

KAJIAN UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN ANGKUTAN KOTA DI BALIKPAPAN PROPINSI KALIMANTAN TIMUR

Noviyanti *)

Badan Litbang Perhubungan Jalan Mendeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

City of Balikpapan in East Kalimantan Province is a city of industry, trade, services and tourism, has a very strategic position and has great economic potential both locally, regionally, nationally and internationally. With the development of East Kalimantan Balikpapan particularly influential on various aspects including the transportation sector. To develop and realize the transportation system necessary to determine appropriate policies and planning, so that the implementation of development can be implemented with efficient transportation. To establish policy and good planning should be supported by a number of data and information such as travel demand patterns and bottom-up approach, so that wisdom really made in accordance with local needs.

Data were analyzed using Qualitative Descriptive Analysis Method is reviewing the condition of urban transportation management and characteristics of the study area, too many overlapping route permit, the existence of terminals and facilities that are not in accordance with the regulations, transportation planning is not in accordance with the forecast demand and needs. whereas the expected results of the study are compiled in urban transportation planning effective and efficient in the studied region and as inputs for the improvement of urban transportation planning in order to improve transportation services.

Keywords: *Transportation Planning*

PENDAHULUAN

Pengembangan sektor ekonomi yang dilakukan pemerintah daerah sangat terkait dengan penyelenggaraan pembangunan di bidang transportasi, baik transportasi darat, laut maupun udara dalam mendukung mobilitas orang dan barang.

Kota Balikpapan di Propinsi Kalimantan Timur merupakan kota industri, perdagangan, jasa dan pariwisata, memiliki posisi yang sangat strategis dan memiliki potensi ekonomi yang besar baik skala lokal, regional, nasional dan internasional. Dengan berkembangnya Propinsi Kalimantan Timur khususnya Kota Balikpapan berpengaruh terhadap berbagai aspek termasuk sektor transportasi. Kecenderungan peran transportasi kedepan terus meningkat, yang menuntut tingkat pelayanan jasa menjadi terus membaik. Untuk mengembangkan dan mewujudkan sistem transportasi perlu ditetapkan kebijakan dan perencanaan yang tepat, sehingga penyelenggaraan pembangunan transportasi dapat dilaksanakan dengan efisien. Untuk menetapkan kebijakan dan perencanaan yang baik perlu didukung oleh sejumlah data dan informasi diantaranya adalah pola permintaan perjalanan dan pendekatan *bottom-up*, sehingga kebijaksanaan yang dibuat benar-benar sesuai dengan kebutuhan daerah.

Dalam kebijakan Sistranas salah satunya disebutkan bahwa Peningkatan Kualitas Pelayanan adalah :

1. Meningkatkan kualitas jasa transportasi meliputi selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, polusi rendah dan efisien, utamanya transportasi umum (public transport).
2. Menyempurnakan berbagai informasi untuk kelancaran transportasi khususnya di bandara, pelabuhan dan terminal.
3. Meningkatkan pelayanan transportasi internasional dalam rangka mengantisipasi perkembangan globalisasi khususnya untuk mendapatkan akses ke jaringan perdagangan internasional.

Kondisi angkutan kota di Balikpapan saat ini yang dilayani dengan kendaraan umum, angkot dengan berbagai rute, cenderung kurang diminati masyarakat karena dalam memenuhi kebutuhan angkutan, masyarakat lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi (sepeda motor) mengingat jarak tempuh kegiatan *relative* tidak terlalu jauh dan kondisi lalu lintas yang lancar. Pemerintah kota Balikpapan saat ini tengah melakukan persiapan pengoperasian Angkutan Umum Massal di kota Balikpapan yang rencananya akan dioperasikan pada akhir tahun 2009. Pada tahap awal akan dioperasikan 20 unit bus mini, masing-masing dapat menampung 40 penumpang. Selanjutnya dengan memperhatikan pertimbangan perencanaan transportasi yang bersifat konsepsional tersebut di atas yang disesuaikan dengan kondisi wilayah kajian, maka perlu disusun suatu kajian yang mengangkat topik "Upaya Peningkatan Pelayanan Angkutan Kota di Balikpapan Propinsi Kalimantan Timur". karena Persoalan yang terjadi dalam pengelolaan transportasi kota di Balikpapan, adalah terbatasnya sumber daya transportasi dan kualitas sumber daya manusia serta kondisi geografis Kota Balikpapan, struktur wilayahnya tidak rata (naik – turun) sehingga diperlukan perencanaan pengelolaan transportasi jalan/ kota yang sesuai diberlakukan serta upaya menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum kota dalam menunjang kegiatan. dan tujuan Kajian ini adalah mengkaji kondisi pengelolaan transportasi kota sesuai dengan potensi dan karakteristik wilayah kajian dan sebagai bahan masukan untuk penyempurnaan penyusunan perencanaan transportasi kota dalam rangka meningkatkan pelayanan. dengan ruang lingkup kajian menginventarisasi potensi daerah, sarana dan prasarana transportasi kota, mengidentifikasi Rencana Umum dan Tata Ruang Wilayah, mengidentifikasi kondisi pelayanan transportasi kota dan menganalisis dan menyusun rekomendasi. sedangkan hasil yang diharapkan dari kajian adalah tersusunnya perencanaan transportasi kota yang efektif dan efisien di wilayah kajian.

TINJAUAN PUSTAKA

Produk Perundang-undangan di Bidang Transportasi Jalan

Produk Perundang-undangan di Bidang Transportasi Jalan

NO	JENIS PRODUK	NOMOR	TENTANG	KEPENTINGAN
1.	Undang-Undang	14 Tahun 1992	Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;	Regulator, Operator dan Masyarakat
2.	Peraturan Pemerintah Prasarana Jalan	41 Tahun 1993 43 Tahun 1993 34 Tahun 2006 KM. 30 Th 2002 KM.31 th 2002 KM .32 Th 1995 KM 35 TH 2003 KM 89 TH 2002 KM 9 Th 2004 KM 13 Th 2001 SK76/AJ.102/2001	Angkutan Jalan Prasarana Jalan Jalan Penyelenggaraan Angkutan Barang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum Terminal Transportasi Jalan Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Mekanisme Penetapan tarif dan Formula Perhitungan Biaya Poko Angkutan Penumpang Dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi Pengujian Type Kendaraan Bermotor Penetapan simpul Jaringan Transp. untuk Terminal Tipe A	Masyarakat Masyarakat Masyarakat Pengusaha dan Konsumen Pengusaha dan Konsumen Operator Pengusaha dan Konsumen Operator Pengusaha dan Konsumen Operator
3.	Peraturan Pemerintah Sarana Kendaraan	42 Tahun 1993 44 Tahun 1993 KM 71 Th 1999 SK674/AJ.003/DRJD/2001 KM 9 Th 2004	Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Kendaraan dan Pengemudi Aksesibilitas Bagi Penyandang Cacat Evaluasi Penetapan Jumlah bus AKAP Dalam Trayek Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	Pengusaha Pengusaha Masyarakat dan Operator Pengusaha Pengusaha
4.	Prasarana Penunjang	KM. 60 Th 1993 KM. 61 Th 1993 KM. 62 Th 1993 KM. 65 Th 1995 KM. 66 Th 1993 KM. 3 Th 1994	Marka Jalan Rambu-rambu lalu lintas Jalani Alat Pemberi Isyarat Lalu lintas Fasilitas Pendukung Kegiatan LLAJ Fasilitas Perparkiran Umum Alat Pengendalian dan Pengamanan Prasarana Jalan	Masyarakat Masyarakat Masyarakat Masyarakat Masyarakat Masyarakat
5.	Prosedur dan Petunjuk	KM. 37 Th 2002 KM. 49 Th 2005 SK.271/HK.105/DRJD /1996 SK1131/AJ.008/DRJD /2002 SK.75/AJ.601/DRJD/2003 SK.1763/AJ.501/DRJD /2003	Pelaksanaan Teknis Sabuk keselamatan SISTRANAS Pedoman Perekajasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum Juknis Standar fasilitas pelayanan Bus Umum Antar Kota Penyelenggaraan Pool dan Agen perusahaan Otobus Juknis Tanggap Darurat pada Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang	Operator Masyarakat Masyarakat, Pengusaha dan Operator Pengusaha dan Operator Pengusaha dan Operator Pengusaha, Operator dan Konsumen

6.	Tarif	KM. 89 Th 2002 SK.550/PR.301/DRJD/2002 SK.1185/PR.301/DRJD/2002 SK.1186/HK.402/DRJD/2002 SK.1187/HK.402/DRJD/2003 SK.1230/PR.301/DRJD/2005 SK.1378/PR.301/DRJD/2005	Mekanisme Penetapan Tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi Tarif Jarak Angkutan Penumpang dengan Bus Umum Kelas Ekonomi Pada Trayek AKAP di seluruh Indonesia Juklak Mekanisme Pengawasan tarif Angkutan Penumpang Antar Kota dengan Bus Umum Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek tetap dan Teratur Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan AKAP Kelas Ekonomi (Lebaran tahun 2002) Tarif batas Atas dan tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Penumpang dengan Bus Umum Kelas Ekonomi pada Trayek AKAP di Seluruh Indonesia Tarif batas Atas dan tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Penumpang dengan Bus Umum Kelas Ekonomi pada Bus AKAP	Regulator dan Pengusaha Pengusaha dan Operator. Masyarakat dan Regulator Pengusaha dan Operator Operator Pengusaha, Operator dan Masyarakat Pengusaha, Operator dan Masyarakat
----	-------	---	--	--

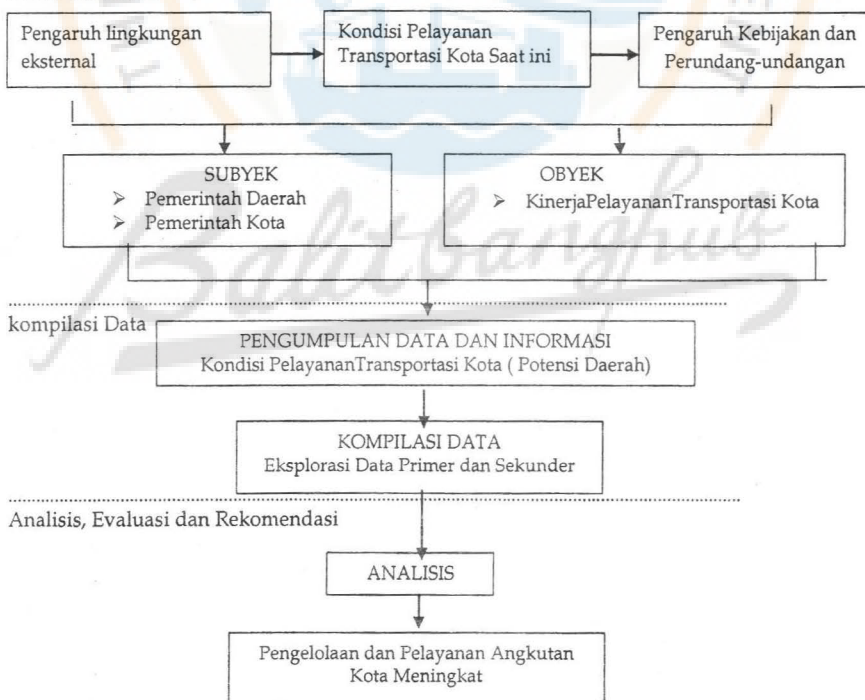
Sumber : Biro Hukum dan Ditjen Perhubungan Darat, 2007

METODOLOGI

1. Alur Pikir Kajian

Metodologi kajian untuk penyusunan tulisan ini, berangkat dari pola pikir tersebut di atas, sebagai dasar proses pemahaman dalam penyelesaian penulisan. Penelitian diawali dari kondisi existing pelayanan transportasi jalan. Sebagai pokok permasalahan adalah lemahnya kebijakan dan koordinasi dalam perencanaan transportasi kota, terbatasnya sumber daya transportasi, kualitas sumber daya manusia yang belum optimal dan tingkat disiplin yang masih rendah.

Identifikasi data



Gambar 1. Alur Pikir Kajian

DATA DAN INFORMASI

1. Gambaran Umum Wilayah

Kota Balikpapan dengan visi sebagai sentra jasa, perdagangan dan industri dalam bingkai kota yang beriman, serta misinya adalah terciptanya kondisi dan iklim yang mendukung terwujudnya Balikpapan sebagai sentra jasa, perdagangan dan industri melalui kebijakan perencanaan dan pembangunan secara terpadu baik sektor pemerintah, swasta dan masyarakat. Kota Balikpapan masih didominasi oleh lahan terbuka yang berupa lahan kering (semak dan alang-alang 36,6%) dan hutan (16,68%), menunjukkan masih banyaknya lahan yang berpotensi untuk dimanfaatkan sebagai pendukung kegiatan manusia. Saat ini penggunaan lahan di kota Balikpapan yang dimanfaatkan untuk kegiatan perkotaan masih didominasi oleh kawasan pemukiman (67,43 %), sementara lahan perkantoran, perusahaan dan perdagangan (termasuk militer) sebesar 10,28 %. Luas lahan untuk perkantoran ini meliputi area yang luasnya 348,13 ha, umumnya berpusat di kawasan pusat kota. Namun saat ini ada kecenderungan penyebaran lokasi perkantoran pemerintahan yang tersebar diringroad. beberapa perkantoran swasta dan lahan militer. Pemanfaatan ruang saat ini adalah sebagai berikut :

- a. Pelayanan perdagangan dilayani oleh pasar dan pertokoan, kondisi saat ini menunjukkan bahwa terdapat sekitar 17 pasar dan 20 pusat pertokoan /supermarket yang tersebar di beberapa lokasi meliputi area yang total yang luasnya sekitar 40 ha. Tingkat pelayanan yang ada diambil dari ratio antara jumlah penduduk untuk setiap pasar, menunjukkan angka bahwa 1 pasar melayani 24.124 penduduk. Persebaran yang terjadi menunjukkan pola yang belum merata, dimana sebagian fasilitas ini terkonsentrasi di satu kawasan pusat kota saja;
- b. Lahan pemukiman yang saat ini telah berkembang adalah lahan di sekitar pusat kota khususnya di wilayah kecamatan Balikpapan Selatan, Balikpapan Tengah dan Balikpapan Utara. Di kawasan ini telah berkembang kawasan pemukiman yaitu Pertamina, di wilayah Karangjati dan Karangrejo, kawasan pemukiman Pertamina ini meliputi areal seluas 104 ha. Luas kawasan pemukiman saat ini telah mencapai 8.444,72 ha.

Meningkatnya kebutuhan transportasi sebagai implikasi dari penyebaran penduduk yang tidak merata, secara langsung maupun tidak langsung membawa dampak pada ketidakefektifan, ketidakefisienan dan kurang nyamannya sistem transportasi yang pada dasarnya lebih disebabkan karena adanya ketidakterpaduan antara perencanaan wilayah dan perencanaan transportasi. Ketidak terpaduan didukung oleh berbagai kenyataan empiris tersebut :

- a. adanya pola dan intensitas tata guna lahan (misalnya pembangunan pemukiman pada lahan-lahan konvensi atau banyaknya kantor dan ritel di daerah pemukiman) yang tidak diikuti dengan pembangunan prasarana transportasi yang memadai, sehingga terjadi kesenjangan antara antara transport supply and transport demand;
- b. terdapat kenyataan bahwa pembangunan prasarana dan sarana transportasi yang tidak diikuti dengan pengelolaan dan pembinaan kawasan sekitar (koridor) sehingga

pembebanan lalu lintas pada prasarana transportasi dimaksud melampaui pembebanan lalu lintas yang direncanakan sebelumnya;

- c. adanya perkembangan kebutuhan kondisi prasarana transportasi sehingga terdapat ketidaksesuaian fungsi akibat perubahan guna lahan.

Dengan semakin terbatasnya anggaran pembangunan menuntut perubahan pola pikir ke arah perencanaan prioritas pembangunan dan pengembangan sarana dan prasarana transportasi secara efektif, sesuai kebutuhan yang berdasar realita pola aktivitas, pola bangkitan-tarikan, pergerakan, sebaran pergerakan serta keunggulan komparatif antar zona dalam suatu wilayah yang sejalan dengan Tata Ruang Wilayah (RTRW). Berdasarkan perubahan tersebut dengan memperhatikan perkiraan perubahan pola aktivitas, pola pergerakan serta peruntukan lahan, maka diperlukan Tataran Transportasi Wilayah (TATRAWIL) dan Tataran Transportasi Lokal (TATRALOK) sebagai masukan dalam penyusunan Tataran Transportasi Nasional (TATRANAS).

Tataran Transportasi Wilayah yang terorganisasi secara kesisteman terdiri dari transportasi jalan, transportasi jalan rel, transportasi sungai dan penyeberangan, transportasi laut dan transportasi udara yang masing-masing terdiri dari sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan atau barang antar simpul atau antar wilayah dan dari simpul atau kota wilayah ke simpul atau kota nasional dan sebaliknya. Kota wilayah adalah kota-kota yang memiliki keterkaitan dengan beberapa kabupaten dalam satu propinsi, kota gerbang wilayah, kota-kota pusat kegiatan ekonomi wilayah dan kota-kota yang memiliki dampak strategis terhadap pengembangan wilayah propinsi. Simpul wilayah adalah pusat distribusi barang dan orang atau sebagai pintu masuk atau keluar barang dan orang yang bersifat wilayah seperti pelabuhan, penyeberangan antar kabupaten/kota dalam propinsi, pelabuhan laut regional dan bandar udara bukan pusat penyebaran.

Terwujudnya transportasi yang handal, dan berkemampuan tinggi dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, secara terpadu, tertib, tepat waktu, teratur, aman, selamat, nyaman, tarif terjangkau, efisien, aksesibilitas tinggi, mudah dicapai, polusi rendah dan kapasitas mencukupi. Sasaran dari Tataran Transportasi Wilayah ini adalah tersusunnya rencana umum jaringan transportasi sebagai pedoman untuk pembangunan transportasi ke depan, tergambarnya hasil pembebanan transportasi yang dapat mengidentifikasi kebutuhan peningkatan mobilitas perjalanan untuk perencanaan jangka waktu 5 tahun. Dalam rangka meningkatkan kelancaran aksesibilitas kota Balikpapan yang memiliki tingkat kegiatan ekonomi yang cukup tinggi, telah direncanakan pembangunan *highway* yang menghubungkan kota Balikpapan dengan kota Samarinda dan kota Bontang sepanjang 162,153 km.

2. Kondisi Geografis

Secara astronomis wilayah Kota Balikpapan berada 1.0 LS - 1.5 dan 116.5 BT - 117.5, yang luasnya sekitar 50.330.57 ha atau 503,3 km². Secara administratif kota Balikpapan memiliki batas wilayah sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Kutai, sebelah selatan berbatasan dengan Selat Makasar, sebelah timur berbatasan dengan Selat Makasar dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Pasir. Kota Balikpapan memiliki wilayah 95% berbukit serta 12 % berupa daerah datar yang sempit, terutama yang berada di daerah aliran sungai dan sungai kecil serta pesisir pantai. Dengan kondisi tanah yang bersifat asam (gambut) serta dominan tanah merah yang kurang subur, sebagaimana layaknya wilayah Indonesia, kota ini beriklim tropis. Kota ini berada di pesisir timur Kalimantan yang langsung berbatasan dengan Selat Makasar, memiliki teluk yang dimanfaatkan sebagai pelabuhan laut komersial dan pelabuhan minyak yang dimiliki Pertamina. Dengan diberlakukannya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 1996, maka sejak tanggal 15 Oktober 1997, Kota Balikpapan resmi dimekarkan dari 3 kecamatan menjadi 5 kecamatan, yaitu Kecamatan Balikpapan Timur, Kecamatan Balikpapan Selatan, Kecamatan Balikpapan Tengah, Kecamatan Balikpapan Utara dan Kecamatan Balikpapan Barat.

Dengan semakin tumbuhnya perekonomian terutama sejak diberlakukannya otonomi daerah, Balikpapan terus dibanjiri oleh pendatang dari berbagai daerah, sehingga pemerintah kotamadya, memberlakukan operasi kependudukan berupa operasi Kartu Tanda Penduduk, selain dibanjiri oleh penduduk pendatang, banyak perusahaan-perusahaan asing dan lokal yang berinvestasi di Balikpapan. Hal ini semakin membuat kota Balikpapan sebagai kota yang paling maju di Kalimantan, khususnya Kalimantan Timur.

Sehubungan dengan pemekaran wilayah tersebut, maka melalui Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Timur Nomor 19 Tahun 1996, sejak tanggal 15 Oktober 1996 ditetapkan 7 kelurahan yang terdiri dari 369 RW dan 1.143 RT. Dengan rincian pada tabel 2.

3. Kondisi Ekonomi dan sosial

Dari aspek perekonomian kota ini bertumpu pada sektor industri yang didominasi oleh industri minyak dan gas serta perdagangan dan jasa. Perekonomian wilayah Kota Balikpapan dalam kurun waktu 2003 - 2007 bergerak dengan laju pertumbuhan ekonomi (LPE) rata-rata 4,95 % per tahun (3,91% pada tahun 2003 dan 4,89% tahun 2007). Struktur ekonomi Kota Balikpapan didominasi oleh sektor perindustrian (26,93%), perdagangan (25,97%), Pariwisata (25,69%) dan jasa 21,41%.

Ketenagakerjaan dapat menjadi petunjuk kinerja ekonomi suatu wilayah, tingkat pengangguran atau pencari kerja yang relatif tinggi menggambarkan terjadinya ketidakseimbangan dalam pasar kerja. Dari sisi sosial dipengaruhi oleh faktor pertumbuhan penduduk yang relatif tinggi yang memperbesar jumlah angkatan kerja.

Semakin bertambahnya penduduk usia kerja akan berpengaruh pada pertambahan jumlah angkatan kerja baik sebagai pekerja maupun sebagai pencari kerja. Distribusi

**Tabel 2. Luas Wilayah Kota Balikpapan
Dirinci per Kecamatan, Kelurahan dan RW RT**

No	Kecamatan	Luas (ha) Wilayah Perairan	Luas (ha) Wilayah Darat	RT	RW
A.	BALIKPAPAN TIMUR	9.242	13.715.80	24	93
	1. Manggar		3.525.50	6	36
	2. Manggar Baru		383.60	7	13
	3. Lamaru		4.855.50	54	24
	4. Tentip		4.951.20	7	
B.	BALIKPAPAN SELATAN	20.030	4.795.57	101	379
	1. Parapatan		314.12	11	36
	2. Telaga Sari		263.48	10	38
	3. Kelandasan Ulu		89.00	13	53
	4. Kelandasan Ilir		143.50	13	57
	5. Damai		601.75	14	51
	6. Gunung Bahagia		891.72	23	76
	7. Sepinggan		2.502.00	17	68
C.	BALIKPAPAN TENGAH	997	1.107.88	84	285
	1. Gunung Sari Ilir		114.10	21	69
	2. Gunung Sari Ulu		182.52	11	34
	3. Mekat Sari		128.66	12	35
	4. Karang Rejo		120.50	14	65
	5. Sumber Rejo		220.50	13	44
	6. Karang Jati		341.10	13	37
D.	BALIKPAPAN UTARA		13.216.62	95	227
	1. Gunung Samarinda		573.80	12	44
	2. Muara Rapak		352.22	32	87
	3. Batu Ampar		2.980.20	12	54
	4. Karang Joang		9.305.40	12	42
E.	BALIKPAPAN BARAT	3.749	17.995.20	68	323
	1. Baru Ilir		58.90	18	62
	2. Margo Mulyo		184.43	10	39
	3. Marga Sari		66.50	10	30
	4. Baru Tengah		57.04	11	43
	5. Baru Ulu		95.48	15	40
	6. Kariangau		17.532.75	4	9
F.	KAOTA BALIKPAPAN	16.010	50.330.57	334	1.207

Sumber : Bagian Pemerintahan Desa Sekdakot Balikpapan, 2007

tenaga kerja terdapat pada sektor pertanian meskipun secara presentase cenderung mengalami penurunan, namun secara absolut peranannya dalam penyerapan tenaga kerja masih cukup besar dibandingkan sektor-sektor lain seperti perdagangan, jasa-jasa dan industri.

a. Kependudukan

Komposisi penduduk Kota Balikpapan sangat heterogen, meliputi hampir semua suku yang ada di Indonesia. Penduduk asli Balikpapan sendiri adalah Pasir Balik, yang hampir punah dan terpecah di daerah kecamatan Balikpapan. Penduduk Kota Balikpapan hampir seluruhnya berbahasa Indonesia dan sedikit yang menggunakan bahasa daerah. Data kependudukan dapat dilihat pada tabel-tabel berikut :

**Tabel 3. Luas Wilayah, Jumlah Penduduk dan Kepadatan
Menurut Kecamatan Tahun 2006**

Kecamatan	Luas Area	Jumlah	Kepadatan Penduduk/Km2
Balikpapan Selatan	47,96	173.040	3.608.78
Balikpapan Timur	132.16	49.605	375.76
Balikpapan Utara	132.17	94.432	375.76
Balikpapan Tengah	11.07	106.184	9.502.96
Balikpapan Barat	179.95	84.798	471.213
Jumlah/ Total	503.30	508.123	1.009.58

Sumber : BPS Kota Balikpapan, 2006

b. Prasarana Jalan

Transportasi merupakan salah satu unsur yang menentukan laju pertumbuhan ekonomi dan sosial suatu wilayah serta mempengaruhi mobilitas informasi dan penduduk antar wilayah. Hal tersebut disebabkan oleh peran dan fungsi transportasi dalam suatu wilayah, yaitu membuka dan mengembangkan wilayah sehingga pembangunan dan pengembangan transportasi penting dilaksanakan.

Dengan ditetapkannya bandara Internasional Sepinggang sebagai Bandara Embarkasi Haji ke V di Indonesia, maka telah dilakukan pembangunan ruas jalan, kelanjutan dari jalan Iswahyudi – Bandara Sepinggang menuju Asrama Haji Manggar menjadi 2 (dua) jalur. Dengan demikian perhubungan darat untuk menjangkau Ibukota Propinsi dan antar kota lainnya tidak terbatas dan dapat dijangkau dengan berbagai jenis kendaraan.

Prasarana jalan adalah moda transportasi utama yang mempunyai peran penting dalam mendukung pembangunan. Jaringan jalan di kota Balikpapan menurut statusnya dapat diklasifikasikan menjadi 3, yaitu Jalan Negara, Jalan Propinsi dan Jalan Kota. Untuk jalan propinsiterdapat rute yang melintasi daerah kota, yang menghubungkan antara Balikpapan dengan Loa. Jalan dengan jarak $\pm$ 100 meter, sedangkan jalan kota sepanjang 81,40 km, meliputi jalan sepanjang pinggir pantai di kota Balikpapan. Menurut status dan wewenang pembinaan jalan dapat diklasifikasikan menjadi :

- 1) Jalan Negara sepanjang 25 km;
- 2) Jalan Propinsi sepanjang 94,191 km;
- 3) Jalan Kota sepanjang 260,304 km.

Total panjang jalan di kota Balikpapan sepanjang 379,405. Kondisi prasarana jalan tersebut, diuraikan dalam tabel 4.

Tabel 4. Kondisi Prasarana Jalan

Kondisi Jalan	Menurut Kelas	Menurut Jenis Permukaan
Baik = 54,51	Kelas I = 0	Aspal = 155,46
Sedang = 0	Kelas II = 0	Kerikil = 4,14
Rusak = 0	Kelas III = 33,74	Tanah = 0
Total = 54,51	Kelas IV = 0	Lainnya = 0
	Total = 33,74	Total = 159,57

Sumber : Dinas PU Kota Balikpapan Propinsi Kalimantan Timur, 2008

c. Prasarana dan Sarana Transportasi Jalan

Prasarana dan sarana transportasi cukup memadai, ini ditandai dengan banyaknya kendaraan wajib uji, banyaknya angkutan umum yang beroperasi dan dengan tersedianya terminal antar kota di sepanjang kondisi jalan yang beraspal.

Kondisi transportasi kota di Balikpapan yang terkait dengan sarana dan prasarana transportasi jalan serta rute/ trayek angkutan kota yang tersedia, diuraikan sebagai berikut :

- 1) Berdasarkan data statistik menunjukkan bahwa ketersediaan sarana angkutan umum baik angkutan dalam kota maupun angkutan antarkota di Kota Balikpapan terus meningkat setiap tahunnya, tetapi tidak diikuti dengan kualitas pelayanan dan sebarannya, karena cenderung lebih ke wilayah perkotaan sedangkan wilayah pinggiran kota/desa masih banyak yang belum terlayani oleh ketersediaan angkutan umum.
- 2) Jenis angkutan kota yang melayani penumpang/ masyarakat di kota Balikpapan antara lain adalah Taksi Tanpa Argo Meter, Taksi dengan Argo Meter, Angkutan Kota dengan jalur trayek berdasar Nomor, Ojek motor, Taksi dan SAUM (Sarana Angkutan Umum Massal) yang akan mulai dioperasikan pada akhir tahun 2009.
- 3) Untuk wilayah kota, transportasi umumnya melalui darat, dengan menggunakan kendaraan angkutan. Setiap wilayah bagian kota dapat ditempuh dengan menggunakan kendaraan umum, dengan rute-rute tertentu, sebagaimana tabel berikut :

Tabel 5. Armada Angkutan Kota

Seri	Trayek Tujuan	Jumlah Armada
1.	RSS Damai III - Terminal Batu Ampar - Karang Anyar - Kampung Baru PP Dapat melayani : Somber, Impres IV, Gunung Pipa, Gunung IV, Asrama Bukit, Kebun Sayur	108
2.	Terminal Batu Ampar-Muara Rapak-Karang Jati-Gunung Sari-Jl. Mayjen MT. Sutoyo-Jl. DI.Panjaitan-Jl. Sungai Ampal-Balikpapan Baru PP Dapat melayani : Somber, Jl.Gunung Samarinda III, Jl. Dr. Sutomo, Jl. Pangeran Antasari, Jl. S. Parman	13
3.	SMUN 4, Pasar Sepinggán, Komplek Praja Bhakti / Pemda, Perumahan Taman Sari, Bukit Mutiara, Sumber Rejo, Gunung Guntur, PP	101
4.	Somber, Gunung Samarinda, Sumber Rejo, Karang Rejo, Karang Jati, Jl. Pangeran Antasari, Jl. S. Parman, Jl. Martadinata, Jl. Kapten P. Tendean, Sentosa, Prapatan	180
5.	Gunung IV, Gunung Pipa, Karang Rejo, Jl. P. Antasari, Jl. S. Parman, Jl. Mayjen Sutoyo	101
6.	Jl. P. Tendean, Al. A. Fadilah, Gunung Sari, Jl. P. Antasari, Pasar Baru	131
7.	Pasar Sepinggán, Perumahan Sosial	191
8.	Terminal Batu Ampar, KM. 24 (Karang Joang), PP	71
8A.	SLTP Negeri 11, Perumahan Batu Ampar Permai, Perumahan PGRI dan Perumahan Bangun Reksa	21

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Balikpapan

- d. Terminal sebagai simpul transportasi, berfungsi sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta perpindahan antar moda transportasi, merupakan unsur penting dalam pelayanan pergerakan penumpang dan barang. Di kota Balikpapan terdapat 3 terminal diantaranya difungsikan sebagai terminal antar kota yaitu Terminal Batu Ampar yang lokasinya berada di KM 3,5 (Jalan

Soekarno-Hatta) dan yang lainnya adalah terminal Kampung Baru, Terminal Khusus Taksi Airport Sepinggan dan Terminal Balikpapan Permai.

- e. Pemerintah Kota Balikpapan merencanakan program angkutan massal yang secara resmi dikenal dengan Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) Busway di Balikpapan yang akan dioperasikan tahun 2009. Perencanaan angkutan ini telah melewati suatu kajian dari badan independen Lembaga Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Gajah Mada (UGM) Yogyakarta. Kajian secara teknis dilakukan terhadap kelayakan pengembangan angkutan umum massal yang cocok diterapkan di Balikpapan. Nantinya akan dibangun 3 (tiga) koridor bus Saum yaitu :

1) Koridor 1

Memiliki jalur angkutan dari KM 8 Soekarno-Hatta menuju Karang Anyar hingga Jalan Letjen Soeprapto.

2) Koridor 2

Mulai dari KM 8 Soekarno-Hatta menuju Muara Rapak, Karang Anyar, Gunung Sari dan kembali menuju Jenderal Sudirman.

3) Koridor 3

Mulai dari Jalan Jenderal Sudirman, Yos Sudarso, Muara Rapak, Karang Anyar, Gunung Sari dan kembali menuju Jenderal Sudirman.

Di setiap koridor akan dibangun semacam tempat berputarnya bus dan di sepanjang jalur yang dilalui akan dibangun halte setinggi 70 cm yang mirip dengan halte busway, di setiap 400 hingga 500 m di sepanjang jalan utama yaitu Jalan Jenderal Sudirman, Jalan Ahmad Yani dan Jalan Soekarno-Hatta.

Jalur bus mini tersebut tetap menggunakan jalan umum biasa, jadi tidak dibangun jalur khusus seperti di Jakarta. Hal ini dikarenakan adanya penyesuaian sistem angkutan umum massal yang didasarkan atas kondisi geografis Kota Balikpapan, mengingat struktur wilayahnya tidak rata seperti wilayah lain. Angkutan umum massal ini bukan busway hanya angkutan bus biasa, di Balikpapan belum tepat diberlakukan sistem busway karena jalurnya yang naik turun gunung berbeda dengan Jakarta. Pada tahap awal Bus mini sebanyak 20 unit yang akan beroperasi di akhir tahun 2009 merupakan bantuan dari pemerintah pusat atas prestasi Kota Balikpapan meraih penghargaan Wahana Tata Nugraha (WTN) bulan Februari tahun 2008, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan.

Proyek Bus Mini yang bakal diterapkan di Balikpapan mendapat pertentangan dari kalangan supir angkot hingga pengusaha angkutan. Penolakan ini berkaitan dengan penurunan jumlah penumpang angkot akibat sepi penumpang yang merupakan pukulan berat bagi kehidupan supir dan keluarganya. Dianggap bus mini akan semakin mengurangi pendapatan angkot, serta menimbulkan banyaknya pengangguran akibat supir tidak sanggup membayar setoran. Dipertanyakan kelayakan penerapan bus mini ini, pasalnya kajian ekspose Dishubkot bersama Universitas Gajah Mada terungkap *load factor* (potensi penumpang) masih rendah rata-

rata 20%. Pemerintah daerah diharapkan dapat mengkaji ulang proyek bus mini terutama dengan memperhatikan aspek kepentingan publik. Dikhawatirkan perusahaan angkot akan tutup dengan pengoperasian bus mini ini, padahal dari 2.003 angkutan telah mempekerjakan 4.006 supir, yang berarti mengancam banyaknya pengangguran.

Dinas Perhubungan Kota Balikpapan menegaskan bahwa pengemudi angkutan kota tidak perlu khawatir dengan bakal beroperasinya 20 unit bus mini, karena pihak terkait akan dilibatkan dalam bentuk konsorsium melalui wadah supir dan pengusaha angkot seperti Organisasi Pengusaha Angkutan Darat (Organda), Forum Komunikasi Pengemudi Angkot Balikpapan (Forkopab), Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) dan lainnya.

ANALISIS

Hasil Observasi dan Pengamatan

Hasil pengamatan kondisi angkutan kota yang dilakukan pada tanggal 25 s.d. 28 Februari 2009, di kota Balikpapan (Jalan-jalan utama, terminal bus, pusat-pusat keramaian), dapat diuraikan dalam tabel 6.

Berdasarkan hasil pengolahan data, maka untuk menjawab permasalahan sesuai hasil yang diharapkan dari kajian ini, dapat diuraikan analisis dengan metode deskriptif kualitatif sebagai berikut :

1. Analisis Kebutuhan Angkutan Kota

- a. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 1996, Kota Balikpapan resmi dimekarkan dari 3 kecamatan menjadi 5 kecamatan, yaitu kecamatan Balikpapan Timur, Kecamatan Balikpapan Selatan, Kecamatan Balikpapan Tengah, Kecamatan Balikpapan Utara dan Kecamatan Balikpapan Barat. Selanjutnya melalui Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Kalimantan Timur Nomor 19 Tahun 1996, sejak tanggal 15 Oktober 1996 ditetapkan 7 kelurahan yang terdiri dari 369 RW dan 1.143 RT. Luas wilayah 503.30 Km² dan jumlah penduduk sebanyak 508.123.000 jiwa, membutuhkan transportasi kota yang dapat menunjang berbagai kegiatan penduduk. Adanya pola dan intensitas tata guna lahan (misalnya pembangunan pemukiman pada lahan-lahan konvensi atau banyaknya kantor dan ritel di daerah pemukiman) yang tidak diikuti dengan pembangunan prasarana yang memadai, sehingga terjadi kesenjangan antara transport supply and transport demand.
- b. Umumnya pergerakan yang dilakukan oleh penduduk dengan menggunakan moda angkutan jalan adalah dengan pola pergerakan basic activity yaitu pergerakan yang tinggi terjadi pada kawasan pusat kota dengan kegiatan utama adalah perdagangan dan jasa. Kota Balikpapan sebagai wilayah yang paling berkembang di Propinsi Kalimantan Timur ini, mempunyai peranan dalam memberikan polarization effect bagi wilayah belum berkembang yang ada di sekitarnya. Dalam struktur tata ruang Propinsi Kalimantan Timur, Kota Balikpapan ditetapkan sebagai pusat pertumbuhan

Tabel 6. Hasil Observasi dan Wawancara Kondisi Angkutan Kota di Balikpapan

No	Obyek	Materi Pengamatan	Hasil Pengamatan
1.	Dishub Kota Balikpapan terkait dengan pelayanan angkutan kota	- Jumlah trayek - Jumlah angkot - Kondisi penumpang	1. Jumlah trayek yang beroperasi sebanyak 9 trayek dengan rute yang berbeda tetapi rata-rata melewati jalan-jalan yang sama, sehingga keberadaannya menjadi tidak efisien 2. Jumlah angkot yang beroperasi di jalan raya cukup banyak untuk masing-masing trayek, dengan warna kendaraan yang berbeda pada setiap trayek. Calon penumpang cukup mudah mendapatkan angkot dengan waktu tunggu tidak perlu waktu yang lama 3. Kondisi penumpang sepanjang pengamatan tidak penuh pada setiap angkot. Terlihat banyak angkot yang kosong atau hanya berpenumpang 1 orang 4. Pengemudi rata-rata mentaati rute yang sudah ditentukan, tetapi apabila tidak berisi penumpang, pengemudi memutar balik kendaraan di tengah perjalanan atau sebelum tiba di tempat tujuan
2.	Operator (Pengemudi)	- Mentaati peraturan lalu lintas - Mentaati rute yang sudah ditentukan - Memahami tanggungjawab pengemudi	Pengemudi rata-rata mentaati rute yang sudah ditentukan, tetapi apabila tidak berisi penumpang, pengemudi memutar balik kendaraan di tengah perjalanan atau sebelum tiba di tempat tujuan. Tanggungjawab sebagai pengemudi teramat belum dilaksanakan dengan baik, sebagian pengemudi sudah menjalankan kendaraannya sebelum penumpang naik atau turun, yang mengakibatkan keselamatan dan rasa nyaman penumpang terganggu
3.	Pengusaha Angkutan Kota	1. Kondisi armada terkait dengan laik jalan 2. Pembinaan dari Pemerintah Kota 3. Harapan pengusaha ke depan	Pada umumnya pengusaha menaruh perhatian penuh terkait dengan kelaikan armadanya dengan melakukan uji kendaraan secara rutin sesuai peraturan. Pembinaan yang diterima dari Pemerintahan Kota (Pemkot dan Dishub Kota) cukup baik, sosialisasi peraturan dilakukan setiap ada peraturan baru, pemberian izin dipermudah sesuai peraturan dan pengawasan terhadap kinerja pengusaha terpantau dengan baik. Harapan pengusaha adalah tersusunnya trayek agar tidak tumpang tindih antara satu trayek dengan lainnya. Terkait dengan rencana pengoperasian angkutan massal, diharapkan dapat berjalan beriringan dengan pengoperasian angkot yang sudah tersedia
4.	Pengguna Jasa Angkutan Kota	1. Minat menggunakan Angkot 2. Pelayanan yang ada 3. Harapan	Pada umumnya masyarakat tetap membutuhkan angkutan kota untuk kegiatan sehari-hari, tetapi diharapkan penataan trayeknya dapat menyebar ke pelosok kota dengan jumlah armada sesuai kebutuhan, sehingga tidak terjadi kerugian bagi pengusaha karena kurangnya penumpang. Harapan masyarakat terutama dapat dikembangkan angkutan untuk pelajar yang dikelola dengan baik, untuk memudahkan pelajar hadir tepat waktu dan tidak membawa kendaraan pribadi sendiri (sepeda motor) guna menekan/ menghindari kecelakaan.

dan pelayanan utama wilayah walaupun secara administratif ibukota Provinsi Kalimantan Timur bukan di Kota Balikpapan.

- Karakteristik prasarana yang melayani transportasi darat dapat dilihat dari kondisi yang melayaninya. Kondisi jaringan jalan sebagai prasarana utama transportasi darat sebagian besar (90%) dalam kondisi baik dan sedang dengan jenis perkerasan aspal. Kondisi jalan yang demikian ini mendukung lancarnya pergerakan roda perekonomian, mengingat transportasi merupakan permintaan turunan dari berbagai kegiatan perkotaan termasuk kegiatan perekonomian.

Hal ini merupakan peluang bagi para pengelola transportasi jalan untuk menyediakan prasarana dan sarana angkutan sesuai kebutuhan masyarakat. Walaupun dari sisi kendala pengelolaan transportasi yang harus diwaspadai saat ini adalah masyarakat cenderung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (roda 4 dan roda 2) untuk menunjang kegiatannya, serta terbatasnya SDM ahli transportasi di tingkat Kota Balikpapan.

Berdasarkan hal tersebut, diperlukan perencanaan yang ideal dilakukan sebagai gabungan antara pendekatan bottom-up dengan top-down. Bottom-up dimaksudkan untuk mendapatkan masukan permasalahan yang teridentifikasi langsung dari tingkat bawah (operasional) maupun masyarakat dan pemerintah di level yang lebih kecil, (Kecamatan/desa), sedangkan top-down berupa hasil identifikasi masalah yang diperoleh dari pengamatan manajemen tingkat atas, perencana, pakar atau pengamat dari akademis dan profesional di tingkat provinsi dan kota. Prediksi permintaan angkutan kota melalui studi untuk memperkirakan permintaan, sehingga pelayanan angkutan kota dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

2. Analisis Prasarana Dan Sarana Angkutan Kota

- a. Prasarana jalan mempunyai peran penting dalam mendukung pembangunan. Jaringan jalan di kota Balikpapan menurut statusnya dapat diklasifikasikan menjadi 3, yaitu Jalan Negara, Jalan Propinsi dan Jalan Kota. Untuk jalan propinsi terdapat rute yang melintasi daerah kota, yang menghubungkan antara Balikpapan dengan Loa. Jalan dengan jarak ± 100 meter, sedangkan jalan kota sepanjang 81,40 km, meliputi jalan sepanjang pinggir pantai di kota Balikpapan. Total panjang Jalan di kota Balikpapan sepanjang 379.405 km. Kondisi jalan menurut kelas adalah kelas III dengan kondisi baik. Pola jaringan jalan di Kota Balikpapan, pada hakekatnya hanya dibentuk oleh pola salib sumbu yang mengarah ke utara – selatan dan timur – barat. Ruas jalan pada pola ini secara umum dibagi menjadi dua, yaitu :

Jaringan jalan yang melintas sepanjang teluk Balikpapan yang menghubungkan ke terminal speed boat di Kampung Baru. Ruas jalan pada jaringan jalan dapat dibagi menjadi dua kelompok, yaitu :

- 1) Ruas jalan di bagian utara, yang terletak di luar area Pertamina memiliki lebar 6 m dan 2 jalur, dengan kondisi permukaan yang buruk akibat adanya depresi permukaan jalan disamping sering terjadinya genangan air di sepanjang Sungai Pandan Sari.
 - 2) Ruas jalan yang merupakan jalan khusus Pertamina memiliki lebar jalan 9 meter, memiliki kondisi baik.
- b. Jaringan jalan mulai dari persimpangan Jalan Pandan Sari sampai ke Jalan Karang Anyar, memiliki lebar jalan 8 meter terdiri dari 2 jalur dengan kondisi yang cukup baik. Pada ruas jalan ini terdapat 3 persimpangan jalan, setiap persimpangan mengalami kemacetan, khususnya pada persimpangan bagian tengah, yaitu jaringan jalan yang menghubungkan pelabuhan laut di Kampung Baru hingga ke Sepinggian Bypass dan jalan yang menghubungkan jalan raya Balikpapan ke Samarinda dengan

persimpangan jalan Pertamina dengan arteri Utara-Selatan. Di sepanjang jalan ini berlokasi bangunan pertokoan dan pemerintahan, terminal taksi dan pasar yang merupakan kegiatan-kegiatan yang dapat menarik pergerakan (traffic attraction) cukup besar. Selain itu daerah sekitar pertokoan tidak dilengkapi dengan ruangan parkir yang memadai, sehingga sistem parkir yang ada adalah memanjang di pinggir jalan (on street parking). Kebijakan Pemerintah Daerah Kota Balikpapan pada sektor prasarana jalan yang perlu diwujudkan adalah meliputi pembangunan jalan baru, peningkatan kualitas jalan dan rehabilitasi jalan dalam kota.

- c. Angkutan umum yang melayani pergerakan regional Kota Balikpapan dapat dibagi menjadi angkutan antar kota antar propinsi (AKAP) dan antar kota dalam propinsi (AKDP). Trayek AKAP yang ada adalah Balikpapan – Banjarmasin, sedangkan AKDP meliputi trayek Balikpapan – Samarinda, Balikpapan – Handil dan Balikpapan – Semoi – Sepaku. Trayek Akap dilayani di Terminal Batu Ampar, sedangkan trayek AKDP dilayani di Terminal Batu Ampar dan Terminal Damai.

Ketersediaan sarana angkutan umum baik angkutan dalam kota maupun angkutan antar kota di Kota Balikpapan yang terus meningkat setiap tahunnya, hal ini harus diikuti dengan kualitas pelayanan dan sebarannya hingga pinggiran kota / desa karena masih banyak yang belum terlayani oleh angkutan umum.

Angkutan kota saat ini tersedia 9 trayek dengan tujuan rute yang masih tumpang tindih dan jumlah armada yang jumlahnya belum sesuai dengan kepadatan penumpang. Hal ini menyebabkan kendaraan angkutan kota yang dapat memuat 8-10 orang, hanya berisi 2-4 penumpang saja bahkan ada yang kosong penumpang.

Berdasarkan hal tersebut, maka keberadaan trayek dan rute dalam kota serta jumlah armada yang beroperasi perlu ditata kembali, guna menghindari tumpang tindihnya trayek dan rute dimaksud.

- d. Terminal merupakan sarana penunjang transportasi jalan yang menjadi titik pengumpulan pergerakan pergantian moda serta berfungsi sebagai tempat naik dan turunnya penumpang. Untuk melayani pergerakan internal di Kota Balikpapan saat ini terdapat 3 (tiga) terminal, yaitu Terminal Damai, Terminal Kampung Baru dan Terminal Balikpapan Permai. Termasuk dalam katagori terminal kelas B dan C. Selain terminal yang melayani pergerakan internal, terdapat pula terminal yang melayani pergerakan antar kota yaitu terminal Batu Ampar. Berdasarkan kelasnya terminal Batu Ampar termasuk dalam katagori terminal kelas A yaitu terminal yang melayani pergerakan antar kota antar propinsi, pergerakan antar kota dalam propinsi dan pergerakan lokal. Type B dan C. Masing-masing kondisi terminal belum sepenuhnya memenuhi persyaratan sesuai peraturan, yaitu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan, yang diantaranya menyebutkan bahwa fasilitas yang paling dominan dan merupakan fasilitas utama adalah areal pemberangkatan yaitu areal yang disediakan bagi kendaraan angkutan umum untuk menaikkan penumpang dan untuk memulai perjalanan, areal kedatangan adalah pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk menurunkan penumpang sebagai akhir

perjalanan, areal menunggu bagi kendaraan adalah areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum untuk istirahat dan siap menuju jalur pemberangkatan dan areal lintas adalah areal pelataran yang disediakan bagi kendaraan angkutan penumpang umum sementara dan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta areal tunggu penumpang yaitu areal yang disediakan bagi orang yang akan melakukan perjalanan dengan kendaraan angkutan penumpang. Persyaratan yang harus dipenuhi terminal transportasi jalan menurut tipenya diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 yang meliputi persyaratan fasilitas dan persyaratan penunjang, penetapan lokasi dan izin penyelenggaraannya. Demikian pula pengaturan tentang pengelolaan terminal penumpang yang meliputi kegiatan perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan operasional terminal.

Berkaitan dengan hal tersebut, maka kondisi terminal perlu disesuaikan dengan peraturan dalam rangka meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

- e. Prasarana jalan adalah moda transportasi utama yang mempunyai peran penting dalam mendukung pembangunan. Jaringan jalan di kota Balikpapan menurut statusnya dapat diklasifikasikan menjadi 3, yaitu Jalan Negara, Jalan Propinsi dan Jalan Kota. Untuk jalan propinsi terdapat rute yang melintasi daerah kota, yang menghubungkan antara Balikpapan dengan Loa. Jalan dengan jarak $\pm$ 100 meter, sedangkan jalan kota sepanjang 81,40 km, meliputi jalan sepanjang pinggir pantai di Kota Balikpapan. Total panjang jalan di Kota Balikpapan sepanjang 379,405 km. Kondisi jalan menurut kelas adalah kelas III dengan kondisi baik. Hal ini dapat menunjang kelancaran pelayanan angkutan kota yang dioperasikan.

3. Analisis Pemecahan Masalah Berdasarkan Opini

a. Opini Masyarakat Pengguna Jasa Angkutan

Pada umumnya masyarakat tetap membutuhkan angkutan kota untuk kegiatan sehari-hari, tetapi diperhatikan penataan trayeknya dapat menyebar ke pelosok kota dengan jumlah armada sesuai kebutuhan, sehingga tidak terjadi kerugian bagi pengusaha karena kurangnya penumpang. Harapan masyarakat terutama dapat dipenuhinya angkutan kota yang memasuki atau melewati areal pemukiman-pemukiman baru yang banyak dibangun dan dapat dikembangkan angkutan untuk pelajar untuk memudahkan pelajar hadir tepat waktu dan tidak membawa kendaraan pribadi sendiri (sepeda motor) guna menekan / menghindari kecelakaan. Kondisi sarana angkutan kota juga diharapkan yang memenuhi persyaratan laik jalan, bersih, nyaman dan pengemudi yang tidak ugal-ugalan, tetap cakap, memiliki SIM yang sesuai, ramah dan bertanggung jawab dalam mengemudikan kendaraannya. Berdasarkan peluang tersebut dapat diupayakan pemenuhan kebutuhan masyarakat dimaksud dengan penataan kembali trayek dan rute secara efektif dan efisien. Khusus untuk angkutan pelajar, dapat diupayakan kerjasama dengan pihak sekolah yang penyediaan angkutannya disesuaikan dengan jam masuk dan pulang dengan rute yang dapat diatur sedemikian rupa dan penyediaan jumlah armada sesuai kebutuhan.

b. Pengusaha Angkutan dan Operator (Pengemudi)

- 1) Pengusaha menaruh perhatian penuh terkait dengan kelaikan armadanya dengan melakukan uji kendaraan secara rutin sesuai peraturan. Pembinaan yang diterima dari Pemerintahan Kota (Pemkot dan Dishub Kota) cukup baik, sosialisasi peraturan dilakukan setiap ada peraturan baru, pemberian izin cukup mudah dan pengawasan terhadap kinerja pengusaha terpantau dengan baik.

Harapan pengusaha adalah dapat dibenahi kembali trayek agar tidak tumpang tindih antara satu trayek dengan lainnya. Terkesan perolehan izin trayek cenderung cukup mudah, sehingga trayek yang ada tidak tertata dengan baik. Terkait dengan rencana pengoperasian angkutan massal, diharapkan dapat berjalan beriringan dengan pengoperasian angkot yang sudah tersedia.

Kondisi ini dapat dijadikan pedoman bagi pihak pemerintah selaku pembina transportasi, untuk melakukan pembinaan diantaranya dapat melakukan pendidikan dan pelatihan teknis terkait dengan pengoperasian angkutan kepada pengusaha dalam rangka lebih memahami dan menambah wawasan pengusaha rentang transportasi.

- 2) Pemerintah Kota Balikpapan merencanakan program angkutan massal yang secara resmi dikenal dengan Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) Busway di Balikpapan, yang akan dioperasikan akhir tahun 2009. Perencanaan angkutan ini telah melewati suatu kajian dari badan independen Lembaga Kerjasama Fakultas Teknik Universitas Gajah Mada (UGM) Yogyakarta. Kajian secara teknis dilakukan terhadap kelaikan pengembangan angkutan umum massal yang cocok diterapkan di Balikpapan. 3 tga koridor bus SAUM akan dibangun untuk melengkapi prasarana angkutan dimaksud. Jalur bus mini tersebut tetap menggunakan jalan umum biasa karena didasarkan atas kondisi geografis yang struktur wilayahnya tidak rata (naik-yurun). Tahap awal bus mini sebanyak 20 unit yang akan beroperasi di akhir tahun 2009 merupakan bantuan dari pemerintah pusat atas prestasi Kota Balikpapan meraih penghargaan Wahana Tata Nugraha (WTN) bulan Februari 2008, melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan. Rencana ini perlu disertai dengan perhitungan yang baik dan disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat serta mengantisipasi kolepsnya angkutan kota lainnya.
- 3) Dalam rangka memperkuat jajaran Dinas Perhubungan Kota Balikpapan sangat membutuhkan SDM yang dengan disiplin ilmu di bidang transportasi khususnya transportasi jalan. SDM dimaksud saat ini belum memenuhi kebutuhan untuk mengatasi permasalahan transportasi jalan yang semakin kompleks.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dalam rangka upaya peningkatan pelayanan angkutan kota di Balikpapan Propinsi Kalimantan Timur, maka dapat disimpulkan tindak lanjut yang perlu dilakukan adalah :

1. Melaksanakan penataan kembali trayek dan rute serta jumlah armada yang beroperasi berdasarkan kebutuhan masyarakat, diperlukan perencanaan yang ideal dilakukan sebagai gabungan antara pendekatan *bottom-up* dengan *top-down*.

Bottom-up dimaksudkan untuk mendapatkan masukan permasalahan yang teridentifikasi langsung dari tingkat bawah (operasional) maupun masyarakat dan pemerintah di level yang lebih kecil (Kecamatan/desa), sedangkan *top-down* berupa hasil identifikasi masalah yang diperoleh dari pengamatan manajemen tingkat atas, perencana, pakar atau pengamat dari akademis dan professional di tingkat propinsi dan kota.

2. Melaksanakan perbaikan pengelolaan terminal berdasarkan peraturan guna meningkatkan pelayanan.
3. Melaksanakan pendidikan dan pelatihan teknis kepada pengusaha angkutan dan operator (pengemudi) guna memahami dan menambah wawasan serta pengetahuan tentang transportasi jalan untuk diterapkan dalam kegiatan masing-masing selaku pengusaha dan operator.
4. Melaksanakan perencanaan yang akurat dalam mewujudkan pengelolaan angkutan kota melalui studi/kajian untuk memperkirakan permintaan dan kebutuhan, sehingga pelayanan angkutan kota dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

B. Rekomendasi

Berdasarkan kesimpulan kajian di atas, maka dapat disarankan program-program untuk dilaksanakan, sebagai berikut :

1. Penataan Trajek

Keberadaan trayek saat ini, perlu ditinjau kembali agar trayeknya tidak tumpang tindih secara lebih efisien dan efektif, melakukan penataan ulang trayek yang akan diberlakukan, untuk kemudian ditindaklanjuti dengan sosialisasi sebelum diterapkan, dengan terlaksananya program ini, maka dapat mengurangi beban kerugian pengusaha dan pengemudi dalam mengoperasikan kendaraan, baik dari segi perawatan kendaraan, BBM maupun keberadaan jumlah penumpang;

2. Penataan Terminal

Keberadaan terminal saat ini, perlu dilakukan perbaikan baik dari segi peraturan yang terkait dengan pengoperasian terminal serta perbaikan fisik fasilitas terminal;

3. Pendidikan dan Pelatihan Pengusaha dan Operator

Pengusaha angkutan dan operator (pengemudi) perlu dibekali dengan wawasan pengetahuan tentang transportasi jalan, sehingga perlu dilaksanakan diklat teknis secara optimal sesuai peraturan;

4. Perencanaan Pengelolaan Angkutan Kota

- a. Pembangunan dan pengembangan angkutan massal sangat perlu dilakukan karena menyangkut kepentingan masyarakat. Apabila angkutan massal dapat terwujud dengan baik, maka masyarakat dalam beralih menggunakan angkutan umum dari kendaraan pribadi yang pada akhirnya dapat menekan kemacetan dan mengurangi

resiko kecelakaan. Sebagaimana yang direncanakan oleh Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan Kota Balikpapan, tentang pengoperasian Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM) yang akan mulai dilaksanakan pada akhir tahun 2009.

Angkutan massal merupakan alternatif dalam menekan kemacetan lalu lintas, dengan kekuatan hukum yang tetap dan tegas dan tercantum dalam Undang-Undang terkait, maka pelayanan kepada pengguna transportasi jalan dapat ditingkatkan secara efektif dan efisien.

- b. Guna mewujudkan program-program di atas, pihak yang terkait perlu menyusun rencana yang akurat melalui studi/kajian untuk memperkirakan permintaan dan kebutuhan, sehingga pelayanan angkutan kota dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien.

5. Kebutuhan SDM Lulusan Transportasi

Dinas Perhubungan Kota Balikpapan dapat mengadakan kerjasama dengan lembaga-lembaga pendidikan dan pelatihan transportasi di lingkungan Departemen Perhubungan guna dapat memanfaatkan tenaga lulusan diklat transportasi untuk ditempatkan di Dinas Perhubungan Kota Balikpapan dalam rangka meningkatkan kinerja pengelolaan transportasi khususnya transportasi jalan yang pada akhirnya dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, 2006, Penelitian Asal Tujuan Transportasi Nasional Tahun 2006
- Biro Pusat Statistik, 2006, Propinsi Kalimantan Timur Dalam Angka Tahun 2006
- Departemen Perhubungan, 2005, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 Tahun 2005 tentang Sistem Perhubungan Nasional.
- Departemen Perhubungan, 1993, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 68 Tahun 1993 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.
- Departemen Perhubungan, 2008, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, Rencana Umum Keselamatan Transportasi Jalan di Indonesia Tahun 2008 - 2012.
- Departemen Perhubungan, 2007, Road Map Peningkatan Keselamatan Transportasi Nasional.
- Pemerintah Republik Indonesia, 1992, Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Pemerintah Republik Indonesia, 2004, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang jalan.
- Pemerintah Republik Indonesia, 1996, PP Nomor 38 Tahun 1996, Tentang Pemekaran Kota Balikpapan.
- Pemerintah Daerah Propinsi Kalimantan Timur, 2005, Pola Dasar Pembangunan Jangka Panjang Kota Balikpapan.
- Dinas Perhubungan Kota Balikpapan, 2008, Profil Dinas Perhubungan Kota Balikpapan.
- *) Lahir di Cianjur, 25 November 1956, Sarjana Ilmu Sosial Politik, Universitas Terbuka 2000, Peneliti Bidang Transportasi Darat