

KAJIAN KERETA API KOMUTER SURABAYA – SIDOARJO (SUSI) SEBAGAI ANGKUTAN UMUM MASSAL DI SURABAYA

Setio Boedi Arianto *)

Peneliti Pusat Penelitian Perhubungan Darat Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

The purpose of this study is to make railway as mass transportation that always be needed by the Surabaya and Sidoarjo residents. By using trend analysis method and qualitative descriptive analysis, it can be concluded that the presence of Susi Railway only capable of carrying 0.29% of the total population Sidoarjo and Surabaya, such a little number or inadequate mass transportation for a town like Surabaya and Sidoarjo with a total population of 4,711,160 inhabitants. Susie trajectory railway tracks about 69% are still single track and 31% is double track. This condition influence the quality of services to the users of rail transport, because there are many paths that have not been double track railway, so the journey of Susie has to wait for another train to pass and then railway can continue the Susie journey. This condition will affect the travel schedule of Susie train. The number of paths or routes Susi train is only 1 track, namely Surabaya - Porong vice versa. The quantity number of routes that only one is very less if you have to serve the number of passengers who have different purposes. But when viewed from the physical condition of station infrastructure shelter is still in good condition. Over the last five years (2005 - 2009) Susie has experienced declining passengers because the most of passengers who came from Sidoarjo and Porong have experience mudflow disaster, so many they move their residence. So the consequence, they switch to another mode because of the schedule Susie train are rarely on time, also the locations that serve the railway station are not connected or even less to connected with feeder networks that exist so that users Susie commuter rail transportation often experienced difficulty in using Susie train to reach its final destination.

Keyword: Susi Commuter, Surabaya, Sidoarjo

PENDAHULUAAN

Kereta Api Komuter Surabaya – Sidoarjo atau disingkat KA Susi dioperasikan pada bulan Februari 2004. Kereta api ulang-alik ini pada awal beroperasinya mendapat sambutan yang cukup meriah dari warga Surabaya dan Sidoarjo. Karena moda angkutan umum masal ini memberikan harapan kepada warga Surabaya dan Sidoarjo akan kebutuhan angkutan umum masal yang diidam-idamkan selama ini, yaitu angkutan umum masal yang aman, lancar, nyaman, murah, terjangkau, dan terjadwal.

Dalam setiap harinya Kereta Api Komuter Susi beroperasi dengan 4 (empat) gerbong dan berangkat mulai pukul 6 pagi sampai pukul 18 sore dengan sekali angkut mampu mengangkut minimal 200 orang. Suatu jumlah penumpang yang cukup besar bagi kota Surabaya yang pada tahun 2010 ini berjumlah sekitar 2.765.908 jiwa. Dengan panjang rel sepanjang 25,51 km yang membentang dari Stasiun Semut sampai Stasiun Sidoarjo, Kereta Api Susi pada mulanya diharapkan akan mampu menarik minat pengguna mobil pribadi untuk pindah ke kereta ini sehingga bisa mengurangi jumlah kendaraan yang beredar di jalanan di Kota Surabaya maupun di Kota Sidoarjo.

Untuk memaksimalkan manfaat KA Susi, pemerintah setempat melalui Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur telah mempersiapkan sarana dan prasarana pendukungnya, antara lain menyediakan lahan-lahan parkir di setiap stasiun-stasiun pemberhentian Kereta Api Komuter Susi seperti di stasiun Buduran, Jemursari dan di shelter-shelter lainnya. Dengan beroperasinya Kereta Api Susi ini, maka moda angkutan umum masal di Kota Surabaya dan Sidoarjo menjadi bertambah. Sehingga masyarakat di kedua kota ini diberi lebih banyak pilihan akan moda angkutan umum masal. Pada awalnya Kereta api Susi mampu menarik minat warga Surabaya dan Sidoarjo untuk memanfaatkan angkutan ini. Mengingat karakteristik angkutan Kereta api Susi lebih unggul daripada angkutan umum masal lainnya seperti bus kota, mikrolet, atau angguna.

Pada awalnya kondisi angkutan umum masal selain KA Susi di Kota Surabaya, seperti bus kota, mikrolet, bemo, atau angkutan umum masal lainnya kondisinya kurang bagus, baik dari sisi kualitas pelayanan maupun kuantitasnya. Sehingga ketika ada wacana akan dioperasikannya *bustway* pada tahun 2005, setahun setelah KA Susi diluncurkan maka harapan masyarakat terhadap keberadaan angkutan umum masal sejenis *Mass Rapid Transit* (MRT) ini sangat tinggi. Namun harapan tersebut ternyata tinggal harapan karena sampai detik ini moda angkutan umum masal yang diidam-idamkan oleh warga Surabaya selain KA Susi belum terwujud. Dan akhirnya warga Surabaya dihadapkan lagi pada kenyataan kondisi angkutan umum masal yang buruk baik dari segi fisik maupun pelayanannya sehingga membuat masyarakat enggan menaikinya. Apalagi tarifnya bagi sebagian warga tertentu cukup mahal. Kalaupun masyarakat mau menggunakan angkutan umum masal yang ada saat ini, mereka umumnya terpaksa karena tidak ada pilihan lain. Atau masyarakat yang benar-benar tidak memiliki kendaraan pribadi. Sementara bagi warga yang memiliki kendaraan pribadi untuk mobilitasnya mereka lebih suka menggunakan kendaraan sendiri. Baik itu kendaraan beroda dua maupun roda empat.

Akibatnya fenomena ini membuat jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan-jalan raya di kota Surabaya menjadi semakin meningkat. Apalagi untuk memiliki kendaraan bermotor saat ini sangat mudah, terutama kendaraan roda dua. Sehingga bisa dipastikan besarnya populasi kendaraan ini berdampak pada kemacetan diruas-ruas jalan tertentu. Karena *supply* dan *demand* transportasi yang tidak seimbang. Sementara moda angkutan umum masal selain bus kota, bemo, mikrolet, dan angguna di Kota Surabaya yang tersisa adalah KA Susi. Namun ternyata keberadaan KA Susi ini pun pelan-pelan mulai ditinggalkan dan kurang diminati oleh pengguna angkutan umum masal, sehingga warga Kota Surabaya dan Sidoarjo yang semula memanfaatkan moda KA Susi ini secara perlahan-lahan kembali ke kendaraan pribadinya.

Berdasarkan uraian di atas, permasalahan dalam kajian ini adalah “Bagaimana keberadaan KA Susi sebagai angkutan umum masal setelah 6 (enam) tahun beroperasi”.

Maksud dari kajian ini adalah untuk mengevaluasi keberadaan KA Susi. Sedangkan tujuannya adalah menjadikan KA Susi sebagai moda angkutan umum masal yang senantiasa selalu dibutuhkan dan diperlukan oleh warga Surabaya dan Sidoarjo.

Hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah diketahui faktor-faktor penyebab kurang optimalnya keberadaan moda angkutan umum masal KA Susi dan terciptanya angkutan umum masal jenis KA Susi yang senantiasa dibutuhkan dan diperlukan oleh pengguna angkutan jalan.

LANDASAN TEORI

Angkutan massal cepat (AMC) atau mass rapid transit (MRT) adalah suatu moda transportasi perkotaan massal cepat dengan spesifikasi dan karakteristik tertentu. Mampu memuat sekaligus penumpang dalam jumlah yang sangat besar, yaitu sekitar 400 orang. Moda AMC terdiri dari tiga jenis, yaitu :

A. *Monorail*

Adalah salah satu jenis moda angkutan masal perkotaan. Karakteristik moda ini adalah berkecepatan tinggi, prasarana jalan tersendiri terpisah dengan moda lainnya (kendaraan roda empat dan roda dua lainnya). *Lay out* prasarana relnya terletak pada ketinggian tertentu. Angkutan umum massal ini mampu mengangkut penumpang dalam jumlah besar ($\pm$ 400 orang). Yang perlu diperhatikan dalam pembangunan dan pengembangan moda ini adalah:

1. Diperlukan dana yang cukup besar untuk pembangunan sarana dan prasarana. Yaitu jalan, rambu-rambu, pembelian seperangkat gerbong. Untuk itu perlu membentuk konsorsium untuk pendanaannya (asing, swasta, Pemda).
2. Sosialisasi yang tepat kepada masyarakat, karena moda ini merupakan moda baru yang berteknologi tinggi dan modern. Sementara masyarakat Indonesia pola pikirnya masih tradisional-agraris. Untuk itu maka perlu transformasi nilai-nilai sosial budaya.
3. Menjalin koordinasi yang baik dengan instansi terkait. Misalnya dengan dinas Kimpraswil untuk pembangunan prasarana jalannya.
4. Manajemen dan pengelolaan monorail harus professional mulai dari penjadwalan keberangkatan dan kedatangan, *ticketing* dan lain-lain.
5. Perlu dibangun "*feeder*" yang menghubungkan penumpang dari dan ke halte-halte yang dilalui oleh *monorail* agar aksesibilitas penumpang menjadi mudah.

B. *Busway*

Busway juga termasuk MRT atau AMC. Angkutan jenis ini sudah umum untuk angkutan perkotaan di negara-negara Eropa (Perancis, Belgia, dan Belanda). *Busway* yang direncanakan beroperasi di Surabaya memang merupakan salah satu alternatif untuk mengatasi masalah transportasi perkotaan, yaitu peremajaan armada yang sudah tua, mengurangi polusi dan mengurangi kemacetan.

Namun untuk merealisasikannya perlu diperhatikan beberapa hal, yaitu :

1. Perlu dibangun jalan khusus untuk *busway* yang terpisah dengan dengan kendaraan-kendaraan lain (roda empat dan roda dua). Berarti disepanjang jalan yang akan dilalui busway perlu dibangun separator jalan atau pemisah jalan. Sementara karakteristik jalan di kota Surabaya banyak yang sempit, untuk itu jalur busway nantinya mengikuti jalur jalan yang aman, maka minimal diperlukan lebar jalan selebar di atas 12 meter, berarti nantinya perlu pelebaran jalan untuk jalanan tertentu.
2. Perlu dibangun halte-halte disepanjang jalur *busway* dengan jarak kurang lebih 400-500 m. Perlu pengadaan sarana bus yang baru.

3. Perlu penanganan dan pengaturan yang professional mulai dari penjadwalan kedatangan dan keberangkatan, pentarifan, dan *ticketing*.
4. Perlu didukung oleh "*feeder-feeder*" yang memudahkan penumpang untuk menjangkau *busway* sehingga ada kemungkinan untuk perubahan dan penambahan trayek dari dan ke halte-halte *busway*.

C. Urban Railway

Moda ini sebenarnya sudah tidak asing lagi bagi sebagian warga masyarakat Surabaya. Karena sejak jaman Belanda angkutan jenis ini sudah ada, yaitu "Tram atau Trem". Adapun permasalahan pengembangan dan pengoperasiannya relatif hampir sama dengan *monorail* dan *busway*.

METODE KAJIAN

Dalam Kajian Kereta Api Komuter Surabaya – Sidoarjo (Susi) Sebagai Angkutan Umum Masal di Surabaya, metode kajian yang digunakan adalah sebagai berikut.

A. Jenis Kajian

Jenis Kajian ini ditinjau dari segi manfaatnya adalah kajian terapan. Berdasarkan tujuan Kajian adalah kajian evaluatif deskriptif kualitatif. Kajian ini termasuk kajian yang penekanan utamanya adalah menggunakan data kualitatif dan kuantitatif.

B. Data

Data primer yang dibutuhkan meliputi data-data pengamatan, wawancara dan diskusi dengan 3 pejabat di lingkungan Dinas Perhubungan baik Provinsi Jawa Timur maupun kota Surabaya terkait dengan "Kereta Api Komuter Surabaya – Sidoarjo (Susi) Sebagai Angkutan Umum Masal di Surabaya". Wawancara dan diskusi dilakukan pada bulan Nopember 2010 selama 3 (tiga) kali. Data sekunder mendominasi dalam penyusunan naskah ini, data sekunder yang dibutuhkan meliputi data-data sarana dan prasarana KA Susi, trayek KA Susi, jumlah penumpang, jadwal keberangkatan dan kedatangan.

C. Pengolahan Data

Data primer dan sekunder yang telah terkumpul kemudian diolah dan disusun dalam kriteria-kriteria tertentu dengan maksud agar mudah membacanya, memahami, dan menganalisis.

D. Analisis

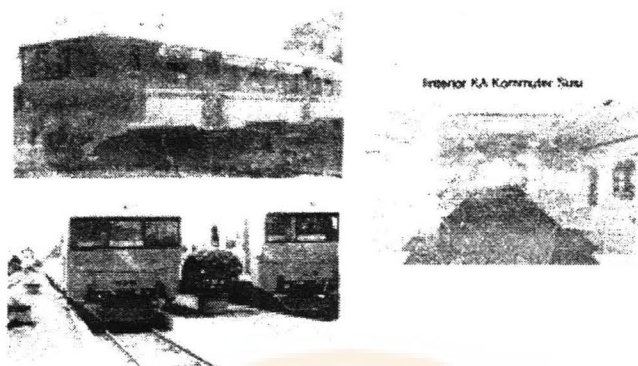
Data-data primer dan sekunder diolah dan dianalisis dengan analisis *trend* dan analisis deskriptif kualitatif.

ANALISA DAN PEMBAHASAN

A. Sarana

Data-data terkait dengan sarana Kereta komuter atau KA Susi yang melayani Surabaya – Sidoarjo ada sebanyak 3 *trainset*/rangkaian kereta api komuter. Dengan setiap satu *trainset* terdiri dari 4 gerbong kereta. KA Susi dioperasikan dengan 8 trip dari Surabaya dan 9 trip dari Sidoarjo kecepatan rata-rata KA Susi adalah 40 km/jam dengan waktu tempuh 1 jam.

Perlindungan sebidang yang dilalui sebanyak 50 buah/unit, kondisi sinyal sampai saat ini masih dalam kondisi baik, jumlah pegawai yang menangani manajemen dan operasional KA Susi sebanyak lebih dari 100 orang.



Gambar 1. Kondisi Fisik Luar dan Dalam KA Susi

Dari data-data di atas terkait dengan sarana KA Susi berupa sarana keretanya, maka dapat dianalisis sebagai berikut.

Bahwa dalam 1 (satu) hari jumlah penumpang yang bisa diangkut dari Surabaya menuju Sidoarjo begitu juga sebaliknya jika dalam satu gerbong minimal bisa mengangkut 200 penumpang, maka dalam 1 (satu) hari KA Komuter Susi mampu mengangkut $4 \times (8 + 9) \times 200 = 13.600$ penumpang. Padahal jumlah penduduk Surabaya menurut hasil sensus tahun 2010 adalah sebanyak 2.765.908 jiwa. Sementara jumlah penduduk Sidoarjo menurut hasil sensus tahun yang sama ada sebanyak 1.945.252 jiwa. Jika ditotal jumlah penduduk Kabupaten Sidoarjo dan Kota Surabaya ada sebanyak 4.711.160 jiwa. Jadi keberadaan KA Susi hanya mampu mengangkut 0,29 persen dari total jumlah penduduk Kabupaten Sidoarjo dan Kota Surabaya. Suatu jumlah sarana transportasi masal yang sangat sedikit atau kurang memadai. Padahal di negara-negara lain, misalnya Singapura, angkutan masalnya mampu mengangkut 20 persen dari total jumlah penduduknya.

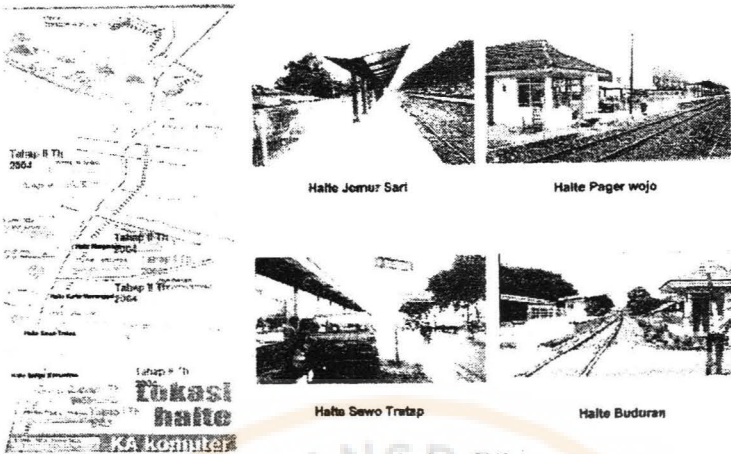
B. Prasarana

Data-data mengenai prasarana jalan/lintasan KA Susi adalah sebagai berikut :

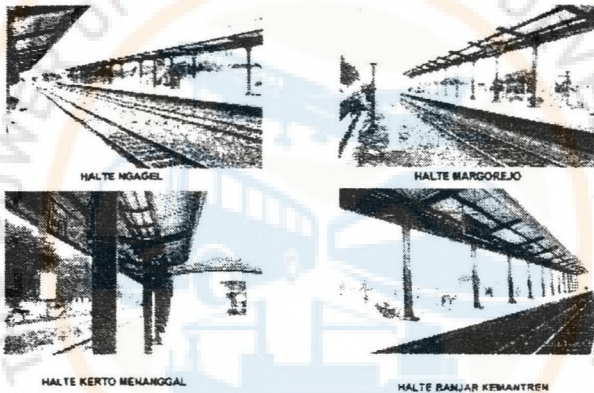
1. Panjang lintasan KA Susi dari Stasiun Kota s/d Stasiun Sidoarjo 25,51 km, terdiri dari:
 - a. Double track : 7,84 km
 - b. Single track : 17,67 km
2. Perlindungan di jaga PT. KA : 37 buah
3. Perlindungan di jaga swasta : 13 buah
4. Alat komunikasi dan persinyalan di stasiun waru
5. Penambahan Rambu KA 400 buah

Dengan Dengan jumlah stasiun sebanyak 16 stasiun/*shelter* ada beberapa stasiun yg dimanfaatkan sebagai *shelter*, fasilitas yang disediakan sampai saat ini adalah lahan parkir di

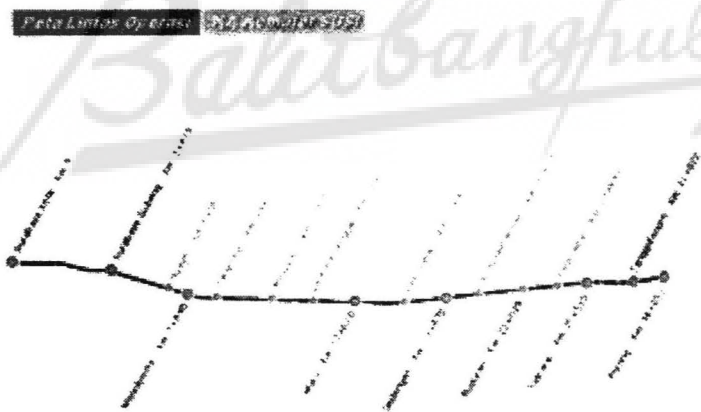
masing-masing *shelter* yang sampai saat ini masih berfungsi dengan baik dan merupakan salah satu pemasukan yang cukup besar.



Gambar 2. Peta Lokasi Halte dan Kondisi Halte Jemur Sari, Halte Pager Wojo, Halte Sawo Tratap, dan halte Buduran



Gambar 3. Kondisi Halte Ngagel, Halte Margorejo, Halte Menanggal, dan halte Banjar Kemantren



Gambar 4. Trayek/ rute KA Susi dari Surabaya Kota menuju Porong begitu juga sebaliknya

Dari data-data tentang prasarana KA Susi dapat dianalisis sebagai berikut.

Bahwa kondisi lintasan yang berjarak 25,51 km terbagi dalam dua kategori lintasan, yaitu lintasan yang sudah *double track* sepanjang 7,84 km, sementara lintasan yang masih *single track* adalah 17,67 km. Ini berarti ada sekitar 69 persen yang *single track* dan 31 persen yang sudah *double track*. Kondisi ini tentunya sangat berpengaruh kepada kualitas pelayanan angkutan KA Susi terhadap pengguna angkutan KA Susi. Karena dengan masih banyaknya lintasan yang belum *double track* berarti dalam operasionalnya perjalanan KA Susi masih harus menunggu kereta lain lewat baru kemudian KA Susi bisa meneruskan perjalanannya. Kondisi ini akan berdampak pada tidak tepatnya jadwal perjalanan KA Susi.

Begitu juga jumlah lintasan yang hanya 1 lintasan, yaitu Surabaya - Porong begitu sebaliknya secara kuantitas jumlah lintasan tersebut sangat kurang jika harus melayani jumlah penumpang yang begitu banyak dan mempunyai tujuan yang sangat beragam. Namun jika ditinjau secara fisik, kondisi prasarana stasiun/*shelter* kondisinya masih bagus.

C. Trend Jumlah Penumpang Dalam Lima Tahun Terakhir

Data-data terkait dengan jumlah penumpang KA Komuter Susi dari tahun 2005 sampai dengan tahun 2009 dapat dilihat pada tabel 1,2, dan 3 di bawah ini.

Tabel 1. Data Penumpang KA Komuter Porong - Sidoarjo - Surabaya
Tahun 2005 - 2009

No	Bulan	Tahun				
		2005	2006	2007	2008	2009
1	Januari	70.745	85.522	52.246	50.350	54.785
2	Pebruari	60.707	65.506	42.344	40.698	49.257
3	Maret	70.887	47.280	48.831	53.300	51.094
4	April	70.320	51.721	41.484	45.980	49.532
5	Mei	75.830	46.186	47.215	48.392	57.279
6	Juni	73.932	59.504	58.240	53.781	52.343
7	Juli	83.496	71.889	56.857	57.002	56.251
8	Agustus	67.560	57.147	50.792	51.537	50.804
9	September	71.923	52.733	50.381	44.362	58.898
10	Oktober	95.209	60.736	59.251	58.767	55.134
11	Nopember	99.869	52.989	53.396	51.463	52.989
12	Desember	91.825	52.944	53.070	56.332	56.974
Total		932.303	704.157	614.107	611.964	645.340

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Surabaya, 2010

**Tabel 2. Data Penumpang KA Komuter Surabaya - Sidoarjo - Porong (PP)
Tahun 2005 - 2009**

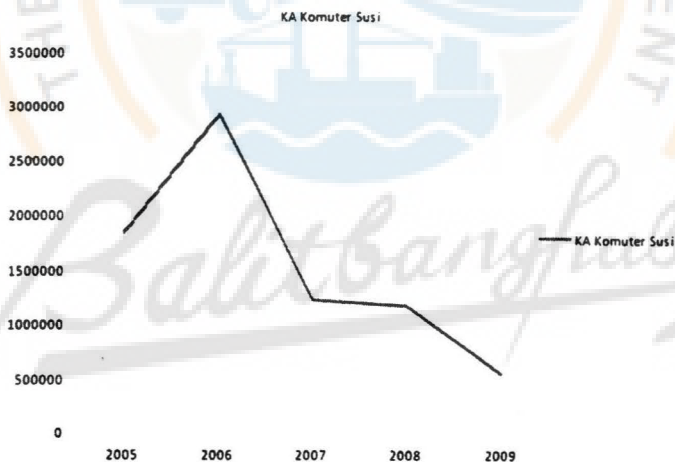
No	Bulan	Tahun				
		2005	2006	2007	2008	2009
1	Januari	139.395	184.085	111.152	99.548	109.605
2	Pebruari	119.226	137.803	84.684	85.441	95.640
3	Maret	143.098	125.491	97.188	104.064	103.419
4	April	136.956	112.110	81.531	91.417	99.382
5	Mei	147.341	112.345	92.402	97.908	109.222
6	Juni	143.775	107.998	105.334	107.473	102.037
7	Juli	161.688	127.495	112.539	112.386	110.584
8	Agustus	132.441	108.698	94.480	91.464	99.185
9	September	143.008	105.301	92.151	77.967	115.337
10	Oktober	185.921	116.491	109.566	100.873	107.565
11	Nopember	194.260	103.387	99.617	90.000	103.915
12	Desember	182.297	106.327	100.846	101.071	112.211
Total		1.829.406	1.447.531	1.181.490	1.159.612	1.268.102

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Surabaya, 2010

**Tabel 3. Data Penumpang KA Komuter (PP)
Tahun 2005 - 2009**

KA Komuter	Jumlah Penumpang (orang/tahun)				
	2005	2006	2007	2008	2009
KA Komuter Susi	1.829.406	2.922.125	1.221.012	1.159.612	538.939

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Surabaya, 2010



Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur, Surabaya, 2010

Dari data table 1,2,3 dan Grafik 1 di atas dapat dianalisis sebagai berikut.

Bahwa jumlah penumpang selama lima tahun terakhir (2005 - 2009) mengalami penurunan. Hal ini disebabkan antara lain karena sebagian besar penumpang yang berasal dari Sidoarjo dan Porong mengalami musibah lumpur Lapindo sehingga banyak yang berpindah tempat tinggal.

Atau calon penumpang berpindah ke moda lain karena jadwal KA Susi jarang tepat waktu disamping itu lokasi-lokasi stasiun yang melayani KA Susi kurang menjangkau atau tidak terkoneksi dengan jaringan-jaringan *feeder* yang ada sehingga pengguna angkutan KA Susi sering kesulitan dalam memanfaatkan KA Susi untuk mencapai tujuan akhirnya.

Sebab faktor-faktor yang mempengaruhi penumpang dalam memilih moda angkutan masal dalam hal ini KA Komuter Susi antara lain adalah, bahwa KA Komuter Susi dianggap sebagai angkutan masal yang relatif murah dan relatif tidak mengalami kemacetan di jalan raya. Tetapi jika hal ini tidak diikuti dengan pelayanan terjaminnya kenyamanan dan keamanan di dalam komuter serta belum banyaknya/tersedianya moda angkutan pengumpan dari shelter menuju ke tempat tujuan, maka penumpang akan kembali beralih menggunakan kendaraan pribadi atau moda lainnya.

D. Upaya-Upaya Mengoptimalkan Moda Angkutan KA Susi

Melihat kondisi menurunnya jumlah penumpang atau animo masyarakat Surabaya dan Sidoarjo dalam memanfaatkan KA Susi maka upaya-upaya yang perlu dilakukan oleh pihak-pihak terkait agar masyarakat mau kembali menggunakan KA Susi adalah perlu ditepatinya jadwal keberangkatan dan kedatangan KA Susi. Untuk itu maka salah satu alternatif solusinya adalah membangun rel double seluruh lintasan KA Susi sepanjang 25,51 km dengan. Sehingga dalam perjalanannya KA Susi tidak perlu berhenti terlalu lama atau terlalu sering karena karus menanti giliran kereta lain lewat.

Selain itu adalah perlunya ditingkatkannya keamanan dan kenyamanan di dalam komuter dengan menjaga kebersihan dan melarang pedagang asongan masuk ke dalam komuter.

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Keberadaan KA Susi hanya mampu mengangkut 0,29 persen dari total jumlah penduduk Kabupaten Sidoarjo dan Kota Surabaya. Suatu jumlah sarana transportasi masal yang sangat sedikit atau kurang memadai untuk kota seukuran Surabaya dan Sidoarjo dengan total jumlah penduduk 4.711.160 jiwa. Padahal di negara-negara lain, misalnya Singapura, angkutan masalnya mampu mengangkut 20 persen dari total jumlah penduduknya.
2. Lintasan rel KA Susi sekitar 69 persen masih single track dan 31 persen sudah *double track*. Kondisi ini sangat berpengaruh kepada kualitas pelayanan angkutan KA Susi terhadap pengguna angkutan KA Susi. Karena dengan masih banyaknya lintasan yang belum *double track* berarti dalam operasionalnya perjalanan KA Susi masih harus menunggu kereta lain lewat baru kemudian KA Susi bisa meneruskan perjalanannya. Kondisi ini akan berdampak pada tidak tepatnya jadwal perjalanan KA Susi. Begitu juga jumlah lintasan atau rute KA Susi hanya 1 lintasan, yaitu Surabaya – Porong begitu sebaliknya. Secara kuantitas jumlah rute yang hanya 1 (satu) ini sangat kurang jika harus melayani jumlah penumpang yang mempunyai tujuan yang beragam. Namun jika ditinjau dari kondisi fisik prasarana stasiun/*shelter* kondisinya masih bagus.
3. Selama lima tahun terakhir (2005 – 2009) KA Susi mengalami penurunan penumpang. Hal ini disebabkan karena sebagian besar penumpang yang berasal dari Sidoarjo dan

Porong mengalami musibah lumpur Lapindo sehingga banyak yang berpindah tempat tinggal. Atau berpindah ke moda lain karena jadwal KA Susi jarang tepat waktu, disamping itu lokasi-lokasi stasiun yang melayani KA Susi kurang menjangkau atau tidak terkoneksi dengan jaringan *feeder-feeder* yang ada sehingga pengguna angkutan KA Komuter Susi sering kesulitan dalam memanfaatkan KA Komuter Susi untuk mencapai tujuan akhirnya.

B. Rekomendasi

Untuk membangkitkan kembali minat masyarakat dalam menggunakan angkutan masal KA Susi maka kepada pemerintah atau pihak-pihak yang terkait dengan pengoperasian KA Susi direkomendasikan untuk melakukan langkah-langkah sebagai berikut.

1. Untuk menarik minat masyarakat pengguna jasa KA Komuter agar mau kembali menggunakan KA Susi perlu re-sceduling jadwal keberangkatan dan kedatangan KA Susi sehingga keberangkatan dan kedatangan KA Susi menjadi tepat waktu.
2. Membangun seluruh rangkaian rel sepanjang 25,51 km menjadi *double track* (sepanjang 17,67 km atau 69 persen dari total panjang lintasan keseluruhan yaitu 25,51 km masih *single track*). Sehingga dalam perjalanannya KA Susi tidak perlu berhenti terlalu lama atau terlalu sering karena karus menanti giliran kereta lain lewat.
3. Membangun dan meningkatkan aksesibilitas lanjutan untuk para penumpang dari *shelter* komuter sampai ke tempat tujuan.
4. Menambah lintasan tidak sekadar jurusan Surabaya – Porong begitu juga sebaliknya yang melintasi jalur utara – selatan, tetapi menambah satu lintasa lagi, yaitu timur – barat jurusan Bundaran ITS – Wiyung.
5. Meningkatkan keamanan dan kenyamanan serta kebersihan kondisi gerbong kereta dengan cara melarang para pedagang asongan masuk dalam KA Komuter Susi.

DAFTAR PUSTAKA

- MTI. 1-2-3 Langkah Menempatkan Kembali Keselamatan Transportasi Yang Bermartabat, volume 1, Jakarta, 2005.
- MTI. 1-2-3 Langkah Menempatkan Kembali Keselamatan Transportasi Yang Bermartabat, volume 2, Jakarta, 2006.
- Miro, Fidel. Perencanaan Transportasi, Penerbit Erlangga, Jakarta, 2005.
- Nasution, M. N. Manajemen Mutu Terpadu. Edisi Revisi, Penerbit Ghalia Indonesia, Bogor Selatan, 2004.
- Tamin, Ofyar Z. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Edisi ke dua, Penerbit ITB, Bandung, 2000.
- Priyambodo. Kepuasan Penumpang Terhadap Kualitas pelayanan Angkutan Umum Di Kota Surabaya. Jurnal Manajemen Transportasi, Volume 9 No. 3, Jakarta, 2008.
- *) Lahir di Jember, 14 September 1959, S1 Teknik Sipil Jurusan Transportasi Universitas Atma Jaya Yogyakarta Tahun 1990, Kasubbid Dokumentasi dan Publikasi Puslitbang Perhubungan Darat/ Peneliti Muda Bidang Transportasi Darat.