

EVALUASI KINERJA ANGKUTAN UMUM JENIS LYN DAN KEBIJAKAN PENANGANANNYA DI KABUPATEN SIDOARJO

Dadang Supriyatno¹

¹Program Studi DIII Transportasi, Fakultas Teknik, Universita Negeri Surabaya
email : dadang.supriyatno@gmail.com

Abstract

Public transport is extremely important to support the activities of the community. With the disaster in Sidoarjo in Lapindo mud, then it will have an impact on travel patterns and community activity going on. Performance of public transport services in Sidoarjo shows frequency of less well under the average of 6 vehicles/hour, headway/time between above average 10 minutes, under 70% load factor, the average speed is below 30 km/h as well as travel time travel an average of under 60 minutes. Low load factors will result in declining revenue vehicle operator implies welfare decline mainly on a lonely stretch of public transport passengers. Public transport service system should be based on a route in accordance with the Department of transportation on the route permit Sidoarjo. Things happen on the field about 20% of the routes serving the route does not match the permit number, and also some of the fleet does not operate, let alone the routes leading into the area because of declining passenger numbers Porong as a result of disastrous mud Lapindo. In this case the required public transport route network tailored to map the impact and development of Lapindo mud road network already and will be built in the area of Sidoarjo are tailored to the development of the region.

Keywords: *public transport, performance evaluation and policy responses.*

Abstrak

Angkutan umum sangat penting untuk mendukung aktivitas masyarakat. Dengan adanya bencana lumpur Lapindo di Sidoarjo, maka akan berdampak pada aktivitas masyarakat dan pola perjalanan yang terjadi. Kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo menunjukkan frekuensi kurang baik yaitu rata-rata dibawah 6 kendaraan/jam, *headway/* waktu antara rata-rata di atas 10 menit, faktor muat dibawah 70%, kecepatan rata-rata dibawah 30 km/jam serta waktu tempuh perjalanan rata-rata dibawah 60 menit. Faktor muat yang rendah akan berakibat menurunnya penghasilan operator kendaraan yang berimplikasi pada penurunan kesejahteraan terutama pada trayek angkutan umum yang sepi penumpang. Sistem pelayanan angkutan umum seharusnya mengacu pada rute sesuai dengan ijin trayek pada Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Hal yang terjadi di lapangan sekitar 20% rute trayek melayani tidak sesuai dengan ijin trayek, selain itu juga beberapa armada yang tidak beroperasi, apalagi trayek yang menuju ke daerah Porong karena menurunnya jumlah penumpang sebagai akibat bencana lumpur Lapindo. Dalam hal ini diperlukan jaringan trayek angkutan umum yang disesuaikan dengan peta dampak lumpur Lapindo dan perkembangan jaringan jalan yang sudah dan akan dibangun di daerah Kabupaten Sidoarjo yang disesuaikan dengan pengembangan wilayah.

Kata Kunci: *angkutan umum, evaluasi kinerja dan kebijakan penanganannya.*

1. PENDAHULUAN

Permasalahan angkutan umum berbeda untuk kawasan perkotaan. Di kawasan

perkotaan, masalah kemacetan lalu lintas, penumpukan armada yang tidak disertai dengan faktor muat yang mencukupi dan

menguntungkan. Pada pihak lain, permasalahan angkutan umum di kawasan *sub urban*, membutuhkan pengembangan yang jelas berdasarkan kebutuhan pengguna yakni pelaku perjalanan. Hal ini harus mempertimbangkan aspek perkembangan aktivitas dan mobilitas masyarakat, seiring dengan pengembangan kawasan dalam mendukung aktivitas perekonomian masyarakat.

Kabupaten Sidoarjo sebagai salah satu kabupaten berkembang di Provinsi Jawa Timur. Pada saat ini ada hal yang menghambat perkembangan wilayah, karena adanya kondisi yang harus dihadapi oleh masyarakat Sidoarjo pada khususnya yakni bencana Lumpur Lapindo Sidoarjo yang terjadi sejak bulan Mei 2006, yang berakibat sebagian wilayah yang terdampak bencana terendam lumpur. Selain itu saat ini juga sudah terjadi perkembangan dan penambahan jaringan jalan raya dan jalan tol baru, pertumbuhan kawasan pusat aktivitas masyarakat, pertumbuhan kawasan perumahan dan permukiman seiring dengan pertambahan jumlah penduduk dan tingkat penghasilan. Tentunya hal ini akan berdampak pada potensi pergerakan masyarakat yang dibagi menjadi 2 golongan yaitu *Choice User* dan *Captive User*.

Choice User/golongan pilihwan adalah golongan yang dapat memilih angkutan dalam melakukan perjalanan, antara menggunakan angkutan pribadi atau angkutan umum. *Captive User*/golongan paksawan adalah golongan yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena keterbatasan dalam hal aspek fisik, finansial dan legalitas (Warpani, 2000). Pada negara sedang berkembang, persentase golongan *Captive User* lebih besar dari *Choice User*. Oleh karena itu angkutan umum merupakan sarana yang tetap diperlukan dalam menunjang aktivitas masyarakat.

Kabupaten Sidoarjo menyediakan beberapa jenis angkutan umum yang beroperasi, dan yang paling banyak beroperasi adalah angkutan umum jenis lyn dengan kapasitas 12 penumpang/unit armada. Dalam meninjau perkembangan yang terjadi saat ini dirasa perlu untuk melakukan evaluasi kinerja operasional angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Sidoarjo. Dari data dan pengamatan pendahuluan pada wilayah studi, potensi angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Sidoarjo terdiri dari 15 trayek yang menyebar di seluruh wilayah Kabupaten Sidoarjo.

Dari 15 trayek yang ada, terdapat beberapa trayek yang berpotensi melalui daerah yang macet seperti daerah Sedati, daerah pabrik dan industri. Kemacetan terjadi secara khusus pada jam-jam peak hour yaitu pagi hari jam 06.00 – 10.00 WIB, siang hari jam 11.00 – 13.00 WIB serta sore hari jam 16.00 – 18.00 WIB.

Oleh sebab itu perlu ditinjau beberapa perkembangan yang terjadi mencakup jaringan jalan arteri baru, perkembangan wilayah serta pusat bangkitan dan tarikan perjalanan. Perekonomian wilayah Jawa Timur juga terpengaruh dengan adanya bencana Lumpur Lapindo. Banyak masyarakat yang kehilangan mata pencaharian, tempat tinggal, penurunan harga tanah dan bangunan yang ada di sekitarnya. Belum lagi efek secara psikologis yaitu terpengaruh oleh ketakutan terkena limpahan lumpur maupun dampak yang ditimbulkannya. Usaha yang sudah dilakukan oleh Pemerintah Propinsi Jawa Timur sudah secara nyata dilakukan, diantaranya dengan dibangunnya jalan arteri baru. Dengan adanya penambahan jaringan jalan yang baru, bagaimana efeknya terhadap kinerja angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo?

Bagaimana kebijakan penanganan yang tepat dilakukan untuk mengembangkan angkutan

umum supaya dapat lebih baik melayani masyarakat dalam aktivitas sehari-hari?

Sidoarjo dapat dirangkum dalam tabel berikut ini.

2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Data dan Analisis

Sesuai dengan hasil wawancara dan pengamatan di lapangan, di wilayah Kabupaten Sidoarjo terdapat 6 terminal yang merupakan lokasi awal dan akhir perjalanan angkutan umum, yang dipresentasikan dalam tabel berikut ini.

Tabel 1. Terminal dan Jumlah Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Sidoarjo

No.	Trayek Angkutan	Jumlah Trayek Angkutan Umum
1.	Terminal Krian	6
2.	Terminal Porong	9
3.	Terminal Larangan	7
4.	Terminal Taman	12
5.	Terminal Wadungasri	4
6.	Terminal Sukodono	6

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo (2014)

Berikut ini ditampilkan kondisi armada angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Sidoarjo.

2.2 Kondisi operasional

Kinerja angkutan umum dapat ditinjau dari faktor muat statis dan dinamis, *headway*, frekuensi, waktu tempuh perjalanan, kecepatan dan *availability* (Abubakar, 1998). Dalam hal ini analisis terhadap kinerja angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten



Gambar 1. Kondisi Angkutan Umum Jenis Lyn di Kabupaten Sidoarjo

Kinerja angkutan umum di terminal Krian tergolong kurang baik. Hal itu terlihat dari nilai faktor muat dari semua lyn memiliki nilai di bawah 70%. Selain itu, waktu tunggu beberapa lyn seperti KC, HN, KL, KM memiliki nilai lebih dari 10-20 menit. Untuk kapasitas kendaraan yang memiliki jumlah kapasitas tertinggi yaitu lyn HG dengan persentase 90%.

Tabel 2. Kinerja Angkutan Umum di Terminal Krian

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1	HG	Faktor Muat Statis	56%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	24%	70%	Tidak Ideal
		Headway	6 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	10 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	54 menit	60-90 menit	Ideal
2	HB	Faktor Muat Statis	57%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	25%	70%	Tidak Ideal
		Headway	7 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	6 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	51 menit	60-90 menit	Ideal
3	KC	Faktor Muat Statis	29%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	25%	70%	Tidak Ideal
		Headway	15 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	62,5 menit	60-90 menit	Ideal
4	HN	Faktor Muat Statis	25%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	28%	70%	Tidak Ideal
		Headway	36 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	52 menit	60-90 menit	Ideal
5	KL	Faktor Muat Statis	53%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	8%	70%	Tidak Ideal
		Headway	30 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	57,5 menit	60-90 menit	Ideal
6	KM	Faktor Muat Statis	27%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	22%	70%	Tidak Ideal
		Headway	11 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	57,5 menit	60-90 menit	Ideal
		Faktor Muat Statis	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Headway	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Frekuensi	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal

Tabel 3. Kinerja Angkutan Umum di Terminal Porong

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1	HE	Faktor Muat Statis	19%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	42%	70%	Tidak Ideal
		Headway	30 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	2 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	31 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal

Sumber: Hasil Survei Primer (2014)
 Di Terminal Porong sebenarnya ada 9 trayek yang terdaftar sebesar 140 unit armada (HE

HI, HM, HL, HV, HX, HZ, MA dan PK), namun hanya lyn HE yang beroperasi. Lyn tersebut beroperasi akan tetapi tidak masuk ke dalam terminal Porong. Lyn ini beroperasi dari pukul 06.30 WIB hingga pukul 16.00 WIB. Lyn HE memiliki rute Jl. Pasar Porong, melintasi jalan arteri Porong, Jl. Pondokan, Jl. Yenggot, Jl. Raya Kandangan, Jl. Raya Krembung, Jl. Lemujut, Jl. Cangkring, Jl. Bulang, Jl. Simpang, Jl. Pejangkalan, Jl. Kates, Jl. Wirobitung, Jl. Brawijaya, Jl. Gedangrowo, Jl. Mojopahit, dan terakhir menuju Prambon. Namun pada kondisi eksisting lyn HE tidak sampai pada tujuan terakhir yaitu Prambon, tetapi hanya sampai tujuan terakhir Jl. Krembung, dan setelah itu berhenti (ngetem) dengan waktu yang cukup lama untuk menunggu lyn terisi penumpang.

Tabel 4. Kinerja Angkutan Umum di Terminal Larangan

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1	HB1	Faktor Muat Statis	57%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	90%	70%	Tidak Ideal
		Headway	49 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	63 menit	60-90 menit	Ideal
2	HP	Faktor Muat Statis	10%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	70%	70%	Ideal
		Headway	59 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	38 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
3	HU	Faktor Muat Statis	5%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	35%	70%	Tidak Ideal
		Headway	117 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	0 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	65 menit	60-90 menit	Ideal
4	HD	Faktor Muat Statis	7%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	50%	70%	Tidak Ideal
		Headway	84 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	0 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	35 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
5	JSP	Faktor Muat Statis	25%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	78%	70%	Tidak Ideal
		Headway	39 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	2 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	92 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
6	HB2	Faktor Muat Statis	25%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	71%	70%	Ideal
		Headway	39 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	2 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	80 menit	60-90 menit	Ideal
7	HA	Faktor Muat Statis	25%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	85%	70%	Tidak Ideal
		Headway	49 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend./jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	80 menit	60-90 menit	Ideal
		Faktor Muat Statis	15 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	15 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Headway	15 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Frekuensi	15 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	15 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal

Sumber: Hasil Survei Primer (2014)

Tabel 5. Kinerja Angkutan Umum di Terminal Taman

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1	HA	Faktor Muat Statis	58%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	48%	70%	Tidak Ideal
		Headway	11 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	5 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	55 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	18 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
2	HN	Faktor Muat Statis	100%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	49%	70%	Tidak Ideal
		Headway	15 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	51 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	22 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
3	H1	Faktor Muat Statis	17%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	37%	70%	Tidak Ideal
		Headway	20 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	3 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	46 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
4	HO	Faktor Muat Statis	17%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	22%	70%	Tidak Ideal
		Headway	18 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	3 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	18 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	30 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
5	HG	Faktor Muat Statis	42%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	32%	70%	Tidak Ideal
		Headway	55 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend/jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	114 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	10 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal

Sumber: Hasil Survei Primer (2014)

Dari data Dinas Perhubungan Sidoarjo, angkutan umum yang beroperasi di terminal Taman sebanyak 12 trayek. Namun pada kenyataannya angkutan umum yang masih beroperasi di Terminal Sukodono hanya ada 5 trayek angkutan umum yaitu Lyn HA, Lyn HG, Lyn HO, Lyn H1 dan Lyn HN. Untuk rute angkutan umum yang melakukan penyimpangan yaitu lyn HA, lyn HN dan lyn HO. Sedangkan untuk land use di sekitar rute angkutan hampir sama semuanya yaitu meliputi kawasan pemukiman, perkantoran,

pertokoan, pendidikan dan industri. Kinerja angkutan umum di Terminal Taman dilihat dari hasil survei statis dan dinamis memiliki faktor muat yang rendah. Faktor muat yang ideal yaitu 70%, sedangkan dari hasil survey lyn yang di Terminal Taman meliputi lyn HG dengan nilai 29%, lyn HN dengan nilai 49%, lyn H1 dengan nilai 37%, lyn HA dengan nilai 48%, dan lyn HO dengan 22%.

Terminal Sukodono berada di Pasar Sukodono. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo, angkutan umum di Terminal Sukodono terdiri dari 6 trayek angkutan yaitu lyn HA sejumlah 52 kendaraan, lyn HC sejumlah 41 kendaraan, lyn ME sejumlah 9 kendaraan, lyn PK sejumlah 5 kendaraan, lyn SK sejumlah 12 kendaraan dan lyn SWK sejumlah 7 kendaraan. Namun pada kenyataannya angkutan umum yang masih beroperasi di Terminal Sukodono hanya 1 trayek yaitu Lyn HA, dengan hasil penilaian kinerja sebagai berikut.

Tabel 6. Kinerja Angkutan Umum di Terminal Sukodono

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1	HA	Faktor Muat Statis	12%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	46%	70%	Tidak Ideal
		Headway	7 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	9 kend/jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	21 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	27 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal

Sumber: Hasil Survei Primer (2014)

Tabel 7. Kinerja Angkutan Umum di Terminal Wadungasri

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1	H4J	Faktor Muat Statis	45%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	67%	70%	Tidak Ideal
		Headway	4 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	19 kend/jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	35 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	27 km/jam	30-60 km/jam	Tidak ideal
2	H4W	Faktor Muat Statis	42%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	63%	70%	Tidak Ideal
		Headway	9 menit	10-20 menit	Ideal
		Frekuensi	7 kend/jam	3-6 kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	45 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	25 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal
3	X	Faktor Muat Statis	83%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	50%	70%	Tidak Ideal

Lanjutan Tabel 7					
Waktu Tempuh	56 menit	60-90 menit	Ideal		
Kecepatan	20 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal		
4	HH	Faktor Muat Statis	92%	70%	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	66%	70%	Tidak Ideal
		Headway	9 menit	10-20 menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	9 kend/jam	3-6 kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	45 menit	60-90 menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	24 km/jam	30-60 km/jam	Tidak Ideal

Sumber: Hasil Survei Primer (2014)

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Kinerja Angkutan Umum di Kabupaten Sidoarjo

Kinerja angkutan umum jenis lyn di Kabupaten Sidoarjo 90% dan hanya sekitar 10% yang ideal terutama untuk indikator pelayanan frekuensi dan headway. Untuk faktor muat statis dan dinamis kurang baik, waktu tempuh juga bervariasi dari cepat sampai dengan lambat sebagai akibat jumlah penumpang yang sedikit. Selain itu juga berimplikasi pada kecepatan kendaraan yang rata-rata kurang dari standar. Faktor muat yang rendah akan berakibat penghasilan operator berkurang yang dapat berimplikasi pada keberlanjutan usaha. Fenomena jumlah penumpang yang sedikit juga banyak

dipengaruhi oleh menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Hal ini disebabkan oleh kualitas pelayanan yang menurun dari angkutan umum, kondisi kendaraan yang kurang nyaman, selain itu juga lebih memilih menggunakan sepeda motor yang bisa dibeli dengan harga murah dan mempunyai aksesibilitas pencapaian yang mudah ke tempat tujuan dengan fleksibilitas yang tinggi.

3.2 Kebijakan Penanganan

Sistem pelayanan angkutan umum seharusnya mengacu pada rute sesuai dengan izin trayek pada Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Hal yang terjadi di lapangan sekitar 15% rute trayek melayani tidak sesuai dengan izin trayek. Selain itu juga beberapa armada yang tidak beroperasi, apalagi trayek yang menuju ke daerah Porong. Dalam hal ini diperlukan jaringan trayek angkutan umum yang disesuaikan dengan dampak lumpur Lapindo dan juga perkembangan jaringan jalan yang sudah dan akan dibangun di daerah Kabupaten Sidoarjo yang disesuaikan dengan pengembangan wilayah.

4 KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan yang diperoleh dari studi ini adalah:

1. Kinerja pelayanan angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo menunjukkan frekuensi kurang baik yaitu rata-rata dibawah 6 kendaraan/jam, headway/waktu antara rata-rata di atas 10 menit, faktor muat dibawah 70%, kecepatan rata-rata dibawah 30 km/jam serta waktu tempuh perjalanan rata-rata dibawah 60 menit. Faktor muat yang rendah akan berakibat menurunnya penghasilan operator kendaraan yang berimplikasi pada penurunan kesejahteraan terutama pada

trayek angkutan umum yang sepi penumpang.

2. Sistem pelayanan angkutan umum seharusnya mengacu pada rute sesuai dengan ijin trayek pada Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Hal yang terjadi di lapangan sekitar 20% rute trayek melayani tidak sesuai dengan ijin trayek, selain itu juga beberapa armada yang tidak beroperasi, apalagi trayek yang menuju ke daerah Porong karena menurunnya jumlah penumpang sebagai akibat bencana lumpur Lapindo. Dalam hal ini diperlukan jaringan trayek angkutan umum yang disesuaikan dengan peta dampak lumpur Lapindo dan perkembangan jaringan jalan yang sudah dan akan dibangun di daerah Kabupaten Sidoarjo yang disesuaikan dengan pengembangan wilayah.

Saran yang dapat diberikan adalah:

1. Perlunya penanganan yang lebih intensif terkait pengelolaan angkutan umum sehingga lebih menarik minat dari pengguna. Penanganan perlu dilakukan menyeluruh, mengingat bahwa permasalahan angkutan umum baik penyebab dan solusinya terkait juga dengan bidang yang lain,
2. Pengembangan angkutan umum perlu mengintegrasikan dengan sistem pembentuk kota secara keseluruhan dan pengembangan wilayah.
3. Diperlukan pengawasan angkutan umum sehingga penyimpangan di lapangan dapat diminimalisasi.
4. Diperlukan kondisi armada dan fasilitas angkutan umum yang memadai agar dapat meningkatkan kualitas pelayanan bagi masyarakat.

5. REFERENSI

- [1] 2011, Desember. *Penyelenggaraan Angkutan Orang*. <http://w3.org/1990/xhtml>. Diakses 19 Desember 2011. 2012. *Petunjuk Teknis dan Pelaksanaan Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum*. <http://www.ika-all.tripod.com/juklak-hm/angkutan.htm>. diakses 23 Juni 2012.
- [2] Abubakar, Iskandar. 1998. *Menuju Lalu Lintas Angkutan Darat yang Tertib*. Jakarta: Dirjenhubdat.
- [3] Chalimi, Nur.,S.T. dkk. 1998. *Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perkotaan*. Yogyakarta: Symposium 1 FSTPT.
- [4] Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar – Dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- [5] Nasution, M. Nur. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [6] Salim, Abbas. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajawali Pers.
- [7] Setijowarno, D. dan Frazila, R.B. 2001. *Pengantar Sistem Transportasi*. Edisi pertama. Semarang: Penerbit Universitas Katolik Soegijapranata.
- [8] Sugianto, Edi. 2012. *Studi Operasional Angkutan Umum Lyn JSP Ditinjau dari Permintaan Pengguna Angkutan Umum*. Surabaya: Unesa.
- [9] Suteja, I Wayan dkk. *Studi Karakteristik Operasional Sistem Angkutan Umum di Kotamadya Mataram*. Mataram: Universitas Mataram.
- [10] Warpani Suwarjoko P.2002. *Pengelolaan Lalu lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- [11] Warpani, S. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB.