bagi Dinas Perhubungan Surabaya agar dapat meningkatkan kepercayaan dan komitmen masyarakat khususnya para penumpang

#### **Kajian Manajemen Transportasi: Manajemen Transportasi**

Manusia sangat membutuhkan transportasi karena untuk memenuhi kebutuhan hidup yang sangat beraneka ragam yang umumnya berkaitan dengan produksi barang dan jasa. Selain itu manfaat transportasi dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat, yakni manfaat ekonomi, manfaat sosial, manfaat politis, dan manfaat kewilayahan. Kemudahan yang dapat diperoleh karena transportasi bagi manusia adalah mudahnya mengatasi jarak antara sumber daya manusia dengan sumber daya alam yang dibutuhkan manusia yang terletak pada masing-masing geografi. Karena begitu pentingnya transportasi bagi kehidupan manusia, maka perlu pengelolaan manajemen transportasi yang baik.

Secara garis besar, manajemen transportasi dapat ditinjau dari dua sisi yaitu manajemen transportasi dalam industri serta manajemen transportasi dalam masyarakat (Nasution, 2004). Bagi perusahaan transportasi umum yang berhubungan dengan pelayanan transportasi masyarakat pemakai jasa

angkutan massa, maka pada dasarnya terdapat empat indikator dalam manajemen transportasi yaitu aman (safety), tertib dan teratur (regularity), nyaman (comfort) dan ekonomis (Salim, 2003). Selain itu Dagun *et. al* (2006) juga mengungkapkan hal serupa bahwa transportasi yang baik bagi pelayanan publik harus memenuhi tiga faktor yakni kenyamanan, keamanan dan kecepatan. Untuk mewujudkan keempat indikator tersebut, fungsi manajemen transportasi bagi perusahaan transportasi umum yakni merencanakan kapasitas dan jumlah armada, merencanakan jaringan trayek, menentukan jadwal keberangkatan, mengatur pelaksanaan operasi armada dan awak kendaraan, memelihara dan memperbaiki armada, melaksanakan promosi penjualan tiket, merencanakan serta mengendalikan keuangan, mengatur pembelian suku cadang dan logistic, merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi, melaksanakan suatu penelitian dan pengembangan perusahaan, menjalin hubungan yang erat dengan instansi terkait.

Dengan memahami fungsi manajemen perusahaan transportasi umum tersebut, maka dapat disusun struktur organisasi dengan deskripsi tugas dan tanggung jawab, wewenang, dan sistem manajemen yang jelas serta mudah dilaksanakan. Beberapa istilah yang dapat diartikan sebagai suatu manajemen yakni pengurusan, pengelolaan, ketatalaksanaan, dan sebagainya.

### **Sasaran Manajemen Transportasi**

Menurut Salim (2003), untuk mewujudkan fungsi manajemen transportasi seperti yang telah

dijelaskan, maka sasaran yang harus dicapai dalam setiap perusahaan pengangkutan umum adalah menjamin penyelenggaraan angkutan yang aman dan menjamin keselamatan (safety), menjamin pengoperasian angkutan yang tertib dan teratur (regularity), mencapai efisiensi pengoperasian angkutan (economy), menjamin kenyamanan pengguna jasa angkutan (comfort).

Kementerian Perhubungan sebagai regulator berkewajiban untuk membina sistem transportasi nasional (Sistranas) yang handal, efisien, dan efektif. Untuk mewujudkan tersebut, maka sasaran Sistranas adalah terciptanya transportasi yang efektif, terpadu, tertib dan teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman, biaya terjangkau, dan efisien dalam satu kesatuan transportasi nasional. Kapasitas mencukupi, dalam arti bahwa kapasitas sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk memenuhi segala kebutuhan permintaan pengguna jasa.

### **Trayek Angkutan Massa**

Trayek Angkutan Massa adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Selain itu Jaringan trayek angkutan massa mempunyai definisi sebagai kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan baik diperkotaan, antar kota dalam provinsi (AKDP) maupun antar kota antar provinsi (AKAP). Angkutan Antar Kota Antar Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah

Kabupaten/Kota yang melalui lebih dari satu daerah Provinsi dengan menggunakan bus yang terikat dalam trayek (Suwardjoko, 2002: 51).

**Tabel 1.3**  
**Tipologi Trayek**

Trayek	Jenis Pelayanan	Terminal
AKAP	Cepat	Tipe A
AKDP	Cepat	Tipe B
Kota	Cepat Lambat	Tipe B
Desa	Lambat	Tipe C

### Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian Deskriptif dengan menggunakan pendekatan Kualitatif. Adapun penelitian ini menggunakan deskriptif kualitatif dikarenakan penelitian ini menggunakan suatu metode dalam meneliti manajemen transportasi trayek bus AKAP oleh Dinas Perhubungan dan pengalihan trayek bus AKAP tersebut secara natural dan alami. Selain itu penelitian ini mempunyai tujuan untuk membuat deskripsi, gambaran mengenai manajemen trayek dari Dinas Perhubungan secara sistematis, faktual, dan akurat tentang fakta di lapangan, sifat atau hubungan fenomena dari upaya pengalihan trayek tersebut. Alasan lain ialah peneliti berusaha mendeskripsikan data yang ada baik dari Dinas Perhubungan maupun UPTD terkait untuk mengungkapkan masalah, keadaan atau peristiwa tersebut sebagaimana adanya sehingga bersifat sekedar mengungkapkan fakta.

### Lokasi dan Fokus Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Surabaya yang menjadi objek penelitian. Selain itu penggalian informasi tambahan juga

dilakukan di Terminal Osowilangun Surabaya. Adapun fokus penelitian ini yakni pada manajemen transportasi trayek bus AKAP di Dinas Perhubungan Surabaya yang ditinjau dari segi indikator manajemen transportasi yang meliputi *Safety, Regularity, Economy dan Comfort*.

### Sumber Data

Adapun sumber informan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Pertama, yaitu Pegawai Dinas Perhubungan Kota Surabaya Bidang Angkutan. Pengambilan informasi akan dilakukan kepada pegawai dinas perhubungan surabaya di bidang yang berhubungan langsung dengan topik dimana bidang tersebut merupakan informan bagi peneliti yang secara langsung berhubungan dengan manajemen transportasi trayek di kota Surabaya.

Kedua, yakni Petugas Dishub di Terminal Tambak Osowilangun serta Terminal Purabaya yang merupakan informan yang secara langsung mengetahui dan memahami alur proses pengalihan trayek bus AKAP di kota Surabaya.

Ketiga, Penumpang dimana para penumpang/pengguna jasa angkutan tersebut juga merupakan salah satu informan yang merasakan dampak dari proses pengalihan trayek tersebut.

Keempat, yakni Pengusaha Bus AKAP dimana para pengusaha tersebut juga merasakan dampak secara langsung dari pengalihan trayek bus AKAP yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.

### Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian tentang

Manajemen Transportasi Trayek Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Dinas Perhubungan Surabaya yaitu menggunakan teknik triangulasi dimana peneliti akan menggabungkan tiga macam teknik pengumpulan data yaitu: wawancara tidak terstruktur, observasi terus terang dan dokumentasi

### Teknik Analisis Data

Miles dan Huberman (1984), mengemukakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya jenuh. Ukuran kejenuhan data ditandai dengan tidak diperolehnya lagi data atau informasi baru. Aktivitas dalam analisis meliputi reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*) serta Penarikan kesimpulan serta verifikasi (*conclusion drawing/verification*).

Sejumlah peneliti kualitatif berupaya mengumpulkan data selama mungkin dan bermaksud akan menganalisis setelah meninggalkan lapangan. Cara tersebut untuk peneliti kualitatif salah, karena banyak situasi atau konteks yang tak terekam dan peneliti lupa penghayaan situasinya, sehingga berbagai hal yang terkait dapat berubah menjadi fragmen-fragmen tak berarti sehingga pekerjaan pengumpulan data bagi peneliti kualitatif harus diikuti dengan menulis, mengedit, mereduksi, dan menyajikan.

### Pembahasan Manajemen Transportasi Trayek Bus AKAP Di Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Pada kenyataan dan fakta di lapangan, Dinas Perhubungan Kota Surabaya telah melakukan berbagai upaya dalam manajemen transportasi

trayek, khususnya Bus Antar Kota Antar Provinsi di wilayah Surabaya. Salah satunya ialah dengan melakukan pengalihan trayek Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari terminal Purabaya menuju terminal Tambak Osowilangun. Pengalihan ini terjadi dikarenakan terjadi tuntutan yang dilakukan oleh paguyuban pedagang di terminal Tambak Osowilangun serta timpangnya jumlah armada antar terminal.

**Tabel 1.4**

#### Perbandingan Jumlah Armada Bus

Armada	Purabaya	Osowilangun
Bus AKAP	481	111
Bus AKDP	1.972	360
Bus Kota	143	64

Selain itu, Purabaya merupakan terminal yang secara geografis terletak di Sidoarjo. Paguyuban pedagang menginginkan sebagian bus dipindah agar meningkatkan kesejahteraan ekonomi mereka serta menuntut terjadinya pemerataan transportasi di kawasan Surabaya Barat. Melalui berbagai rapat dan koordinasi, maka Dinas Perhubungan Surabaya beserta Pemerintah Kota Surabaya melakukan upaya dalam perencanaan manajemen transportasi Bus AKAP tersebut, yakni dengan mengalihkan 264 Bus AKAP yang ada di terminal Purabaya menuju terminal Tambak Osowilangun yang kemudian didukung oleh keluarnya Surat Instruksi dari Dirjen Perhubungan Darat.

Hingga saat ini, hanya sebagian bus AKAP yang bersedia dipindah menuju terminal Tambak Osowilangun. Namun sebagian lagi masih beroperasi di terminal Purabaya. Pihak Dinas Perhubungan Kota Surabaya maupun Pemkot Surabaya memutuskan untuk *calling down* sejenak agar nantinya

tidak terjadi gejala dalam mengalihkan trayek tersebut. Berdasarkan fakta di lapangan, maka terdapat empat indikator yang dijadikan ukuran dalam menganalisis upaya Dinas Perhubungan tersebut yakni:

### **Safety**

Faktor safety merupakan faktor keselamatan dan keamanan khususnya para pengguna angkutan massa. Safety mempunyai arti yakni terhindarnya pengoperasian suatu transportasi dari kecelakaan serta terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor eksternal transportasi baik berupa gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan alam, gangguan manusia, maupun gangguan lainnya. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah kejadian kecelakaan terhadap jumlah pergerakan kendaraan dan jumlah penumpang serta dengan perbandingan terjadinya gangguan dengan perjalanan.

Berdasarkan pengamatan serta penggalan data selama di lapangan, di dalam pengalihan trayek Bus AKAP tersebut, faktor safety tetap menjadi prioritas dari Dinas Perhubungan serta pihak UPTD terkait. Hal ini terlihat dari pendapat penumpang yakni bapak Udin yang saya wawancarai di sekitar terminal Tambak Osowilangun Surabaya yang menyatakan bahwa keselamatan dan keamanan tetap terjaga. Pendapat tersebut didukung oleh pernyataan dari Bapak Rendra selaku sopir dari bus AKAP serta Bapak Drs Inderagani selaku kepala UPTD Terminal Tambak Osowilangun Surabaya yang menyatakan bahwa di dalam pengelolaan terminal, dalam menjaga keamanan serta keselamatan

penumpang, mereka bekerjasama dengan pihak kepolisian dalam hal ini Polsek Benowo.

Maka dapat dikatakan bahwa faktor safety telah sesuai dengan apa yang dikemukakan oleh Salim (2003) dimana pengoperasian transportasi di dalam terminal Tambak Osowilangun serta di dalam Bus AKAP sangat jarang terjadi gangguan di dalamnya.

### **Regularity**

Regularity disini mempunyai arti menjamin pengoperasian angkutan yang tertib dan teratur berupa terwujudnya suatu penyelenggaraan transportasi yang sesuai dengan UU yang berlaku di masyarakat. Keadaan tersebut dapat diukur melalui perbandingan frekuensi pelanggaran dengan jumlah kendaraan.

Berdasarkan pengamatan di lapangan, pengalihan trayek Bus AKAP tersebut cukup memenuhi faktor Regularity sebagaimana yang dimaksud tersebut. Meskipun pengalihan trayek ini terkesan dipaksakan mengingat Purabaya adalah termasuk di wilayah Sidoarjo, maka terdapat aturan yang mendukung dari upaya ini, yakni keluarnya surat Dirjen Perhubungan Darat yang mendukung dilakukannya pengalihan trayek Bus AKAP tersebut. Di dalam surat instruksi tersebut, pihak dari Dirjen Perhubungan Darat memerintahkan agar segera dilakukan pemindahan 264 Bus AKAP menuju terminal Tambak Osowilangun Surabaya paling lambat tertanggal 01 Juni 2012 dan jika terdapat armada yang menolak, maka izin trayeknya akan dicabut meski pada akhirnya hal ini dikeluhkan oleh pengguna angkutan massa mengingat pengalihan tersebut sangat tidak efektif dan efisien.

### **Economy**

Mempunyai makna mencapai efisiensi pengoperasian angkutan yang mampu memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimum. Keadaan ini dapat dilihat melalui perbandingan manfaat dengan besarnya biaya yang dikeluarkan oleh pengguna jasa angkutan.

Berdasarkan pengamatan serta penggalan data yang telah saya lakukan, pengalihan trayek tersebut tidak memenuhi faktor ini. Justru dengan dialihkannya trayek Bus AKAP, para penumpang mengeluhkan jarak tempuh yang lebih jauh serta memakan waktu yang lebih lama. Sebagaimana diketahui, dalam trayek terbaru, Bus AKAP hanya diwajibkan mengambil penumpang di terminal Tambak Osowilangun dan tidak di Purabaya. Hal ini menyebabkan para penumpang harus mencari angkutan lain untuk dapat menuju Purabaya dan juga sebaliknya. Dampaknya hal tersebut sangat tidak efisien sehingga mengakibatkan penolakan-penolakan dari berbagai kalangan para pengguna jasa angkutan yang menginginkan dikembalikannya trayek Bus AKAP menuju Purabaya.

### **Comfort**

Comfort mempunyai arti yakni menjamin kenyamanan para pengguna jasa angkutan berupa terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama berada dalam sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas terhadap standarnya.

Selama melakukan penelitian di lapangan, faktor ini kurang berjalan dengan baik. Meski dari pihak Dinas

Perhubungan telah memberikan fasilitas maksimal bagi penumpang khususnya Bus AKAP, lamanya waktu perjalanan serta tenaga ekstra yang dikeluarkan membuat para penumpang merasa kurang nyaman. Sebagaimana yang dikemukakan oleh Saudari Sari bahwa meski di dalam Bus AKAP, telah terdapat AC, hiburan televisi serta full music, tidak semua bus AKAP mempunyai fasilitas seperti itu dan hanya beberapa. Hal inilah yang menyebabkan para penumpang tetap merasa kurang nyaman dengan adanya pengalihan trayek tersebut.

### **Kesimpulan**

Sesuai dengan data dan fakta yang diperoleh maka dapat ditarik kesimpulan bahwa pada dasarnya upaya manajemen transportasi trayek bus AKAP telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Surabaya, yakni dengan melakukan pengalihan trayek Bus AKAP di terminal Tambak Osowilangun Surabaya. Upaya tersebut dilakukan agar terjadi pemerataan transportasi di kawasan Surabaya Barat serta menghindari penumpukan beban di wilayah Selatan.

Secara umum, upaya yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Surabaya tersebut kurang berjalan dengan baik karena hanya memenuhi satu dari empat indikator yang diungkapkan oleh Salim (2003), yakni hanya memenuhi faktor *Safety* dimana keamanan keselamatan penumpang tetap terjamin.

Namun terdapat pula berbagai kelemahan dalam pengalihan trayek tersebut, yakni dari faktor *Regularity* dimana meski telah terdapat aturan yang mendukung pengalihan tersebut melalui surat instruksi dari Dirjen

Perhubungan Darat, masyarakat tetap merasa kurang puas, serta dari faktor *Comfort* dimana penumpang kurang merasakan kenyamanan selama berada di terminal dan di dalam sarana transportasi serta faktor *Economy* dimana pengalihan trayek tersebut menjadikan jarak tempuh serta biaya dan waktu yang dikeluarkan oleh pengguna jasa angkutan menjadi tidak sedikit serta tidak efisien. Hal ini banyak dan sering dikeluhkan oleh para penumpang.

### **Saran**

Sesuai dengan hasil penelitian di lapangan mengenai Upaya Dinas Perhubungan Kota Surabaya Dalam Manajemen Transportasi Trayek Bus AKAP, maka penulis memberikan beberapa saran dari hasil identifikasi kelemahan dalam proses manajemen transportasi yang diharapkan dapat menjadi alternatif dalam membantu serta memecahkan masalah ataupun menyempurnakan proses pengalihan trayek Bus AKAP tersebut di waktu yang akan datang diantaranya yakni

sebelum proses pengalihan Trayek Bus AKAP di Terminal Tambak Osowilangun Surabaya dilaksanakan, hendaknya organisasi-organisasi terkait melakukan komunikasi serta perencanaan yang matang sekaligus menganalisis dampak dan gejala yang dihasilkan, lalu dalam pelaksanaannya, hendaknya Bus AKAP dapat segera dipindah seluruhnya menuju Terminal TOW. Selain itu disaat yang bersamaan, sebaiknya Dinas Perhubungan Kota Surabaya beserta Pemerintah Kota Surabaya melakukan pembenahan dan penambahan fasilitas penunjang di Terminal TOW agar tidak mengesampingkan kenyamanan dan keamanan penumpang, selain itu hendaknya pada proses pelaksanaan, dilakukan sosialisasi yang matang terhadap para warga/masyarakat utamanya pengguna jasa angkutan yang akan terkena dampak dari pengalihan trayek tersebut sehingga tidak menimbulkan gejala/unjuk rasa dikemudian hari.

## DAFTAR PUSTAKA

- Dagun. Save M. (2006:126). *Busway, Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. Jakarta. Pustaka Sinar Harapan.
- Departemen Perhubungan 1993, QCD Dalam Sistranas.
- Frankel, Ernst G, *Requirement For Efficient Intermodal Transport*, Ports & Harbors, vol 34 No. 1, 1989.
- Hay, William W, *An Introduction Transportation Engineering*, John Willey 1977.
- Lyold Wilson, G, *Traffic Management*, Englewood Cliffs, New Jersey 1956.
- Milles, M.B. and Huberman, M.A. 1984. *Qualitative Data Analysis*. London: Sage Publication.
- Morlok, Edward K. (1978), *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Jakarta.
- Muchtarudin Siregar, *Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan* TU UI 1990.
- Napitupulu, B DR, *Ekonomi Transportasi*, UKI 1973.
- Nasution, A. 2004. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Salim, Abbas. 2003. *Manajemen Transportasi*, Jakarta; PT. Raja Grafindo Persada.
- T. Hani Handoko, *Dasar-Dasar Manajemen Produksi dan Operasi*, 1995.
- Taff, Charles, *Management of Physical Distribution and Transport*.
- Warpani, Suwardjoko, 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung; Institute Teknologi Bandung.
- UU No 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3480).
- Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006.
- UU No 22 Tahun 2009 Pasal 140.
- Surat Wali Kota Surabaya No 550/650/436.6.10/2012.
- Surat Dirjen Perhubungan Darat No AJ.205/13/5/DJPD/2012.