

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Indonesia menjadi salah satu negara berkembang yang memiliki jumlah penduduk tertinggi ke-4 tingkat dunia. Direktorat Jenderal Kependudukan dan Pencatatan Sipil (2021) menyebutkan jumlah penduduk yang tercatat hingga juni 2021 sebanyak 272.229.372 jiwa dan 56,01% jumlahnya berada di pulau Jawa. Beberapa kota besar di Pulau Jawa seperti Jakarta, Bandung, Yogyakarta, Semarang, Surakarta dan Surabaya menjadi kota tujuan untuk merantau sehingga menyebabkan peningkatan jumlah penduduk yang cukup banyak. Peningkatan jumlah penduduk mempengaruhi mobilitas penduduk menjadi lebih tinggi, maka perlu dilakukan perencanaan dan pengelolaan yang tepat dalam pengembangan sektor wilayah kota demi menunjang kehidupan bermasyarakat khususnya masyarakat perkotaan dan sekitarnya. Pengembangan sektor wilayah kota terdiri dari beberapa aspek penting yang menjadi bagian dari pembangunan secara nasional.

Pembangunan dalam sebuah wilayah kota maupun negara dipengaruhi oleh aspek-aspek penting. Menurut Menteri Keuangan Sri Mulyani melalui Ipotnews (2019) dari Indopremier, aspek penting dalam sebuah negara yaitu institusi, sumber daya manusia dan infrastruktur. Ketiganya memiliki peran penting dalam pembangunan Indonesia sebagai negara yang ingin mencapai rata-rata penghasilan yang tinggi.

“ . . . Saya lama bekerja di Bank Dunia, saya perhatikan negara-negara yang maju itu pasti memiliki tiga aspek ini yang paling penting, yakni institusi,

human capital dan juga infrastruktur," kata Sri Mulyani dalam Rapat Kerja Nasional Kementerian Perdagangan di Jakarta, Selasa (12/3). Untuk mencapai negara berpenghasilan tinggi, lanjutnya, Indonesia tidak akan bisa lepas dari upaya-upaya yang menunjang produktivitas. Maka dari itu, tiga hal, yakni kualitas institusi, sumber daya manusia, dan infrastruktur menjadi aspek pembangunan yang terpenting . . .”

Sumber:

https://www.indopremier.com/ipotnews/newsDetail.php?jdl=Ini_Tiga_Aspek_Penting_Diperbaiki_Agar_RI_Jadi_Negara_Berpenghasilan_Tinggi&news_id=102581&group_news=IPOTNEWS&taging_subtype=ECONOMICS&name&search=y_general&q=negara+berpenghasilan+tinggi&halaman=1, (diakses pada tanggal 12 Maret 2019).

Melalui ketiga aspek penting yang telah disebutkan, infrastruktur beberapa tahun terakhir terus diperbaiki dan dikembangkan di daerah perkotaan dan pedesaan demi meratanya infrastruktur nasional. Infrastruktur memiliki arti prasarana, yang dapat dimaknai sebagai fasilitas untuk kebutuhan publik. Melalui Kompas.com yang ditulis oleh Idris (2021), infrastruktur secara umum terbagi dalam beberapa kelompok antara lain infrastruktur air, infrastruktur transportasi, infrastruktur energi, infrastruktur bangunan, dan infrastruktur pengelolaan limbah. Infrastruktur transportasi menjadi salah satu bagian penting dari sebuah pembangunan Negara.

Disampaikan oleh Menteri Perhubungan Bapak Budi Karya Sumadi dalam Portonews (2020), bahwa mewujudkan infrastruktur pada bidang transportasi yang berkeadilan dan berkelanjutan merupakan sebuah kewajiban bagi pemerintah. Kemajuan pembangunan transportasi harus merata, sehingga masyarakat merasakan adanya kehadiran pemerintah di setiap wilayah di Indonesia. Maka dari itu, infrastruktur transportasi yang menjadi salah satu aspek penting dalam proses pembangunan wilayah perlu dikembangkan secara optimal demi tercapainya kesejahteraan bersama.

Kota Surabaya yang merupakan pusat kota di Jawa Timur menjadi poros aktivitas perekonomian baik bagi masyarakat Surabaya maupun daerah sekitarnya seperti Sidoarjo, Gresik, Lamongan, Mojokerto dan Jombang. Sebagai wilayah metropolitan terbesar kedua setelah Jabodetabek, wilayah yang biasa disebut dengan Gerbang Kertosusilo ini juga memiliki mobilitas penduduk yang tinggi. Kota Surabaya sebagai ibukota provinsi di Jawa Timur, menjadi pusat perdagangan, perindustrian, pemukiman, dan aktivitas pendidikan bagi mahasiswa, sehingga Surabaya dapat diibaratkan sebagai magnet yang menarik para pendatang dengan tujuan memperoleh penghidupan yang lebih baik.

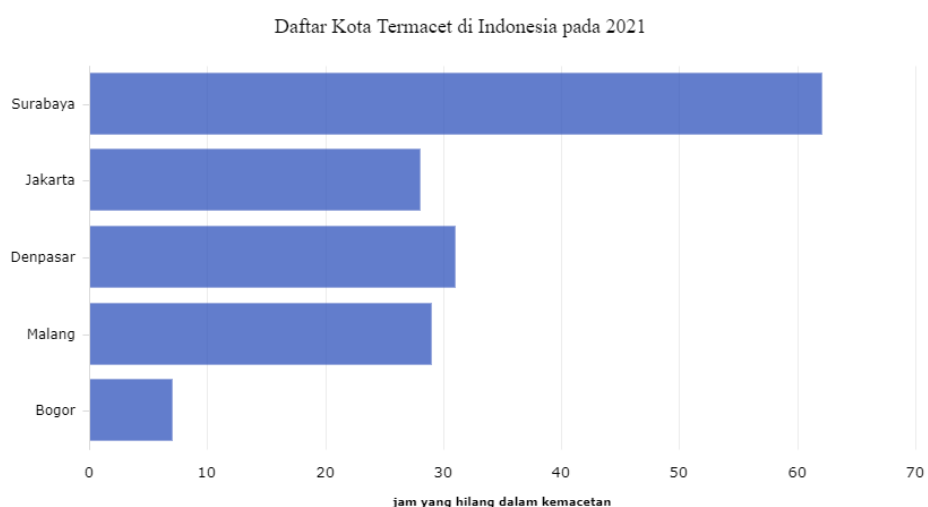
Selain itu, Surabaya merupakan daerah kota terluas di wilayah Provinsi Jawa Timur dengan luas wilayah sekitar 326,81 km² yang terbagi dalam 31 Kecamatan. Dengan jumlah populasi sebanyak 2,9 juta jiwa, ditambah dengan masyarakat pendatang yang melakukan mobilisasi di kawasan Kota Surabaya menyebabkan arus transportasi semakin padat. Menjadi poros ekonomi di Jawa Timur dan salah satu kota dengan populasi terbesar di Indonesia membuat aktivitas masyarakat Surabaya menjadi sangat padat, hal tersebut dapat terlihat dari jalanan utama yang selalu penuh sesak saat jam berangkat dan pulang kerja.

Kepadatan arus transportasi di Surabaya menimbulkan kemacetan yang telah menjadi sebuah pandangan umum saat melintasi jalanan kota Surabaya. Kemacetan di Kota Surabaya sudah menjadi keadaan umum yang harus dirasakan oleh masyarakat dalam dan luar kota yang beraktifitas di Surabaya karena meningkatnya jumlah transportasi pribadi yang digunakan masyarakat saat ini. Keadaan tersebut didukung oleh laporan hasil analisis data yang dilakukan *Global*

Traffic Scorecard di Kota Washington dikutip oleh Farmita (2022), yang mencatat tingkat kemacetan tertinggi di Indonesia selama tahun 2021.

Dari penelitian yang dilakukan, Surabaya memiliki tingkat kemacetan tertinggi di Indonesia, mengalahkan Jakarta yang sebelumnya menjadi kota metropolitan dengan tingkat kemacetan yang tinggi. Surabaya menempati peringkat 41 kota termacet di dunia dengan penilaian waktu yang hilang untuk menghadapi kemacetan (*hours lost in congestion*) sebanyak 62 jam. Peringkat yang diperoleh mengalami kemerosotan dari posisi 361 di tahun 2020 dengan penelitian yang sama. Hal tersebut mendapat tanggapan dari akademisi Universitas Airlangga, Prof. Purnawan yang dikutip oleh Jatim.jpnn.com (2022) bahwa penurunan peringkat disebabkan oleh peningkatan jumlah angkutan pribadi yang menjadi pilihan masyarakat dalam melakukan aktivitas. Prof. Purnawan juga menyampaikan perlu adanya penanganan lebih terhadap penyediaan angkutan umum ke seluruh wilayah Surabaya.

Gambar 1.1 Daftar Kota Termacet di Indonesia pada 2021



Tanggapan dari Prof. Purnawan mengenai perlunya penanganan lebih terhadap penyediaan angkutan umum ke seluruh wilayah Surabaya, membutuhkan perhatian dari pemerintah Kota Surabaya untuk terus mengembangkan transportasi publik sebagai bentuk penataan ruang kota terkait infrastruktur sarana dan prasarana daerah. Kota Surabaya sebagai salah satu daerah terobosan yang menjadi *pionerr* dalam perkembangan daerah sekitar perkotaan lain di Jawa Timur, diharapkan dapat melakukan upaya maksimal terhadap pengembangan sarana dan prasarana transportasi publik menjadi sistem yang terintegrasi sebagai bentuk pelayanan publik melalui pemenuhan fasilitas transit demi memudahkan masyarakat dalam melakukan aktivitas. Maka dari itu pemerintah Kota Surabaya perlu memberikan pelayanannya yang maksimal dari segi sistem sarana prasarana serta transportasi umum yang memadai.

Transportasi merupakan pendukung mobilisasi penduduk dalam kegiatan manusia ataupun perpindahan barang di berbagai tempat. Menurut pendapat Kadir (2006) yang dikutip oleh Hidayati & Febriharati (2016), Transportasi diartikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Kehadiran transportasi di sebuah daerah juga dapat mempengaruhi aktivitas ekonomi mikro dan makro di wilayah tersebut. Kemudahan transportasi yang ada di sebuah daerah dapat menentukan ketetapan harga barang dan jasa pada daerah tersebut. Pentingnya transportasi dalam aktivitas publik tersebut mempengaruhi pembagian transportasi berdasarkan kepemilikannya menjadi dua yaitu transportasi publik dan transportasi pribadi.

Transportasi publik dalam proses pembangunan wilayah kerap menjadi indikator utama sebagai tolak ukur kemajuan sebuah daerah. Pengertian transportasi publik yang dikutip oleh Aminah (2018), diartikan sebagai angkutan umum, baik untuk manusia maupun barang, dan pergerakan dilakukan melalui moda tertentu dengan cara membayar. Lebih dari itu transportasi publik juga merupakan bagian klasifikasi dari barang publik (*public goods*) yaitu fasilitas yang dapat dikonsumsi oleh seluruh masyarakat tanpa terkecuali dan dari segi biaya operasional, barang publik ditanggung oleh pemerintah serta semua orang dapat menggunakannya tanpa biaya tambahan.

Transportasi publik sendiri merupakan bagian dari infrastruktur negara yang perlu dikembangkan dan mendapatkan perbaikan secara massif dan berkala. Pengembangan transportasi publik menjadi penting dikarenakan kompleksitas dampak yang diberikan tidak hanya berpengaruh terhadap aspek sosial saja, namun juga mempengaruhi aspek ekonomi serta aspek kesehatan lingkungan melalui kualitas udara bagi masyarakat sekitar kota. Penataan dan pengembangan transportasi publik yang tepat dapat memberikan dampak yang baik pula pada sektor ekonomi masyarakat berupa pemerataan pendapatan masyarakat.

Pendapatan masyarakat yang merata menentukan kesejahteraan sosial pada sebuah negara yang dibangun melalui kesejahteraan masyarakat di tiap daerah. Namun hingga saat ini, masyarakat di daerah menjadikan wilayah perkotaan sebagai tempat tujuan untuk memperoleh pekerjaan dan pendapatan yang tinggi. Hal tersebut terjadi di kota-kota metropolitan terlebih pada wilayah pulau jawa yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang tinggi seperti Jakarta, Surabaya,

dan Bandung. Kebutuhan akan transportasi publik pun semakin meningkat seiring dengan mobilitas yang disebabkan oleh aktivitas penduduk produktif dan pendatang yang beraktivitas di wilayah kota metropolitan.

Seiring dengan kebutuhan transportasi publik di wilayah perkotaan, pembangunan kota juga harus dilaksanakan secara *sustainable* atau berkelanjutan. Kota berkelanjutan dapat didefinisikan sebagai kota yang memiliki perencanaan serta pengembangannya mengacu pada keseimbangan ekonomi, sosial-budaya, dan lingkungan hidup, secara terintegrasi. Keseimbangan antar ketiga pilar ini penting untuk menjamin keberlanjutan pemanfaatan sumber daya alam yang tersedia, sehingga generasi yang akan datang dapat menikmati kondisi yang sama. Hal tersebut memberikan tantangan baru kepada kota-kota metropolitan di Indonesia untuk mewujudkan kota yang sejahtera melalui pemenuhan kebutuhan masyarakat.

Salah satu bentuk kehadiran pemerintah dalam upaya peningkatan layanan dibidang perhubungan terhadap transportasi publik ialah dengan membangun fasilitas atau sarana prasarana penunjang. Sarana serta prasarana publik yang menjadi fokus pembangunan mulai dari jalur pedestrian, Jembatan penyeberangan orang (JPO), Jalur Perkereta Api termasuk MRT (*Mass Rapid Transit*), LRT (*Light Rail Transit*), dan KRL (Kereta Rel Listrik/ *Commuter Line*), halte, stasiun, hingga terminal. Terminal merupakan salah satu sarana penting yang menjadi ruang transit dalam lingkup transportasi publik, mulai dari transportasi pribadi berupa lahan parkir, angkutan kota, mikrolet, bus antar kota hingga bus operasional dalam kota.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, Terminal diartikan sebagai pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Pembangunan serta peningkatan fungsi terminal perlu dilakukan guna menyeimbangkan serta membangun integrasi seluruh transportasi publik. Integrasi transportasi dapat diwujudkan jika moda transportasi yang ada dapat digunakan secara efektif melalui sistem transit yaitu terhubungnya seluruh transportasi publik dari kawasan pemukiman masyarakat hingga seluruh tempat yang menjadi tujuan masyarakat khususnya kawasan perekonomian.

Sebagai bentuk pelayanan kepada masyarakat dalam penyelenggaraan transportasi publik, Pemerintah Kota Surabaya mengatur dalam Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum. Dalam peraturan tersebut, mengatur penyelenggaraan angkutan jalan khususnya pada moda transportasi darat dengan menggunakan kendaraan umum. Selain itu, pelaksana otonomi daerah pada bidang transportasi juga diatur dalam Peraturan Walikota Surabaya Nomor 77 Tahun 2008 tentang Organisasi Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Dinas Perhubungan selaku penyelenggara dan pengelola teknis terminal menyusun struktur organisasi dinas pada bidang terminal menjadi beberapa sub bagian. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki kewenangan dan kompetensi sebagai perumus kebijakan serta

pelaksana kebijakan pada bidang perhubungan khususnya tata kelola terminal. Dinas Perhubungan mengambil peran mulai dari sisi kebijakan, hingga administrasi yang merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan dan bertanggung jawab kepada Pemerintah Kota Surabaya.

Sebagai kota yang mempunyai aktivitas padat diberbagai lini, Kota Surabaya memiliki tiga belas terminal dengan tipe yang berbeda. Terminal Intermoda Joyoboyo (TIJ) merupakan salah satu terminal tipe B, berdasarkan Peraturan Menteri yang berlaku, TIJ diklasifikasikan sebagai terminal penumpang tipe B karena terdapatnya layanan angkutan umum seperti angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan antar kota dalam provinsi. Letaknya yang berada di ujung tepi sungai kalimas tepatnya jalan Sawunggaling, Wonokromo ini berdiri pada lahan seluas 8669 m² dengan luas bangunan mencapai 34.624 meter persegi, dibangun sejak tahun 1969 dan diresmikan pada tahun 1970.

Terminal Intermoda Joyoboyo pernah mengalami perbaikan seiring dengan perkembangan kebutuhan masyarakat dalam prasarana transportasi publik. Hingga pada tahun 2018 yang lalu, Pemerintah Kota Surabaya merevitalisasi bangunan lama terminal menjadi gedung multifungsi lima lantai yang berkonsep *green building*. Selaras dengan tujuan diadakannya revitalisasi tersebut, dikutip melalui laporan Voaindonesia.com oleh Riski (2020), Pemerintah Kota Surabaya meresmikan Terminal Joyoboyo menjadi Terminal Intermoda Joyoboyo. Hal tersebut, diharapkan dapat memberikan dampak terhadap berbagai transportasi umum dan meningkatkan perekonomian masyarakat.

Sebelum dikeluarkannya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 tahun 2014 tentang pemerintahan daerah, TIJ dikelola oleh Pemerintah Kota Surabaya sebagai pemerintah daerah tingkat II. Sejak diberlakukannya peraturan tentang pemerintahan daerah tersebut, pengelolaannya berada di pemerintahan daerah tingkat I yaitu Pemerintahan Provinsi. Sesuai dengan Peraturan Menteri yang berlaku tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, disebutkan juga bahwa pengelolaan Terminal Penumpang Tipe B menjadi tanggung jawab Pemerintah Provinsi. Namun, pengelolaan terminal penumpang tipe B yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Provinsi Jawa Timur, saat ini dikelola oleh Pemerintah Kota seperti Terminal Intermoda Joyoboyo yang telah di revitalisasi sejak tiga tahun terakhir.

Setelah mengalami perbaikan, gedung 5 (lima) lantai Terminal Intermoda Joyoboyo (TIJ) memiliki beberapa fasilitas yang disediakan untuk masyarakat, diantaranya yaitu taman bermain untuk anak, toilet untuk difabel, area parkir kendaraan pribadi yaitu 363 unit mobil, 504 unit motor, 100 unit sepeda, 8 unit bus pariwisata, 4 slot untuk bus kota/bus Surabaya, 60 slot untuk lyn, dan 9 slot untuk *drop off* Mobil pribadi atau taxi. Selain itu, adanya TIJ juga memberikan fasilitas untuk mendukung pergerakan Usaha Mikro Kecil dan Menengah (UMKM) warga sekitar dengan didirikannya 100 kios. Hal tersebut disampaikan oleh Walikota Surabaya, Bapak Eri Cahyadi pada Kilasjatim.com (2021) bahwa pembangunan TIJ juga bertujuan untuk mewadahi berbagai transportasi umum serta menggerakkan ekonomi Kota Surabaya.

Dengan tersedianya berbagai fasilitas yang disediakan oleh Pemerintah Kota Surabaya di TIJ dalam upaya meningkatkan penerapan fungsi terminal secara optimal, Dinas Perhubungan Kota Surabaya bertanggung jawab sebagai penyelenggara dan pengelola teknis terminal. Melalui Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 7 Tahun 2006 tentang Organisasi Unit Pelaksana Teknis Dinas Terminal, Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki bagian unit tata terminal yang berperan mengatur mobilitas operasional terminal dengan baik. Pembagian tugas dari Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal tersebut disesuaikan dengan fungsi terminal yang salah satunya fungsi terminal adalah menyediakan tempat untuk mempermudah perpindahan moda transportasi angkutan kota khususnya di Terminal Intermoda Joyoboyo.

Angkutan kota diartikan sebagai angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil, bis umum dan mobil penumpang umum yang berkaitan dalam trayek tetap dan teratur. Angkutan kota memiliki tujuan untuk menjalankan pelayanan secara baik dan layak bagi masyarakat umum dalam menggunakan transportasi kota. Angkutan kota merupakan fasilitas publik yang memakai kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem pembayaran dengan konteks biayanya menjadi beban angkutan bersama sehingga memiliki efisiensi tarif yang lebih murah.

Angkutan kota juga bersifat massal yang berarti memiliki tujuan untuk mengurangi mobilitas jumlah kendaraan pribadi di jalan raya dengan tujuan menekan tingkat kemacetan terutama pada jam padat saat berangkat dan pulang kerja. Salah satu angkutan kota yang telah beroperasi sejak lama dan telah

melegenda di Kota Surabaya ialah lyn/bemo. Tujuan dari angkutan kota ialah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang aman, cepat, murah, nyaman, dan layak bagi masyarakat. Lyn/bemo merupakan salah satu angkutan kota di Surabaya yang bisa menjadi opsi masyarakat untuk menggunakan transportasi umum. Operasional angkutan kota lyn memiliki jalur trayek yang telah dibagi berdasarkan jalur operasionalnya masing- masing. Berikut adalah data trayek angkutan umum lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo yang beroperasi pada kawasan Kota Surabaya:

Tabel 1.1 Data Trayek Angkutan Umum Lyn di UPTD Terminal Joyoboyo

NO.	LYN	JURUSAN	JUMLAH ARMADA
1.	P	Joyoboyo – Karangmenjangan	162
2.	GL	Joyoboyo – Ps. Loak – Kedungdoro – RSAL	50
3.	Y	Joyoboyo – Jl. Demak – Banyu Urip	125
4.	H & J	Joyoboyo – Rungkut – Sedati	61
5.	M	Joyoboyo – Undaan – JMP – Kalimas Barat	139
6.	S	Joyoboyo – Bratang – Kenjeran	85
7.	U	Joyoboyo – Panjang Jiwo – Rungkut	120
8.	V	Joyoboyo – Kapas Krampung – Tambak Rejo	114
9.	JBMN	Joyoboyo – Bratang – Medokan – G. Anyar	40
10.	JTK	Joyoboyo – Margorejo – Industri – UPN	127
11.	F	Joyoboyo – THR – Indroso	141

NO.	LYN	JURUSAN	JUMLAH ARMADA
12.	X	Joyoboyo – Pabrik Paku – Gedongan	72
13.	D	Joyoboyo – Pasar Turi – Sidorame	151
14.	T.1	Joyoboyo – Kupang – Sawahan – Simo P	55
15.	T.2	Joyoboyo – Kr.Menjangan – Mulyosari/ Kenjeran	81
16.	J	Joyoboyo – Jl. Demak – Kalianak	100
17.	JK	Joyoboyo – Kalijudan – Kenjeran	60
18.	JM	Joyoboyo – Menganti	58
19.	TV	Joyoboyo – Balongsari	151
20.	G	Joyoboyo – Sepanjang	100
		Joyoboyo – Lakarsantri	140
		Joyoboyo – Karang ilang	65
JUMLAH			2.197

Sumber: UPTD Terminal Joyoboyo (2021)

Namun saat ini, jumlah angkutan kota lyn terus mengalami penurunan. Selain dipengaruhi oleh Pandemi Covid-19, minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum berupa angkutan kota lyn telah menurun. Disampaikan oleh Ketua Federasi Serikat Pekerja Transport Indonesia (F-SPTI) Surabaya, Subekti melalui Jawapos.com yang dikutip oleh Wahyu (2019), banyaknya transportasi umum online yang saat ini memudahkan mobilitas masyarakat juga menyebabkan penurunan jumlah penumpang yang menjadi

peminat angkutan kota lyn terdahulu. Menurut Ahmad Fauzi, Sekretaris DPC Organisasi Angkutan Darat (Organda) di Surabaya penyebab lain ialah kualitas angkutan kota lyn yang tidak berkembang sehingga masyarakat enggan naik angkutan kota lagi. Penurunan drastis dinilai terjadi sejak tahun 2015 dan terjadi hingga saat ini, dan kondisi ini diperparah oleh situasi Pandemi yang telah melanda dunia khususnya Indonesia pada awal tahun 2020. Dibawah ini ialah data yang menunjukkan penurunan angkutan kota lyn di TIJ:

Tabel 1.2 Data Penurunan Angkutan Kota Lyn di TIJ

NO	Tahun	Jumlah
1.	2015	1012 Unit
2.	2016	703 Unit
3.	2017	524 Unit
4.	2018	326 Unit
5.	2019	188 Unit

Sumber: Jawapos.com (2019)

Penurunan jumlah angkutan kota lyn yang terjadi berkaitan dengan upaya dan peran Dinas Perhubungan sebagai pengelola, pengawas, dan penertiban Terminal. Peran tersebut terkait fungsi terminal yang ada pada Peraturan Menteri Nomor 40 Tahun 2015 terhadap standar pelayanan penyelenggaraan terminal penumpang yaitu jenis pelayanan kehandalan/keteraturan terminal. Pengelolaan operasional angkutan kota lyn menjadi salah satu tugas dari Dinas Perhubungan mulai dari menata jadwal keberangkatan dan kedatangan, menyediakan lokasi naik dan turunnya penumpang, hingga mengatur trayek angkutan kota lyn.

Setelah mengalami perbaikan, TIJ yang memiliki lima lantai dan juga sertifikat *green building* masih belum dapat menarik minat masyarakat, hal ini terlihat dari hasil observasi awal yang dilakukan peneliti terlihat hanya beberapa orang saja yang berlalu lalang di kawasan terminal tipe B ini, dari beberapa faktor yang menjadi penyebab dari kurangnya minat masyarakat pada terminal joyoboyo salah satu faktor yang cukup mencolok ialah mengenai operasional trayek angkutan umum. Masih banyak lyn yang menunggu penumpang diluar terminal dan terbatasnya angkutan umum, baik lyn dan bus yang bisa masuk dan ngetem di dalam terminal. Hal ini diperkuat dari adanya pengakuan dari sopir angkutan kota lyn yakni bapak Sukamto saat diwawancarai media Tribunjatim.com oleh Essa (2020) mengatakan:

“ . . . Sepi penumpang, karena moda transportasi umum seperti bus kota dan angkot tidak semuanya masuk. Terbatas jumlahnya dan hanya Surabaya bus yang boleh masuk. . .”

Sumber: <https://jatim.tribunnews.com/2020/02/28/kalah-eksis-sopir-angkot-terminal-joyoboyo-pilih-bertahan?page=all>, (diakses pada tanggal 28 Februari 2020)

Hal ini menunjukkan bahwa masih terdapat ketidaksesuaian di lapangan mengenai penataan terminal khususnya pada operasional pengelolaan trayek angkutan kota lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo. Beberapa angkutan kota lyn tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di Terminal sesuai dengan ketentuan Peraturan yang berlaku. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, penyelenggaraan terminal memiliki fungsi untuk menjamin keamanan penumpang. Jika penumpang tidak memilih tempat yang aman untuk memberhentikan angkutan kota lyn, maka

dapat mengancam keselamatan diri sendiri atau pengguna jalan lainnya. Kemudian, permasalahan yang terjadi ialah adanya terminal bayangan di lokasi sekitar Terminal Intermoda Joyoboyo untuk menunggu penumpang. Seperti pada gambar dibawah ini menjelaskan lokasi sekitar terminal yang menjadi lahan parkir angkutan kota lyn yang tak terpakai di sebelah barat Terminal Intermoda Joyoboyo dan munculnya terminal bayangan yang berada di sebelah utara TIJ dekat pasar.

Gambar 1.2 Angkutan Kota (Lyn) di Sebelah Barat TIJ



Sumber: FDTS *Transport for Surabaya* (2021)

Gambar 1.3 Angkutan Kota (Lyn) di Sebelah Utara TIJ



Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, fungsi terminal diatur melalui standar pelayanan yang seharusnya ada di terminal penumpang yang beroperasi. Pelayanan terhadap pengelolaan trayek angkutan kota lyn sebagai salah satu transportasi umum di TIJ yang wajib disediakan dan dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan sebagai penyelenggara terminal penumpang ialah pelayanan terhadap keteraturan dan kemudahan jangkauan di terminal. Standar pelayanan keteraturan di terminal dalam pasal 3 meliputi jadwal kedatangan dan keberangkatan serta besaran tarif secara tertulis, jadwal kendaraan umum dalam atau tidak dalam trayek lanjutan secara tertulis, loket penjualan tiket, kantor penyelenggara terminal beserta ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal, dan petugas operasional terminal.

Sedangkan dalam standar pelayanan keterjangkauan di terminal dalam pasal 3 meliputi, letak jalur keberangkatan dan kedatangan, informasi pelayanan, informasi angkutan lanjutan serta informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum, tempat penitipan barang, fasilitas pengisian baterai, tempat naik dan turun penumpang, dan tempat parkir kendaraan umum serta kendaraan pribadi. Kedua standar pelayanan di terminal yang berada pada Peraturan Menteri tersebut, merupakan standar yang tepat digunakan dalam menganalisis tingkat optimalisasi terhadap pengelolaan trayek angkutan kota lyn. Dari indikator yang terdapat pada standar pelayanan keteraturan diatas, pada Terminal Intermoda Joyoboyo (TIJ) setelah mengalami revitalisasi terdapat beberapa indikator yang

belum terpenuhi seperti jadwal keberangkatan dan kedatangan secara tertulis jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan serta loket penjualan.

Selain itu, pada standar pelayanan keterjangkauan di TIJ beberapa diantara indikator yang tertulis juga belum terpenuhi seperti informasi pelayanan, informasi angkutan lanjutan, serta informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum. Melalui analisis terhadap permasalahan diatas, maka kesenjangan terhadap kondisi di lapangan dengan yang seharusnya ada berdasarkan peraturan yang berlaku belum sepenuhnya sesuai dan terpenuhi. Maka perlu untuk dilakukan penelitian terkait upaya optimalisasi fungsi TIJ dalam mengelola trayek angkutan kota lyn sesuai standar pelayanan terminal penumpang berdasarkan Peraturan Menteri yang berlaku, berkaitan dengan peran dari Dinas Perhubungan.

Dari pemaparan yang telah peneliti sampaikan diatas berhubungan dengan upaya optimalisasi peran dari Dinas Perhubungan dalam mengatur strategi dan kebijakan yang berlaku di Terminal Intermoda Joyoboyo terutamanya pada sisi pengelolaan trayek yang ada di terminal tersebut karena hal ini berpengaruh secara signifikan terhadap aktivitas di Terminal Intermoda Joyoboyo. Berdasarkan peraturan yang berlaku tentang organisasi Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal, salah satu tugas dari Sub Unit Tata Terminal ialah melakukan pengaturan kendaraan angkutan kota, sehingga perlu adanya optimalisasi penataan dan pengelolaan angkutan kota lyn. Faktor semakin berkembangnya transportasi online yang membuat masyarakat banyak beralih dari angkutan umum konvensional dan kemacetan yang masih terjadi diberbagai ruas jalan menunjukan

Dinas Perhubungan melalui kebijakannya patut mengambil langkah untuk memberikan pelayanan transportasi umum yang nyaman, aman dan terjangkau melalui pengelolaan yang tepat terhadap angkutan kota di terminal khususnya pada angkutan umum lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo.

Dari fakta diatas peneliti tertarik untuk meneliti optimalisasi fungsi pengelolaan trayek angkutan kota lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo oleh Dinas Perhubungan menggunakan teori peran dari Jones (1993) yang dikutip oleh Mahsun (2019). Jones mengutarakan tentang teori peran utama sektor publik dalam masyarakat, ada tiga peran yaitu *regulatory role*, *enabling role* dan *direct provision of goods and service*. Teori dari Jones akan sesuai untuk dijadikan teori pada penelitian saat ini, dengan variabel permasalahan yang umumnya sering terjadi di beberapa kawasan terminal utamanya di kota-kota besar. Peneliti menilai bahwa penelitian ini akan mempunyai manfaat pada lingkup yang luas serta memiliki kebaruan terhadap fokus penelitian pada lokus yang biasa digunakan pada penelitian serupa yaitu mengenai fungsi pengelolaan trayek angkutan kota lyn. Maka dari itu, berdasarkan permasalahan yang dipaparkan, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian yang berjudul **“Peran Dinas Perhubungan Dalam Mengoptimisasikan Fungsi Pengelolaan Trayek Angkutan Kota Lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo Kota Surabaya”**.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang diuraikan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu bagaimana peran Dinas Perhubungan dalam

mengoptimalkan fungsi pengelolaan trayek angkutan kota lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo Kota Surabaya?

1.3. Tujuan Penelitian

Pada dasarnya penelitian ini bertujuan untuk menemukan, mengkaji, serta mengembangkan ilmu terkait Peran Pemerintahan dalam pengembangan dan pengelolaan transportasi umum. Selain itu tujuan Penulis dalam penelitian ini juga untuk mengetahui peran Dinas Perhubungan dalam mengoptimalkan fungsi pengelolaan trayek angkutan kota lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo Kota Surabaya.

1.4. Manfaat Penelitian

a. Bagi Peneliti

Sebagai syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada program studi Administrasi Publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur dan menambah pengetahuan mendalam mengenai optimalisasi fungsi pengelolaan trayek angkutan kota lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo Kota Surabaya.

b. Bagi Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur

Untuk menambah referensi dan literatur pada perpustakaan yang dapat digunakan sebagai kajian untuk penelitian selanjutnya yang akan dilakukan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik di Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

c. **Bagi Dinas Perhubungan Kota Surabaya**

Sebagai bahan pengetahuan khususnya mengenai optimalisasi fungsi pengelolaan trayek angkutan kota lyn di Terminal Intermoda Joyoboyo Kota Surabaya, sudah sejauh mana pencapaian kinerja terkait peran UPTD Terminal dan permasalahan yang ada, sehingga dapat dijadikan pembelajaran bagi perbaikan pelaksanaan dan perencanaan program di masa mendatang.