

BAB II

DASAR TEORI

II.1. SISTEM TRANSPORTASI KOTA SURABAYA

II.1.1. MASALAH TRANSPORTASI SURABAYA

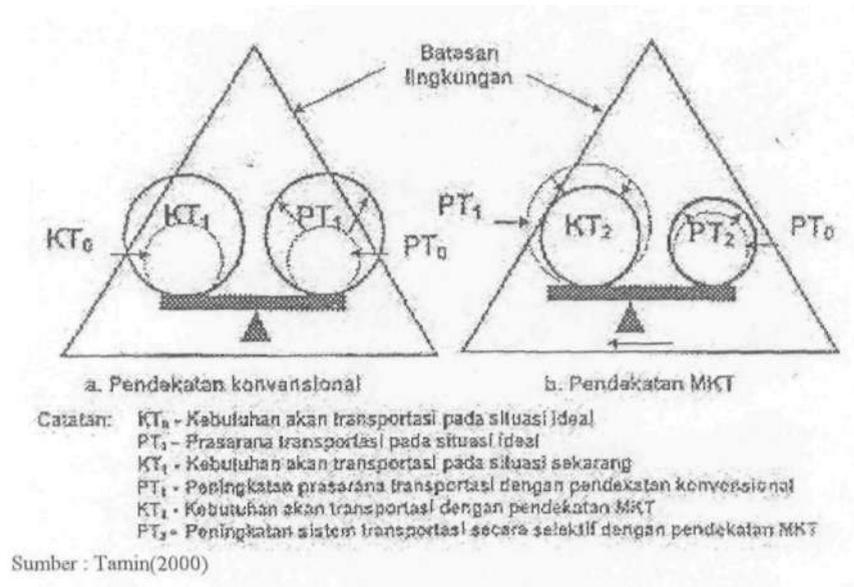
Sebagai salah satu kota terbesar di Indonesia, Surabaya berada dalam tahap pertumbuhan urbanisasi yang tinggi akibat laju pertumbuhan ekonomi yang pesat sehingga kebutuhan penduduk untuk melakukan pergerakan pun meningkat.

Peningkatan jumlah penduduk kota Surabaya menyebabkan wilayah kota semakin meluas sehingga kebutuhan akan jasa transportasi pun semakin meningkat. Moda angkutan khususnya angkutan umum memegang peranan yang sangat penting dalam sistem transportasi kota Surabaya. Akan tetapi hanya sebagian kecil penduduk kota Surabaya yang menggunakan fasilitas angkutan umum karena sebagian besar memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Kecenderungan penduduk untuk lebih memilih kendaraan pribadi dari pada angkutan umum tidak hanya terjadi di Surabaya melainkan di semua kota - kota besar di Indonesia. Berdasarkan analisa GTZ (2000) disebutkan bahwa di Surabaya hanya 35% mobilitas penduduk yang dilakukan dengan menggunakan angkutan umum, sedangkan 65% lainnya memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Pertumbuhan kendaraan yang semakin pesat tidak dibarengi dengan perkembangan penyediaan fasilitas transportasi, sehingga pada akhirnya timbul masalah berupa kemacetan di hampir semua ruas jalan. Sebagai contoh di

Surabaya, tingkat kemajuan pembangunan jalan setiap tahunnya di bawah 1% sedangkan penambahan kepemilikan kendaraan bermotor sekitar 5% per tahun.(GTZ,2000). Hal ini menunjukkan bahwa pertumbuhan kendaraan hampir melebihi dua kali lipat pertumbuhan panjang dan luas jalan raya yang ada.

Sebesar apapun kebutuhan transportasi dan prasarana transportasi penduduk kota pasti ada suatu batasan berupa daya tampung lingkungan, dalam hal ini berupa daya tampung kota seperti terlihat pada Gambar 2.1.



Gambar 2.1. Pergeseran Paradigma dalam Kebijakan Transportasi Perkotaan

II. 1.2. PELAYANAN ANGKUTAN UMUM KOTA SURABAYA

Selama ini kota Surabaya telah dilayani oleh berbagai jenis moda angkutan umum jalan raya, baik dalam kota maupun antar kota. Sistem angkutan dalam kota terdiri dari: bus kota DAMRI, taxi, anggun, becak, dan bemo.

Adapun kecenderungan penduduk untuk menggunakan kendaraan pribadi menurut Tamin (2000) sedikit banyak disebabkan oleh beberapa aspek negatif sistem angkutan umum, yaitu:

1. Tidak adanya jadwal yang tetap
2. Pola rute yang memaksa terjadinya transfer
3. Kelebihan penumpang pada jam sibuk
4. Cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan
5. Kondisi internal dan eksternal yang buruk



Sumber: Tamin (2000)

Gambar 2.2. Konsep Perubahan Mobilitas dengan MKT

Gambar 2.2. memperlihatkan kecenderungan mobilitas pada masa sekarang dan masa yang akan datang di mana mobil cenderung lebih banyak dipakai dibandingkan dengan angkutan umum. Hal ini sangat memprihatinkan karena begitu banyak kendaraan di jalan yang tidak efektif penggunaannya sehingga menyebabkan kepadatan arus lalu lintas.

Supriyadi (s.a.) menyatakan bahwa angkutan umum berkapasitas besar sangat efisien dalam pemakaian ruas jalan, sehingga menghemat pengeluaran negara dalam penyediaan fasilitas jalan dan mengurangi kemacetan. Adapun angkutan umum dalam kota yang dapat memindahkan orang dalam jumlah besar adalah bus kota dan kereta listrik. Akan tetapi yang sudah ada di Surabaya dan masih memungkinkan untuk dilakukan peningkatan pelayanan adalah bus kota.

II.2. BUS KOTA

Bus kota mempunyai ukuran yang relatif lebih besar dibandingkan dengan angkutan umum jenis lainnya, sehingga daya angkut penumpang pun menjadi lebih banyak. Dengan demikian apabila bus kota dapat dimaksimalkan penggunaannya akan dapat mengurangi jumlah kendaraan yang berada di jalan raya. Pemaksimalan penggunaan bus kota hanya dapat terjadi apabila terdapat peralihan moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum, dalam hal ini adalah bus kota. Supaya penduduk kota mau beralih moda, perlu adanya peningkatan kualitas pelayanan bus kota. (Jawa Pos, 2 Agustus 2001).

Adapun kriteria kualitas pelayanan angkutan umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur menurut Mudita(2000), harus sesuai dengan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat no 274/HK.105/DRJD/1996, yaitu:

1. Waktu tunggu di pemberhentian bus rata - rata 5 - 10 menit dan maksimum 10-20 menit guna menjamin kepastian pelayanan.
2. Jarak untuk mencapai tempat pemberhentian bus di pusat kota 300 - 500 meter, sedangkan untuk di pinggiran kota 500 - 1000 meter.

3. Penggantian rute dan moda pelayanan dengan jumlah pergantian kendaraan rata - rata satu maksimum dua.
4. Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari tidak lebih dari 2 - 3 jam.

Untuk bus kota non ekonomi RMB memenuhi kriteria tambahan yaitu:

1. Jadwal keberangkatan dan kedatangan harus dipatuhi, baik ada atau tidak ada penumpang.
2. Fasilitas tempat duduk yang empuk dan dilengkapi dengan AC.
3. Penumpang yang diangkut sesuai jumlah tempat duduk yang disediakan.
4. Keamanan penumpang terjaga.
5. Awak bus selalu berpakaian rapi, ramah, sopan, serta lugas.

Untuk itu, PERUM DAMRI Unit Bus Kota Surabaya sebagai salah satu pengelola angkutan umum massal akan mempersiapkan diri dengan melakukan pembenahan/perbaikan kualitas pelayanan angkutan. PERUM DAMRI berusaha menjaga komitmen untuk memberikan pelayanan jasa transportasi yang terbaik bagi penduduk kota Surabaya seperti yang sudah dilakukan sejak pertama kali perusahaan ini berdiri. (Mudita,2000).

II.3. DAMRI

H.3.1. SEJARAH SINGKAT DAMRI

Mudita (2000) menyatakan pada masa pendudukan Jepang ada dua buah perusahaan yang bergerak di bidang angkutan yang dikuasai oleh Jepang, yaitu:

1. Jawa Unyu Zigyosha (Perusahaan Angkutan Barang dengan Truk dan Cikar di Jawa)
2. Zidosha Sokyoku (Jawatan Angkutan Penumpang dengan Bus / Angkutan Motor)

Pada tanggal 30 September 1945, kedua perusahaan angkutan di atas diserahkan kepada Pemerintah Republik Indonesia Cq. Departemen Perhubungan, dengan pergantian nama menjadi:

1. Jawatan Pengangkutan untuk Jawa Unyu Zigyosha
2. Jawatan Angkutan Darat untuk Zidosha Sokyoku

Pada tanggal 25 Nopember 1946 kedua perusahaan angkutan digabung menjadi satu menjadi DJAWATAN ANGKOETAN MOTOR REPOEBLIK INDONESIA disingkat D.A.M.R.I. Kemudian pada tahun 1960 Pemerintah mendirikan Perusahaan Negara Angkutan Motor DAMRI dengan nama lengkap Badan Pimpinan Umum Perusahaan Negara Angkutan Motor "DAMRI" , disingkat BPU "DAMRI", dan pada tahun 1965 dijadikan PN DAMRI. Pada tanggal 29 September 1982 status hukum PN DAMRI ditetapkan menjadi Perusahaan Umum DAMRI (PERUM DAMPJ).

Berdirinya bus kota DAMRI di Surabaya diawali dengan adanya angkutan bus kota pasca trem listrik di tahun 60 - an, dengan kendaraan Bus Merk Robur yang dikelola oleh PEMDA KODYA Surabaya. Pengoperasiannya

tidak bertahan lama, sehingga akhirnya muncul angkutan dalam kota yang melayani trayek - trayek utama dengan kendaraan roda tiga yang dikenal warga kota Surabaya dengan sebutan "*bemo*".

Seiring dengan perkembangan penduduk dan pembangunan di Surabaya, dibutuhkan sarana angkutan yang lebih memadai berupa bus kota. Pada tanggal 20 Juli 1975 berdirilah Bus Kota Surabaya dan PN DAMRI sebagai pengelola dengan modal 20 bus sebagai "*Pilot Project*". Saat ini telah berkembang dengan status hukum PERUM DAMRI yang mengelola 269 bus dengan 21 rute trayek ditambah pelayanan Bus RMB serta Bus Angkutan Bandara Juanda.

II.3.2. BUS RMB (RUTE METODE BARU)

Salah satu bentuk peningkatan pelayanan dari PERUM DAMRI adalah dengan pengoperasian bus RMB atau bus Rute Metode Baru trayek Purabaya - Tanjung Perak sebagai proyek percontohan untuk perbaikan kualitas pada trayek - trayek yang lain. (Jawa Pos, 15 Agustus 2001).

Bus RMB ini terdiri dari 12 armada, dengan 10 armada yang beroperasi dan dua armada cadangan dengan jam pengoperasian mulai jam 06.00 WIB sampai dengan jam 22.00 WIB. Tujuan dari pengoperasian bus RMB ini adalah untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum sehingga dapat menunjang program peralihan pemakaian moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

Perbedaan mendasar dari bus RMB dengan bus lainnya adalah sistem pengoperasiannya seperti terlihat pada table 2.1, yang meliputi:

Tabel 2.1. Sistem Pengoperasian Bus RMB

1.	Pembayaran	Uang pas (Rp 1.500;), dimasukkan ke box dekat sopir
2.	Penumpang	Max. 59 orang sesuai jumlah tempat duduk
3.	Tempat berhenti	Pada halte yang telah ditentukan (lihat lampiran A)
4.	Interval keberangkatan dari Purabaya	\pm 10 menit baik ada/tidak ada penumpang
5.	Pintu keluar / masuk	Pintu depan untuk masuk, pintu belakang untuk keluar
6.	Sistem penggajian karyawan	Sopir digaji per jam bukan berdasarkan setoran

Sumber: Pengamatan (2001)

Pengoperasian bus RMB ini akan disusul oleh bus RMB pada trayek - trayek lainnya secara bertahap (Jawa Pos, 15 Agustus 2001). Pada akhirnya diharapkan penduduk kota Surabaya akan lebih tertarik menggunakan bus karena kualitas pelayanannya yang bagus.

II.4. MANAJEMEN KEBUTUHAN TRANSPORTASI (MKT)

Definisi Manajemen Kebutuhan akan Transportasi (MKT) seperti yang dinyatakan oleh Tamin (2000) adalah sebagai berikut:

.....is the art of influencing traveller behaviour for the purpose of reducing travel demand or redistributing travel demand in space and time....

.....suatu cara untuk mempengaruhi perilaku pelaku pergerakan dengan tujuan untuk mengurangi besarnya kebutuhan akan pergerakan atau menyebarkan kebutuhan tersebut dalam ruang dan waktu....

Konsep MKT dapat dijelaskan dengan menggunakan Gambar 2.1. Terlihat bahwa pada pendekatan konvensional peningkatan kebutuhan transportasi dipenuhi dengan meningkatkan prasarana transportasi yang pada akhirnya akan terbentur oleh batas lingkungan. Sedangkan pada pendekatan MKT, kebutuhan akan transportasi berusaha untuk dikendalikan sementara prasarana terus ditingkatkan.

Pengendalian kebutuhan akan transportasi menurut Tamin (2000) tidak dilakukan dengan cara membatasi pergerakan yang akan terjadi melainkan mengelola proses pergerakan tersebut supaya tidak terjadi pada saat bersamaan dan atau terjadi pada lokasi yang bersamaan pula. Karena itu beberapa kebijakan yang akan dilakukan dapat mengacu pada beberapa proses pergerakan berikut ini:

- Proses pergerakan pada lokasi yang sama tetapi waktu yang berbeda (pergeseran waktu)
- Proses pergerakan pada waktu yang sama tetapi lokasi atau rute yang berbeda (pergeseran lokasi atau rute)
- Proses pergerakan pada lokasi dan waktu yang sama tetapi dengan moda transportasi yang berbeda (pergeseran moda)
- Proses pergerakan pada lokasi, waktu, dan moda transportasi yang sama tetapi dengan lokasi tujuan yang berbeda (pergeseran lokasi tujuan)

Salah satu pergeseran yang dapat dilakukan Pemerintah KODYA Surabaya untuk membatasi kebutuhan akan transportasi adalah pergeseran moda angkutan. Kebijakan pergeseran moda dibutuhkan agar proses pergerakan masih dapat dilakukan pada lokasi dan waktu yang sama tetapi dengan moda transportasi yang berbeda. Kebijakan ini diukung oleh kenyataan bahwa penggunaan jalan raya sekarang ini sangat tidak efisien dengan lebih banyaknya kendaraan pribadi berpenumpang sedikit dibandingkan dengan angkutan umum yang mengangkut lebih banyak penumpang. (Kompas, 4 Agustus 2001). Ketidakefisienan ini menyebabkan ruas jalan raya yang terbatas menjadi sangat penuh.

Gambar 2.2 memperlihatkan bahwa jumlah pergerakan yang terjadi tetap, akan tetapi terjadi perubahan prosentase jumlah pergerakan dari kendaraan berpenumpang sedikit ke kendaraan berpenumpang lebih banyak, sehingga jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan menjadi lebih sedikit. Beberapa strategi yang mendukung konsep perubahan mobilitas dengan MKT antara lain:

- *Car pooling*

Strategi ini dapat mengurangi jumlah kendaraan yang beroperasi dengan cara meningkatkan okupansi kendaraan pribadi. Sebagai contoh adalah konsep 3 - in - 1 di Jakarta, di mana kendaraan pribadi yang berpenumpang kurang dari tiga akan mendapatkan sanksi atau tidak diperbolehkan melewati ruas jalan tertentu. Penyediaan bus karyawan dan kendaraan antar jemput anak sekolah juga termasuk dalam strategi ini.

- Pergeseran moda transportasi ke moda telekomunikasi

Proses pemenuhan kebutuhan yang bersifat informasi dan jasa dapat dipenuhi lewat moda telekomunikasi seperti *email*, faksimili, dan internet. Hal ini akan mengurangi jumlah pergerakan karena dapat dilakukan tanpa seseorang harus bergerak.

- Kebijakan peningkatan pelayanan angkutan umum

Melalui kombinasi strategi prioritas bus, kebijakan parkir, batasan lalu lintas, sistem angkutan umum massa (SAUM), dan fasilitas pejalan kaki.

II.5. PRIORITAS ANGKUTAN UMUM

Pemberian prioritas angkutan umum dilakukan dengan tujuan untuk mengurangi waktu perjalanan dan membuat bus lebih diminati. (Prayudyanto, 1998). Pemberian prioritas angkutan umum, khususnya bus kota biasanya dilakukan di kota - kota besar karena akan membawa penumpang dalam jumlah besar sehingga pengurangan waktu tempuh yang kecil akan membawa keuntungan yang besar.(Tamin, 2000).

Adapun beberapa proritas yang diberikan untuk bus kota adalah:

1. Lajur khusus bus
2. Prioritas bus di persimpangan dengan lalu lintas
3. Penertiban halte

Bus kota tersebut dikondisikan sedemikian rupa sehingga masyarakat mempunyai keinginan untuk beralih menggunakan moda yang selama ini dipandang masih kurang baik, dalam segi pelayanan, manajemen, penampilan,

maupun kenyamanannya. Dalam penelitian ini akan dicoba untuk mencari pemecahan masalah ini khususnya untuk mempercepat waktu tempuh bus, yaitu dengan cara memberikan prioritas bagi bus RMB (Prayudyanto, 1998).

- Dengan adanya lajur khusus bus otomatis lajur untuk kendaraan lain akan berkurang satu. Hal ini akan menyebabkan kendaraan lain mengalami penurunan kecepatan atau jalan menjadi sedikit macet, karena dengan volume kendaraan yang sama kapasitas jalan menjadi berkurang. (Jawa Pos, 2 Agustus 2001).

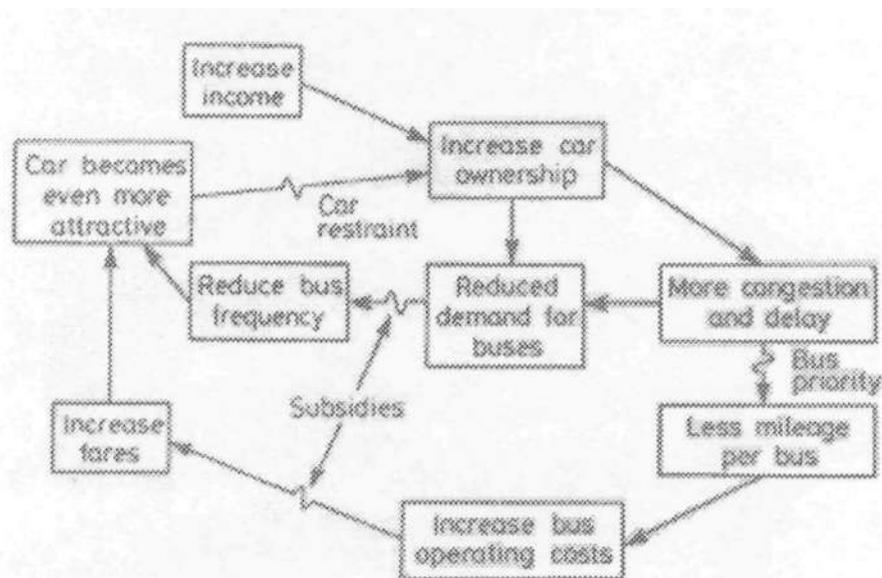
Dengan demikian para pengguna kendaraan pribadi mengalami sedikit kesulitan karena perjalanannya mengalami hambatan, berupa kemacetan. Akibatnya biaya perjalanan dengan menggunakan kendaraan pribadi menjadi relatif lebih mahal, karena Biaya Operasional Kendaraan atau B.O.K. bertambah dan waktu tempuh menjadi lebih lama.

Sedangkan para pengguna bus akan relatif lebih cepat sampai ke tujuan dan lebih nyaman dalam perjalanan karena tidak terjebak dalam kemacetan.

- Pemberian prioritas bus pada persimpangan dengan lampu lalu lintas dimaksudkan supaya bus dapat berada pada urutan pertama antrian. Dengan demikian bus dapat segera berangkat begitu lampu lalu lintas hijau, dan tidak perlu terjebak antrian. (Walsh, 1998).
- Adapun maksud dari ditertibkannya halte adalah dengan cara ditetapkannya halte - halte khusus untuk berhentinya bus RMB yang memenuhi kriteria jarak antar halte dan tidak berhenti di sembarang tempat dan di semua halte, sehingga total waktu tempuh bus akan berkurang.

Biaya perjalanan dengan menggunakan bus kota juga menjadi relatif lebih murah, terlebih lagi bila dibandingkan dengan biaya penggunaan mobil pribadi.

Dengan diberlakukannya prioritas perjalanan bagi bus RMB, diharapkan masyarakat akan lebih memilih untuk menggunakan bus kota sebagai sarana transportasi mereka, sehingga pertambahan kendaraan pribadi dapat dibatasi. Intinya adalah membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan memberikan alternatif dengan menggunakan angkutan umum / bus kota. (Willumsen - Ortuzar, 1994).



Sumber : Willumsen – Ortuzar (1994)

Gambar 2.3. Diagram Pembatasan Mobil Pribadi dan Prioritas Bagi Bus

Gambar 2.3. memperlihatkan upaya - upaya yang dapat dilakukan untuk membatasi pemakaian kendaraan pribadi, dalam hal ini adalah mobil pribadi dan mengalihkannya pada pemakaian angkutan umum. Pembatasan pemakaian

kendaraan pribadi dapat dilakukan dengan : kenaikan pajak kendaraan bermotor, mahalny biaya parkir, pajak progresif pemilikan kendaraan bermotor,dll.

Pembatasan kendaraan pribadi akan menyebabkan pemakaian angkutan umum meningkat terlebih lagi dengan diberikannya prioritas bagi angkutan umum, dalam hal ini adalah bus kota.

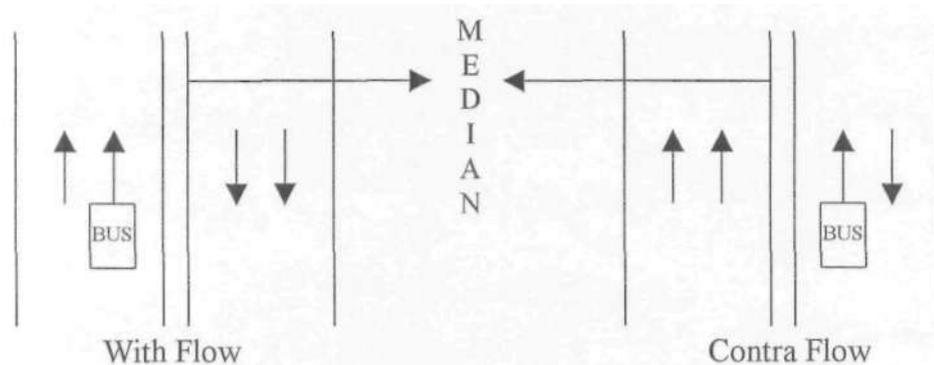
11.5.1. LAJUR KHUSUS BUS KOTA

Definisi dari lajur khusus bus kota adalah sebuah lajur terpisah dari lajur lalu lintas lainnya yang dibatasi oleh marka jalan dan dipergunakan hanya untuk bus kota pada jam - jam sibuk atau bahkan sepanjang hari sesuai dengan situasi dan kondisi serta kebutuhan yang ada.

Tujuan pembuatan lajur khusus bus kota ini adalah supaya bus kota dapat berjalan dengan lancar tanpa terhalang oleh kendaraan lainnya sehingga waktu perjalanan bus kota menjadi relatif lebih cepat dari pada sebelumnya. (Vuchic, 1981). Pemberian prioritas bagi bus kota relatif tidak memerlukan biaya yang mahal akan tetapi sangat efektif untuk mengurangi waktu perjalanan bus (Buchanan, 1994)

Gambar 2.4. memperlihatkan tipe - tipe lajur khusus bus kota,yaitu:

1. *With - flow bus lanes* atau lajur khusus bus kota yang searah dengan arus lalu lintas normal
2. *Contra - flow bus lanes* atau lajur khusus bus kota yang berlawanan arah dengan arus lalu lintas normal



Gambar 2.4. Tipe - tipe Lajur Khusus Bus Kota

Pembuatan lajur khusus bus kota harus didisain sedemikian rupa supaya tidak merugikan pemakai jalan lainnya dan angkutan umum lain yang hendak menaikkan dan atau menurunkan penumpang. Pada penelitian ini sebagai tahap awal, usulan pembuatan lajur khusus bus kota sepanjang rute Purabaya - Tanjung Perak tidak dimaksudkan untuk semua ruas jalan melainkan hanya pada ruas - ruas jalan tertentu dengan lebar jalan dan jumlah lajur yang masih memungkinkan untuk dibuat lajur khusus bus kota.

Beberapa ketentuan dari Bina Marga mengenai Lajur Khusus Bus adalah:

1. Lajur khusus bus kota dapat dibuat pada jalan dengan jumlah lajur minimum tiga.
2. Lajur khusus bus kota hanya dipakai pada jam tersibuk lalu lintas atau saat "*peakhour*".
3. Kendaraan yang boleh melewati lajur khusus bus kota selain bus kota itu sendiri hanyalah sepeda.
4. Bus kota harus selalu berada dalam lajur khusus kecuali dalam keadaan darurat yang menyebabkan bus harus keluar dari lajur khusus ini.

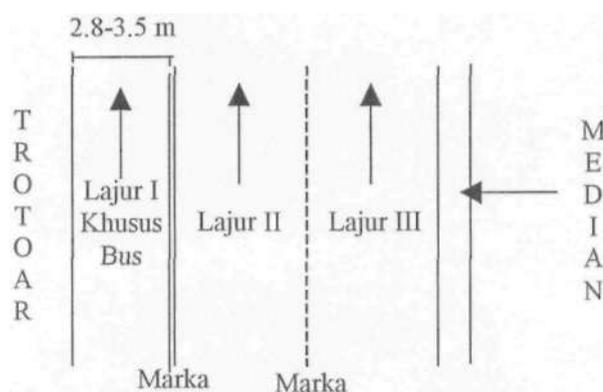
5 Karena lajur khusus bus kota ada pada lajur I perlu dibuat peraturan bagi angkutan umum lainnya yang akan menaikkan dan atau menurunkan penumpang.

6. Disain standar:

Bentuk marka : garis kuning/putih menerus selebar 30 cm

Bentuk rambu peringatan : rambu dipasang beberapa meter sebelum awal lajur khusus bus

Lebar lajur khusus bus kota adalah 3,5 meter dan pada kondisi perkecualian dapat ditolerir hingga minimum 2,8 meter. Lebar lajur dihitung dari tepi trotoar sampai dengan garis marka yang membatasi lajur I dan lajur II seperti yang terlihat pada Gambar 2.5.



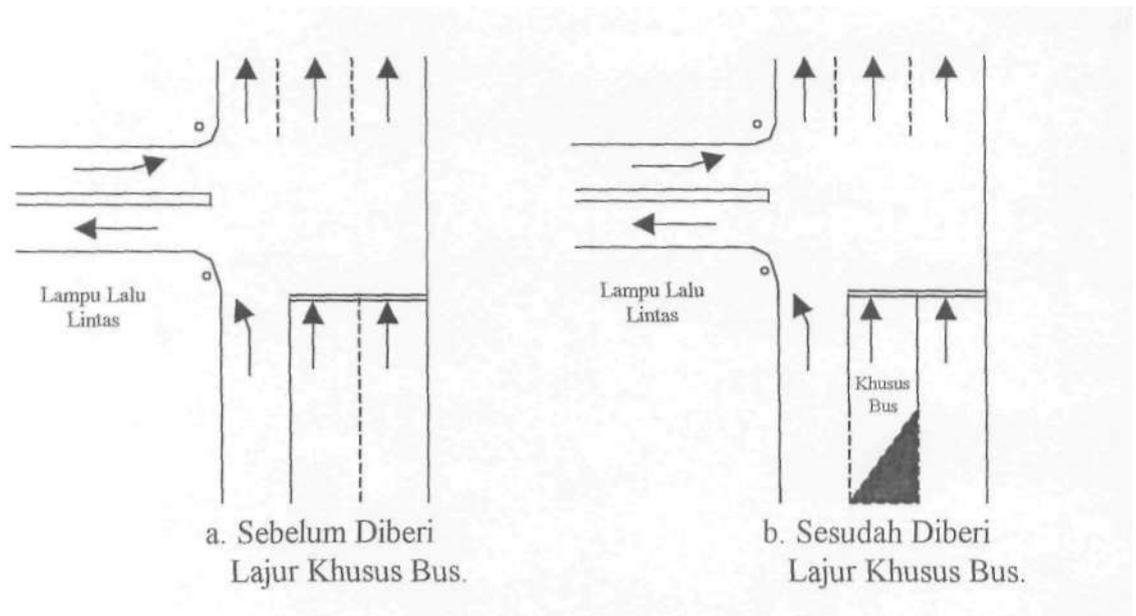
Gambar 2.5. Disain Lajur Khusus Bus Kota

Lebar lajur khusus bus yang terlalu sempit akan memperlambat laju bus kota sehingga tujuan pembuatan lajur khusus ini tidak akan tercapai. Diharapkan dengan penerapan lajur khusus bus kota ini total waktu perjalanan bus kota akan berkurang karena laju bus tidak terhalang oleh kendaraan lain dan bus dapat

berjalan sesuai dengan kecepatan jelajah yang direncanakan agar dapat tiba pada setiap halte sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan.

II.5.2. PRIORITAS BUS DI PERSIMPANGAN DENGAN LAMPU LALU LINTAS

Pemberian prioritas bus di persimpangan berlampu lalu lintas dimaksudkan untuk mengurangi waktu tundaan di persimpangan akibat lampu merah. (Walsh, 1998). Sering kali bus berhenti cukup lama di suatu persimpangan akibat terkena lampu merah lebih dari satu siklus (*cycle time*). Kemudian diusulkan suatu cara untuk mengurangi waktu tundaan di persimpangan yaitu dengan memberi prioritas pada bus berupa lajur khusus pada persimpangan. Lajur khusus ini diusulkan berada di tempat terdepan antrian pada persimpangan dan dibatasi marka supaya tidak ada kendaraan lain yang memergunakannya. Dengan demikian bus akan selalu berada di tempat terdepan antrian dan bisa langsung berangkat begitu lampu hijau menyala. Hal ini akan mengurangi waktu perjalanan bus karena pada persimpangan bus hanya akan mengalami paling tidak satu kali antrian. Adapun konsep lajur khusus bus pada persimpangan adalah seperti terlihat pada Gambar 2.6.



Gambar 2.6. Lajur Pada Persimpangan

Lajur khusus bus pada persimpangan ini diisain sedemikian rupa supaya tidak mengganggu pemakai jalan yang akan berbelok ke kiri akan tetapi tetap memudahkan bus untuk melakukan manuver ketika akan menempatnya.

n.5.3. PENERTIBAN HALTE

Halte adalah tempat berhentinya bus kota untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang. Ada dua macam halte yaitu:

1. **Halte resmi** adalah tempat berhenti bus yang mempunyai bangunan halte dan sudah ditetapkan sebagai halte oleh PERUM DAMRI
2. **Halte tidak resmi** adalah tempat berhenti bus yang tidak mempunyai bangunan halte dan tidak ditetapkan sebagai halte oleh PERUM DAMRI

Bus RMB seharusnya berhenti pada halte - halte resmi saja dan tidak menaikkan dan atau menurunkan penumpang pada sembarang tempat. Akan

tetapi praktek yang terjadi di lapangan tidaklah semudah teori yang seharusnya diterapkan. Terkadang para penumpang tidak mau menunggu bus pada halte resmi yang telah tersedia karena jarak yang cukup jauh. Mereka lebih memilih untuk menunggu bus di sembarang tempat yang mudah mereka capai. Kondisi ini menyebabkan bus akhirnya berhenti pada sembarang tempat meskipun bukan pada halte resmi.

Bus RMB mempunyai 72 halte yang sering disinggahi, baik halte resmi maupun halte tidak resmi yaitu 38 buah dari arah Purabaya - Tanjung Perak dan 34 buah dari arah Tanjung Perak - Purabaya (lampiran A).

Ketidaktertiban penumpang dan sopir bus ini akhirnya membuahkan dampak negatif bagi pengguna jasa bus RMB sendiri dan juga pengguna jalan lainnya. Dengan begitu banyaknya halte yang disinggahi otomatis akan menambah waktu perjalanan bus RMB. Di samping itu akibat bus berhenti pada sembarang tempat, pengguna jalan lainnya akan terganggu perjalanannya karena sering kali bus berhenti mendadak dan pada tempat - tempat yang tidak seharusnya.

Penentuan halte resmi telah diatur dan ditetapkan oleh Departemen Perhubungan dengan jarak antar halte sejauh 300 - 500 meter di pusat kota dan 500 - 1000 meter di pinggiran kota. Apabila dilakukan penertiban halte di mana bus RMB berhenti untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang pada tempat - tempat tertentu, dalam hal ini pada halte resmi saja, maka total waktu perjalanan dan kemacetan akibat ketidaktertiban bus yang berhenti di sembarang tempat untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang akan berkurang.