

# Angkutan Umum

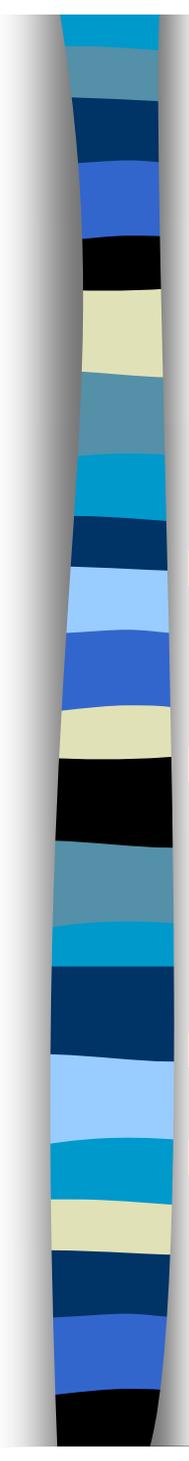
# MANA YANG MEMBUAT MACET?



**51 mobil mengangkut  
85 penumpang**

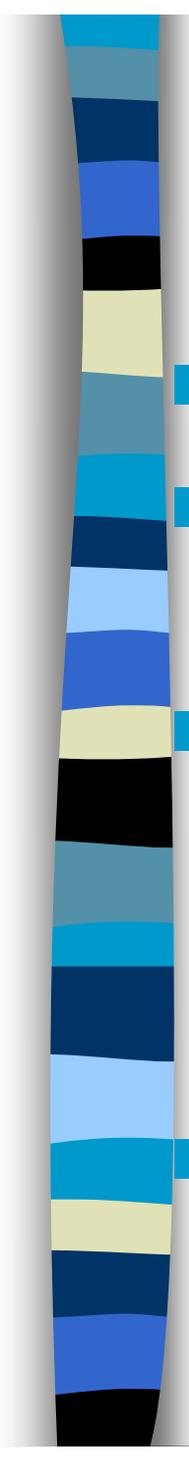


**1 Bus mengangkut 85  
penumpang**



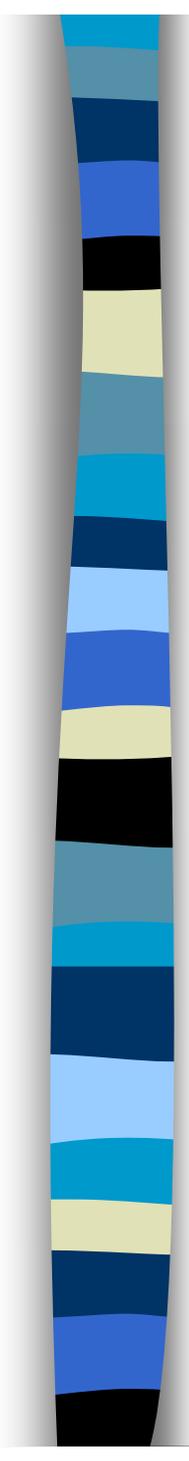
# Kebijakan-kebijakan pemerintah di bidang angkutan umum

- subsidi: pemberian bantuan kepada angkutan umum yang merugi
- subsidi silang: pemberian bantuan kepada angkutan umum jenis A dengan dibebankan kepada keuntungan angkutan umum jenis B
- angkutan umum utama dikuasai pemerintah
- angkutan perintis guna pengembangan daerah



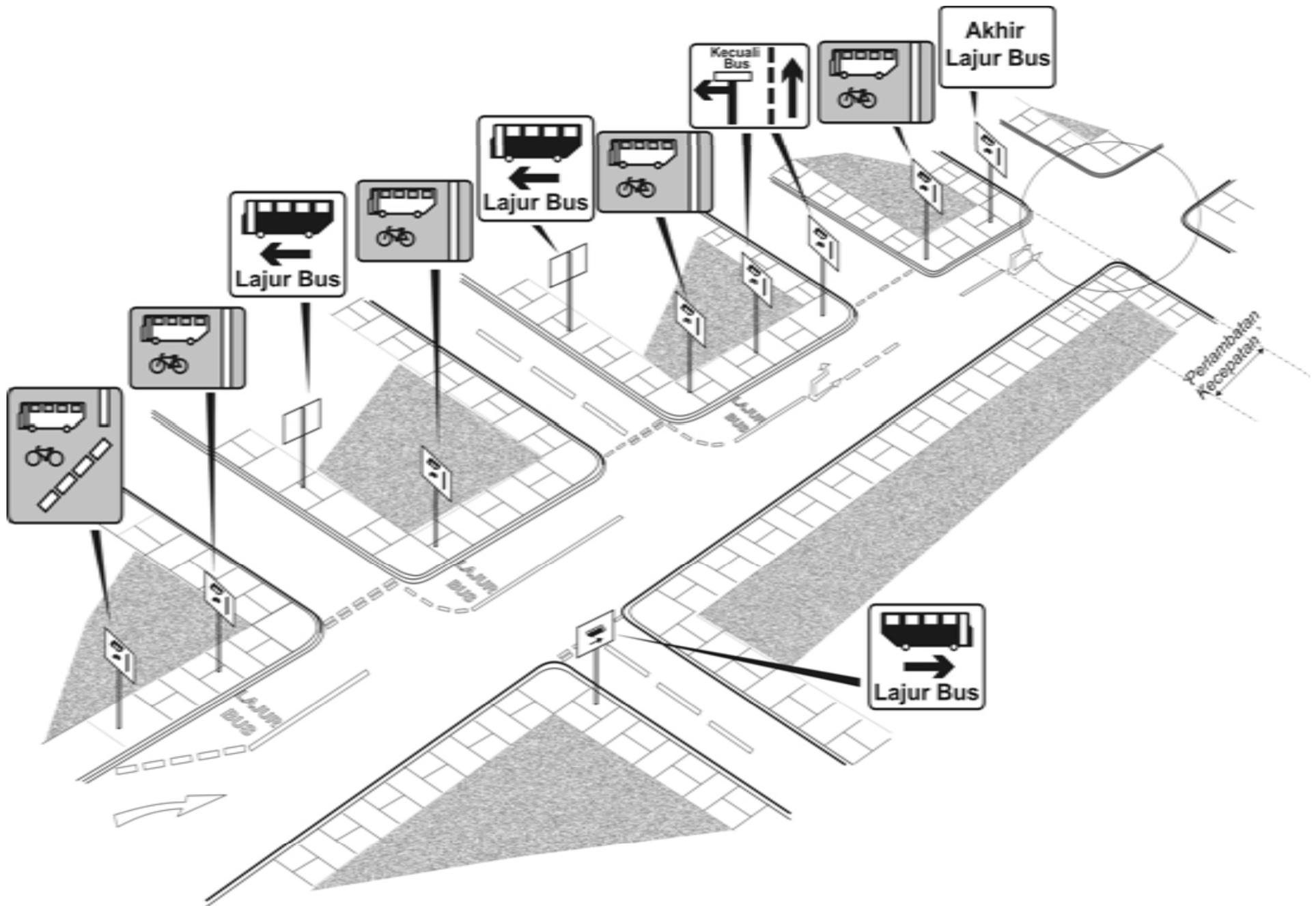
## Angkutan umum perkotaan

- untuk mengatasi kemacetan di perkotaan
- daya angkut jauh lebih tinggi dibandingkan kendaraan pribadi
- perlu adanya kebijakan guna mendorong masyarakat agar cenderung menggunakan angkutan umum daripada menggunakan kendaraan pribadi
- Perlu adanya prioritas-prioritas pada angkutan umum

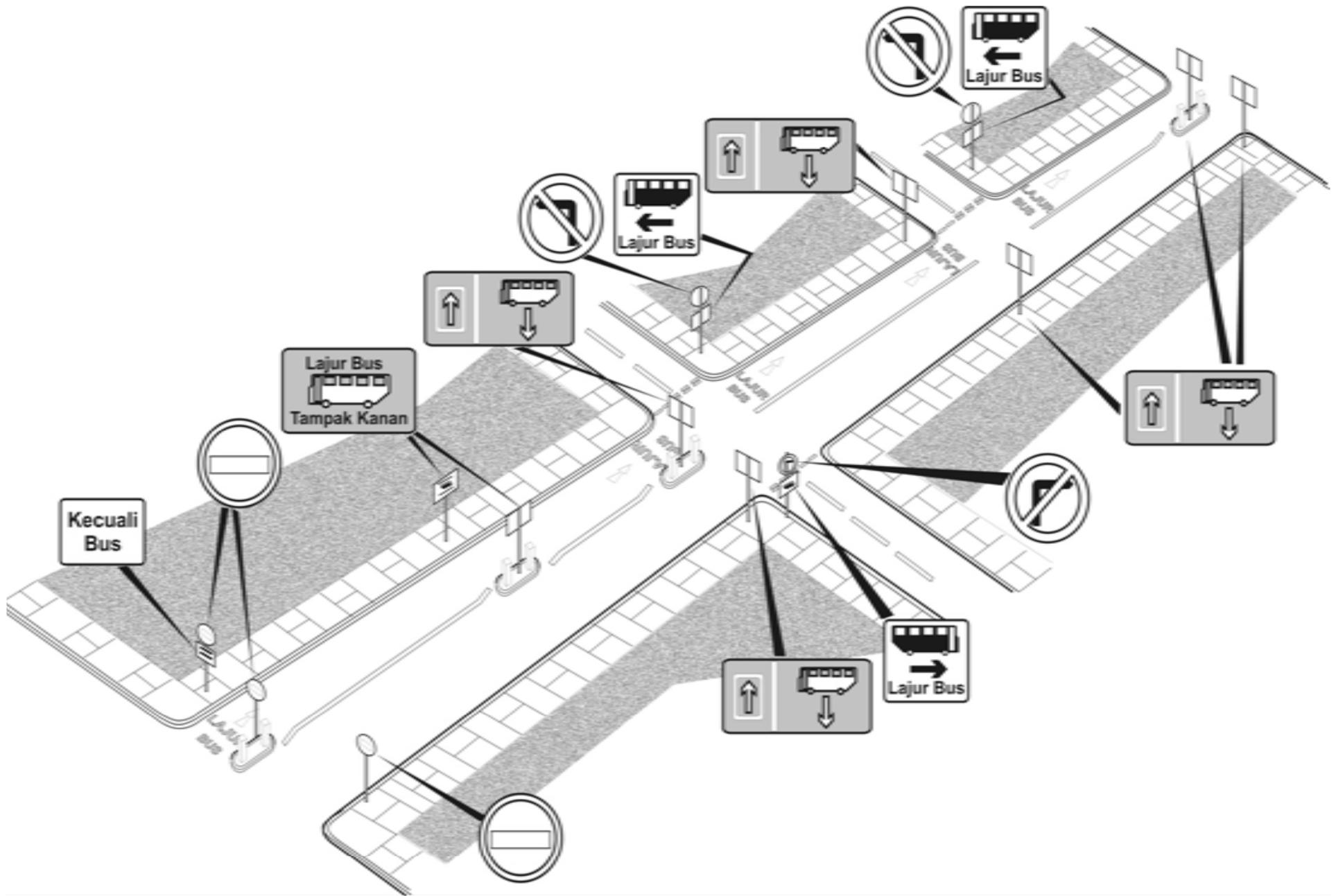


# Prioritas pada angkutan umum perkotaan

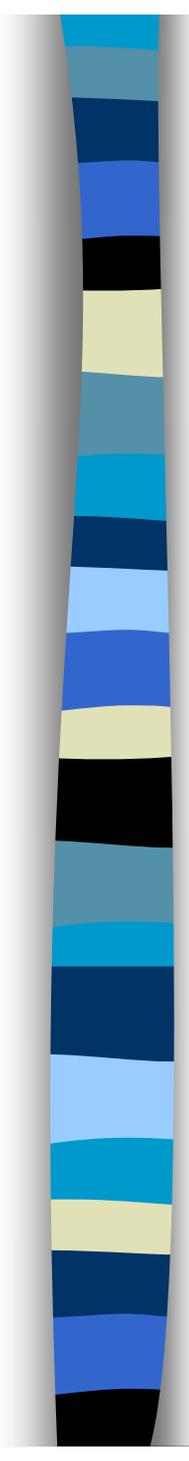
- lajur khusus bus
  - searah arus
  - berlawanan arah dengan arus (untuk jalan satu arah)
- Jalan khusus bus
- Pemberian halte yang nyaman



Lajur Khusus Bus Searah (*With Flow Bus Lane*)

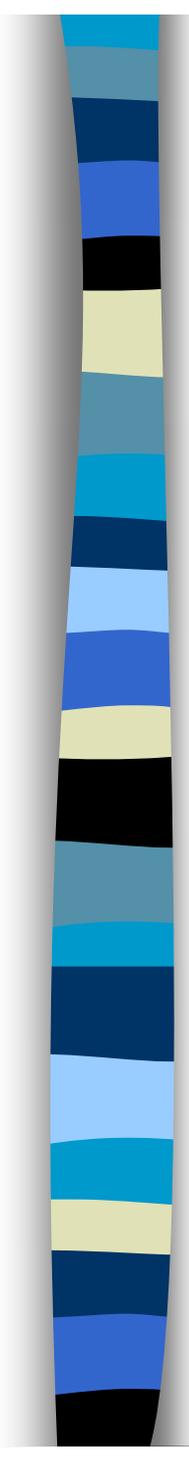


**Lajur Khusus Bus Berlawanan Arah (*Contra Flow Bus Lane*)**



# Kekuatan sistem angkutan umum yang ada

- Frekuensi tinggi
  - waktu tunggu rendah
- Dapat distop di sembarang tempat
- Tidak perlu subsidi

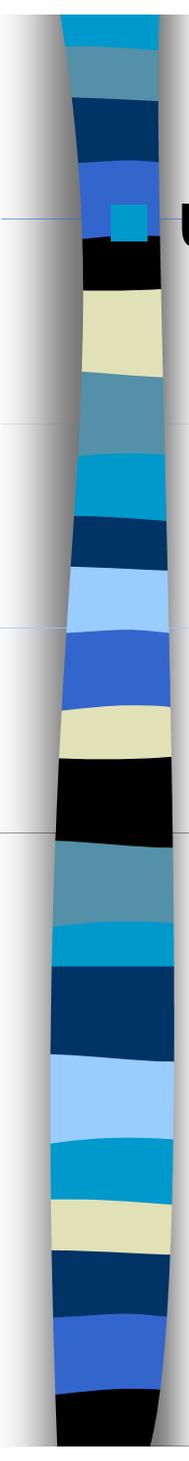


**Apa permasalahan  
yang ada ?**

## Untuk penumpang:

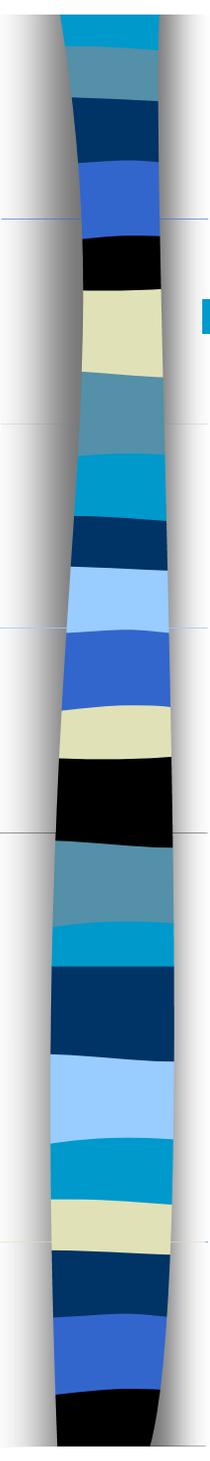
- kualitas dan kenyamanan kurang
- jaringan tidak sesuai permintaan
- informasi pelayanan minimal





## untuk operator (Koperasi Angkutan)

- produktivitas penghasilan yang rendah, biaya kendaraan tinggi
- banyak kendala untuk perluasan, trayek baru dan pelayanan yang lebih tinggi
- organisasi yang kurang terpadu
  - halangan untuk peningkatan modal dan perbaikan manajemen
  - adanya pengontrolan dan biaya tidak resmi



- **untuk regulator (Dishub/DLLAJ)**

- ▶ Jumlah bus sulit dikontrol
- ▶ data informasi dan umpan balik yang kurang lengkap untuk perencanaan dan pengaturan
- ▶ “Preman” ikut mengatur jadwal dan trayek
- ▶ Permintaan yang tidak dapat dilayani dipenuhi oleh tambahan trayek dan jenis angkutan tidak legal seperti ojek
- ▶ masalah koordinasi Perkotaan dengan AKDP

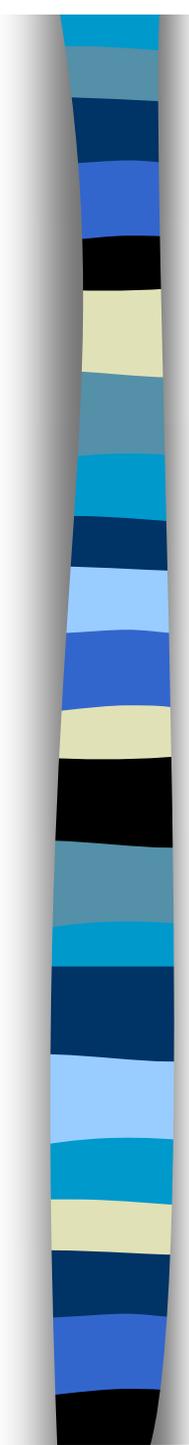
# Reformasi angkutan umum berbasis “buy the service”

- ❁ **Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi**
- ❁ **Tidak menggunakan sistem setoran**
- ❁ **Operator termasuk pengemudi hanya berkonsentrasi pada pelayanan**
- ❁ **Operator bus, pengemudi dan petugas lainnya dibayar sesuai dengan “kilometer” layanan**
- ❁ **Diterapkan sistem subsidi**
- ❁ **Berbasis public service, bukan profit**
- ❁ **Apabila ada keuntungan, diinvestasikan untuk peningkatan pelayanan angkutan umum massal**

# Kota-kota yang sudah “berhasil” melakukan reformasi angkutan umum perkotaan

- |  |  |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>• Jakarta</li><li>• Yogyakarta</li><li>• Batam</li><li>• Pekanbaru</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li>• Bogor</li><li>• Manado</li><li>• Gorontalo</li></ul> |
|--|--|

Akan menyusul: Solo, Semarang, Surabaya,  
Bandung, Balikpapan, Sarbagita dan (diharapkan)  
minimal semua kota ukuran menengah ke atas



## Smart card (kartu pintar)

- Kartu magnetik yang dapat digunakan untuk pelbagai keperluan, termasuk sebagai karcis angkutan umum
- Pencatatan secara elektronik, langsung dikirim ke pusat melalui pemancar dari antena yang dipasang di halte atau di dalam bus
- Kartu mahasiswa dapat digunakan untuk karcis angkutan umum