

**PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM
DI KOTA PASURUAN**

KERTAS KERJA WAJIB



DIAJUKAN OLEH :

TA KRISLA DIAN PUTRIANA

NOTAR : 19.02.350

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA -STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022**

**PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM
DI KOTA PASURUAN**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian

Program Studi Diploma III

Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya



DIAJUKAN OLEH :

TA KRISLA DIAN PUTRIANA

NOTAR : 19.02.350

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA -STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
BEKASI
2022**

KERTAS KERJA WAJIB
PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN
UMUM DI KOTA PASURUAN

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

TA KRISLA DIAN PURIANA

NOTAR : 19.02.350

Telah di Setujui oleh :

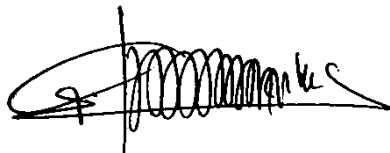
PEMBIMBING I



GUNTORO ZAIN MA'ARIF, MT
NIP. 19851227 201902 1 001

Tanggal : 2 Agustus 2022

PEMBIMBING II



RIZKY SETYANINGSIH, MM
NIP. 19860831 200812 2 003

Tanggal : 2 Agustus 2022

KERTAS KERJA WAJIB
PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM
DI KOTA PASURUAN

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Oleh:

TA KRISLA DIAN PUTRIANA

NOTAR : 19.02.350

TELAH DIPERTAHANKAN DI HADAPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL : 4 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

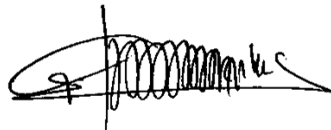
PEMBIMBING I



GUNTORO ZAIN MA'ARIF, MT

NIP. 19851227 201902 1 001

PEMBIMBING II



RIZKY SETYANINGSIH, MM

NIP. 19860831 200812 2 003

PROGRAM STUDI
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
BEKASI
2022

HALAMAN PENGESAHAN

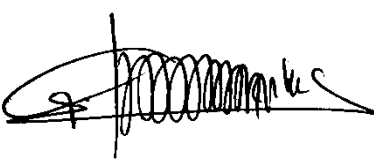
**KERTAS KERJA WAJIB
PENATAAN JARINGAN TRAYEK
ANGKUTAN UMUM DI KOTA PASURUAN**

Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

TA KRISLA DIAN PUTRIANA

NOTAR : 19.02.350

**TELAH DIPERTAHANKAN DI HADAPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 4 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT
DEWAN PENGUJI**

PENGUJI I  <u>TORANG HUTABARAT, ATD., MM.</u> NIP. 19630611 198303 1 002	PENGUJI II  <u>GUNTORO ZAIN MA'ARIF, MT</u> NIP. 19851227 201902 1 001
PENGUJI III  <u>RIZKY SETYANINGSIH, MM</u> NIP. 19860831 200812 2 003	

MENGETAHUI

**KETUA PROGRAM STUDI
DIPLOMA III MANAJEMEN TRANSPORTASI JALAN**



RACHMAT SADILI, MT.

NIP. 19840208 200604 1 001

Surat Pernyataan

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ta Krisla Dian Putriana

Notar : 1902350

adalah Taruna/I jurusan manajemen transportasi jalan, politeknik transportasi darat indonesia- STTD, menyatakan dengan sesungguhnya bahwa Naskah Tugas Akhir/ KKW yang saya tulis dengan judul :

PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KOTA PASURUAN

Adalah benar benar merupakan hasil karya saya sendiri. Apabila dikemudian hari diketahui bahwa isi naskah skripsi ini merupakan hasil plagiasi, maka saya bersedia menerima sanksi berupa pembatalan kelulusan dan atau pencabutan gelar yang saya peroleh.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 18 Agustus 2022

Yang membuat pernyataan,



TA KRISLA DIAN PUTRIANA

19.02.350

Surat Pernyataan

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Ta Krisla Dian Putriana

Notar : 1902350

menyatakan bahwa demi kepentingan perkembangan ilmu pengetahuan, saya menyetujui abstrak Tugas Akhir/ KKW/ Skripsi yang saya tulis dengan judul:

PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KOTA PASURUAN

untuk dipublikasikan atau ditampilkan di internet atau media lain yaitu Digital Library Perpustakaan PTDI-STTD untuk kepentingan akademik, sebatas sesuai dengan Undang-Undang Hak Cipta.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bekasi, 2 Agustus 2022

Yang menyatakan



TA KRISLA DIAN PUTRIANA

19.02.350

KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan berkat dan rahmat-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Kertas Kerja Wajib (KKW) yang berjudul **"PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KOTA PASURUAN"** dengan baik sesuai waktu yang telah ditentukan.

Kertas Kerja Wajib (KKW) ini disusun untuk syarat memperoleh gelar Ahli Madya Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. Penulis menyadari bahwa kelancaran penulisan kertas kerja wajib ini tercapai berkat bantuan, bimbingan dan dorongan semangat dari berbagai pihak.

Oleh karena itu pada kesempatan ini pula penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Tuhan Yesus Kristus yang memberikan berkat, rahmat serta Kesehatan dan kemudahan dan kelancaran
2. Keluarga dan orang tua yang selalu memberi dukungan, doa dan motivasi dalam penyusunan KKW ini.
3. Bapak Ahmad Yani, ATD., MT selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia beserta staff dan jajarannya;
4. Bapak Rachmat Sadili, MT. selaku Kepala Jurusan D III Manajemen Transportasi Jalan Politeknik Transportasi Darat Indonesia — STTD.
5. Bapak Guntoro Zain Ma'arif, MT dan ibu Rizky Setyaningsih, MM selaku dosen pembimbing yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing dan mengarahkan langsung penulis dalam kelancaran penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
6. Rekan rekan PKL Kota Pasuruan yang telah melalui suka duka

bersama selama beberapa bulan kebelakang dan memberikan dukungan moral maupun material serta seluruh Taruna/I PTDI STTD angkatan XLI.

Penulis sadar bahwa dalam penulisan kertas kerja wajib ini terdapat kekurangan. Oleh karena itu, penulis berharap dapat menerima kritik maupun saran yang membangun. Semoga kertas kerja wajib ini bermanfaat dan dapat menambah pengetahuan serta membantu pembangunan sector transportasi yang lebih baik di Kota Pasuruan.

Bekasi, 2 Agustus 2022

Penulis



TA KRISLA DIAN PUTRIANA

1902350

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
DAFTAR ISI	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Identifikasi Masalah	2
1.3 Rumusan Masalah.....	2
1.4 Maksud dan tujuan	2
1.5 Batasan masalah	3
BAB II GAMBARAN UMUM	4
2.1 Kondisi Transportasi.....	4
2.1.1 kondisi jaringan jalan	4
2.1.2 Sarana Prasarana Angkutan Umum	5
2.2 Kondisi Wilayah Kajian	20
2.3 Batas Administrasi	20
2.4 Kondisi Demografi	24
BAB III KAJIAN PUSTAKA	25
3.1 Angkutan Umum.....	25
3.2 Trayek Angkutan	25
3.3 Permintaan Transportasi.....	27

3.4 Parameter Sistem Angkutan Umum	28
3.4.1 Frekuensi.....	29
3.4.2 Headway	30
3.4.3 Faktor muat (load factor)	30
3.4.4 Kecepatan perjalanan.....	31
3.4.5 Waktu Tempuh.....	31
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	32
4.1 Alur Pikir	32
4.2 Bagan Alir	33
4.3 Teknik Pengumpulan Data	34
4.3.1 Data Sekunder	34
4.3.2 Data Primer	34
4.4 Teknik Analisis Data.....	35
4.4.1 Tahap pertama : Analisis Kinerja Angkutan Umum Eksisting	35
4.4.2 Tahap Kedua : Analisis Permintaan perjalanan.....	35
4.4.3 Tahap Ketiga : Usulan Trayek Baru.....	36
4.4.4 Tahap Keempat : Analisis Kinerja Angkutan Umum Usulan.....	36
4.4.5 Tahap Kelima : Perbandingan Kinerja jaringan dan Operasional Trayek Eksisting dan Trayek Usulan.	36
4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	36
BAB V ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH	37
5.1 Analisa Kinerja Angkutan Umum Eksisting	37
5.1.1 Analisa Kinerja operasional Eksisting Tahun 2021.....	37
5.1.2 Analisa Kinerja Jaringan Eksisting 2022	40
5.2 Analisa Permintaan Perjalanan	42
5.2.1 Pembagian Zona.....	42

5.2.2 Analisa Distribusi Perjalanan	45
5.2.3 Pemilihan Moda	47
5.3 Usulan Trayek Angkutan Umum Di Kota Pasuruan.....	54
5.4 Analisis Kinerja Angkutan Umum Usulan	61
5.5 Perbandingan Kinerja Operasional dan Jaringan Trayek Eksisting Serta Usulan.....	75
5.5.1 frekuensi	75
5.5.2 Wantu Antara (<i>Headway</i>).....	76
5.5.3 Waktu Tempuh (<i>Travel Time</i>).....	77
5.5.4 Nisbah Panjang Trayek Dan Luas Wilayah	77
5.5.5 Tingkat Tumpang Tindih Trayek.....	78
BAB VI PENUTUP	79
6.1 Kesimpulan	79
6.2 Saran	82
DAFTAR PUSTAKA.....	83
LAMPIRAN	84

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Daftar Nama Trayek Dan Armada Yang Tersedia	11
Tabel II. 2 Daftar Nama Kecamatan dan Kelurahan Kota Pasuruan.....	21
Tabel II. 3 Daftar Jumlah Penduduk Kota Pasuruan	24
Tabel III. 1 Parameter Karakteristik Sistem Angkutan Umum	29
Tabel IV. 1 Lokasi Dan Jadwal Penelitian	36
Tabel V. 1 Frekuensi Eksisting	37
Tabel V. 2 Headway Eksisting	38
Tabel V. 3 Faktor Muat Eksisting	39
Tabel V. 4 Waktu Tempuh Eksisting	40
Tabel V. 5 Cakupan Pelayanan Eksisting	41
Tabel V. 6 Nisbah Eksisting.....	42
Tabel V. 7 Pembagian Zona Kota Pasuruan	44
Tabel V. 8 matriks OD Distribusi perjalanan Masyarakat Kota Pasuruan.....	46
Tabel V. 9 Matriks OD Aktual Pengguna Angkutan Umum	49
Tabel V. 10 Matriks OD Minat Pindah Ke Angkutan Umum.....	51
Tabel V. 11 Matriks od Demand Potensial Angkutan Umum	53
Tabel V. 12 perbandingan demand potensial	54
Tabel V. 13 Trayek Usulan Angkutan Umum Kota Pasuruan	55
Tabel V. 14 Od Matriks Trayek UA.....	57
Tabel V. 15 Od Matriks Trayek Ub	57
Tabel V. 16 Od Matriks Trayek UC.....	58
Tabel V. 17 Od matriks trayek UD	58
Tabel V. 18 Od Matriks Trayek Ue	59
Tabel V. 19 OD Matriks Trayek UF.....	59
Tabel V. 20 OD Matriks Trayek D2	60
Tabel V. 21 Kinerja Operasional Trayek UA	61
Tabel V. 22 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UA	64
Tabel V. 23 Kinerja Operasional Trayek UB	65
Tabel V. 24 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UB	66
Tabel V. 25 Kinerja Operasional Trayek UC	67

Tabel V. 26 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UC	67
Tabel V. 27 Kinerja Operasional Trayek UD	68
Tabel V. 28 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UD	68
Tabel V. 29 kinerja Trayek Operasional UE	70
Tabel V. 30 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UE	70
Tabel V. 31 Kinerja Operasional Trayek UF	71
Tabel V. 32 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek Uf	71
Tabel V. 33 Kinerja Operasional Trayek D2	72
Tabel V. 34 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek D2	73
Tabel V. 35 Presentase Tumpang Tindih Trayek Usulan	73
Tabel V. 36 Cakupan Pelayanan Trayek Usulan	74
Tabel V. 37 Nisbah Trayek Usulan	74
Tabel V. 38 Perbandingan Frekuensi Trayek Eksisting Dan Usulan	75
Tabel V. 39 Perbandingan Headdway Trayek Eksisting Dan Usulan	76
Tabel V. 40 Perbandingan Waktu Tempuh Trayek Eksisting Dan Usulan	77
Tabel V. 41 Perbandingan Nisbah Trayek Eksisting Dan Usulan	77
Tabel V. 42 Perbandingan Panjang Tumpang Tindih Trayek Eksisting	78
Tabel V. 43 Perbandingan Panjnag Tumpang Tindih Trayek Usulan	78
Tabel VI. 1 Kinerja Operasional Trayek Eksisting	79
Tabel VI. 2 Kinerja Jaringan Trayek Eksisting	79
Tabel VI. 3 Rute Trayek Usulan	80
Tabel VI. 4 Kinerja Operasioanl Trayek Eksisting	81
Tabel VI. 5 Kinerja Operasinal Trayek Usulan	82
Tabel VI. 6 Perbandongan Cakupan Pelayanan Trayek Eksisting Dan Usulan	82

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kota Pasuruan 2022	4
Gambar II. 2 visualisasi terminal untung suropati	5
Gambar II. 3 Visualisasi Tempat Turun Penumpang Terminal Untung Suropati ...	6
Gambar II. 4 visualisasi kantin terminal untung suropati.....	6
Gambar II. 5 Visualisasi Ruang Pemantau Terminal Untung Suropati	6
Gambar II. 6 Visualisasi Pintu Masuk Terminal Kebonagung.....	7
Gambar II. 7 Visualisasi Kantor Primkopangda.....	7
Gambar II. 8 Visualisasi Terminal Karangketug	8
Gambar II. 9 Peta Jaringan Trayek Eksisting Kota Pasuruan 2022.....	10
Gambar II. 10 peta administrasi Kota Pasuruan	23
Gambar V. 1 Peta Pembagiani Zona Kota Pasuruan.....	43
Gambar V. 2 Persentase Kesiediaan Kendaraan Pribadi Untuk Pindah Ke Angkutan Umum.....	50

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Peta Jaringan Trayek Usulan.....	84
Lampiran 2 Peta Jaringan Trayek Usulan UA	85
Lampiran 3 Peta Jaringan Trayek Usulan UB.....	86
Lampiran 4 Peta Jaringan Trayek Usulan UC	87
Lampiran 5 Peta Jaringan Trayek Usulan UD	88
Lampiran 6 Peta Jaringan Trayek Usulan UF.....	89
Lampiran 7 Peta Jaringan Trayek Usulan D2.....	90
Lampiran 8 Tabel Kepadatan Trayek	91
Lampiran 9 Layout Terminal Tipe B Untung Suropati	92
Lampiran 10 Layout Terminal Tipe C Terminal Kebonagung	93
Lampiran 11 Layout Terminal Tipe C Terminal Karangketug.....	94
Lampiran 12 Profil Trayek A1.....	95
Lampiran 13 Peta Trayek A1.....	96
Lampiran 14 Profil Trayek A2.....	97
Lampiran 15 Peta Trayek A2.....	98
Lampiran 16 Profil Trayek B1	99
Lampiran 17 Peta Trayek B1.....	100
Lampiran 18 Profil Trayek B2.....	101
Lampiran 19 Peta Trayek B2.....	102
Lampiran 20 Profil Trayek C.....	103
Lampiran 21 Peta Trayek C	104
Lampiran 22 Profil Trayek D1.....	105
Lampiran 23 Peta Trayek D1	106
Lampiran 24 Profil Trayek D2.....	107
Lampiran 25 Peta Trayek D2	108
Lampiran 26 Profil Trayek D3.....	109
Lampiran 27 Peta Trayek D3	110
Lampiran 28 Prprofil Trayek E1	111
Lampiran 29 Peta Trayek E1	112

Lampiran 30 Profil Trayek E2	113
Lampiran 31 Peta Trayek E2	114
Lampiran 32 Profil Trayek F	115
Lampiran 33 Peta Trayek F	116
Lampiran 34 Profil Trayek G2	117
Lampiran 35 Peta Trayek G2	118
Lampiran 36 Profil Trayek G3	119
Lampiran 37 Peta Trayek G3	120
Lampiran 38 Profil Trayek H	121
Lampiran 39 Peta Trayek H	122
Lampiran 40 Profil Trayek K	123
Lampiran 41 Peta Trayek K	124
Lampiran 42 Profil Trayek BP	125
Lampiran 43 Peta Trayek BP	126

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mobilitas merupakan hal yang sangat penting di kalangan masyarakat modern saat ini. Kebijakan untuk melakukan pekerjaan dan aktivitas dari rumah akibat pandemi pun sudah berkurang dan bahkan saat ini masyarakat sudah cukup dibebaskan untuk melakukan aktivitas secara normal kembali seperti sebelum pandemi covid 2019. Masyarakat secara perlahan bangkit dan kembali melakukan aktivitas secara normal. Oleh karena itu, pelayanan angkutan umum harus memperhatikan potensi permintaan masyarakat (*demand*) dan tata guna lahan (*land use*) yang sesuai dengan kondisi terkini di masyarakat untuk menunjang kembalinya kegiatan masyarakat secara normal.

Kota Pasuruan sendiri memiliki 4 kecamatan dan 33 kelurahan dengan total penduduk 210.598 jiwa. Sesuai dengan rencana peraturan daerah Kota Pasuruan no 1 tahun 2012 pasal 13(4) Kota Pasuruan memiliki total 16 trayek dengan total 152 armada. Namun kondisi riil dilapangan pada saat ini hanya menyisakan 10 trayek dengan hanya 57 armada yang beroperasi. Tersisanya 10 trayek yang saat ini menjadikan pelayanan pada masyarakat di Kota Pasuruan tidak maksimal.

Dari hasil survey lapangan tim PKL Kota Pasuruan menunjukkan bahwa faktor muat angkutan umum rata rata sebesar 9% dan tumpang tindih trayek yang mencapai 100% pada 5 trayek dari total 10 trayek. Sementara itu trayek angkutan umum di Kota Pasuruan ini terakhir dilakukan evaluasi pada tahun 2012 sehingga kondisi tata guna lahan, jumlah penduduk dan jumlah pendapatan saat ini tentu menjadi tantangan dalam pengoperasian angkutan umum.

Bangkit dan kembalinya kegiatan masyarakat pasca kondisi pandemi tentu memerlukan prasaranana transportasi yang lebih baik hal ini dapat dimulai dari pengelolaan dan peningkatan cakupan trayek angkutan umum untuk menjamin kemudahan aktivitas masyarakat.

Sesuai dengan permasalahan tersebut maka penulis mengambil judul

penelitian dengan judul **“Penataan Jaringan Trayek Angkutan Umum Di Kota Pasuruan”**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang kondisi transportasi yang telah diuraikan, berikut beberapa masalah yang perlu dikaji khususnya di bidang angkutan umum, antara lain :

1. Faktor muat rendah pada seluruh trayek, dengan rata rata hanya 9% per trayeknya.
2. Waktu antara kendaraan panjang dengan rata rata 28 menit.
3. Tumpang tindih trayek mencapai 100% pada beberapa trayek.

1.3 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penataan jaringan trayek angkutan Perkotaan Kota Pasuruan sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi eksisting kinerja jaringan dan kinerja operasional angkutan umum di Kota Pasuruan?
2. Bagaimana usulan rute jaringan trayek angkutan umum yang efektif dan efisien di Kota Pasuruan?
3. Bagaimana perbandingan antara kinerja jaringan dan operasional eksisting dan usulan pada trayek angkutan umum Kota Pasuruan?

1.4 Maksud dan tujuan

Maksud dari dilakukannya penelitian dan penulisan Kertas Kerja Wajib ini ialah untuk melakukan kajian mengenai penataan jaringan trayek angkutan kota di wilayah Kota Pasuruan agar pelayanan lebih efektif dan efisien sehingga dapat mendukung kegiatan masyarakat.

Selain itu tujuan dilaksanakannya penataan jaringan trayek angkutan kota di wilayah Kota Pasuruan antara lain adalah :

1. Mengetahui kondisi eksisting kinerja jaringan dan operasional

angkutan umum di Kota Pasuruan

2. Merencanakan usulan rute jaringan trayek angkutan umum secara efektif dan efisien di Kota Pasuruan.
3. Membandingkan kinerja jaringan dan operasional trayek angkutan umum eksisting dengan kinerja jaringan dan operasional trayek angkutan umum usulan.

1.5 Batasan masalah

Untuk menghindari penyimpangan topik pembahasan maka dilakukan pembatasan lingkup penelitian. Batasan lingkup pembahasan ialah sebagai berikut :

1. Kajian wilayah studi berada di Kota Pasuruan.
2. Jumlah trayek yang dianalisis ialah 10 trayek.
3. Output penelitian berupa usulan rute trayek angkutan umum dan perbandingan kinerja jaringan dan operasional trayek existing dan usulan.

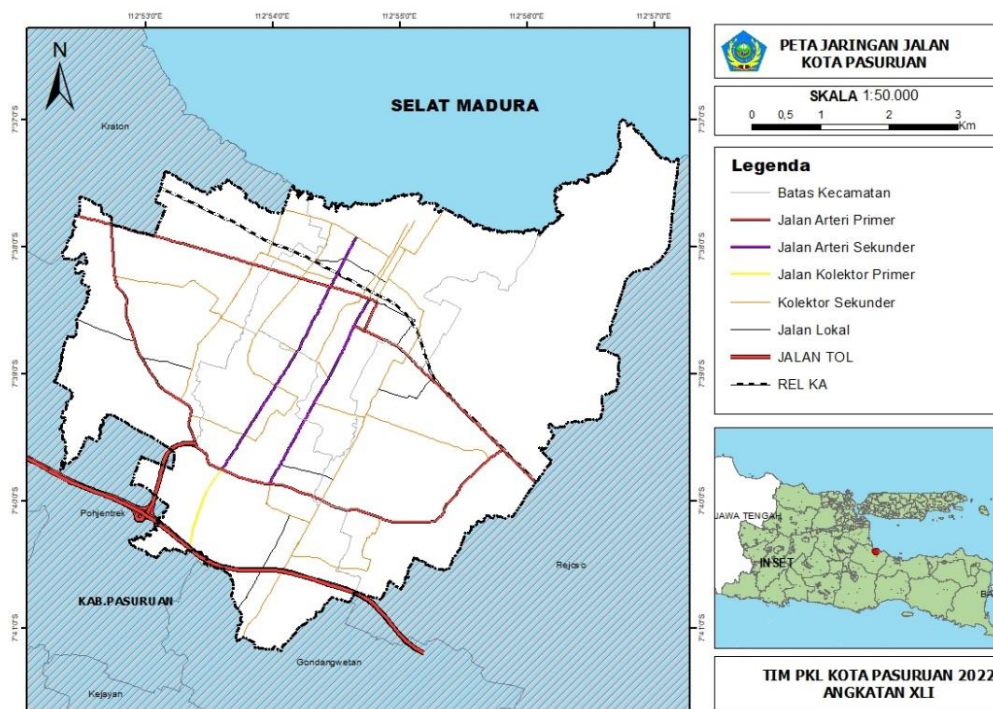
BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

2.1.1 kondisi jaringan jalan

Kota Pasuruan memiliki pola jaringan jalan grid dengan kondisi jaringan jalan yang padat pada area tertentu terutama pada bagian pusat kota yang mana mobilitas kendaraan tergolong tinggi, karena merupakan pusat kegiatan dari Kota Pasuruan dan banyak juga dari kabupaten maupun kota lain yang memenuhi kebutuhannya ke pusat Kota Pasuruan. Berdasarkan Surat Keputusan WaliKota Pasuruan Nomor : 188/237/423.011/2018 Status ruas jalan di Kota Pasuruan terbagi atas ruas jalan Nasional, ruas jalan Provinsi dan ruas jalan Kota dengan total Panjang ruas jalan sepanjang 78.940 km.



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kota Pasuruan 2022

kondisi fisik jalan di Kota Pasuruan sebagian besar dalam kondisi baik, dengan permukaan jalan sudah diaspal. Pemakaian trotoar untuk fasilitas pejalan kaki masih dipakai para pedagang kaki lima, sebagian besar trotoar dibangun di jalan-jalan dalam wilayah pusat kota.

2.1.2 Sarana Prasarana Angkutan Umum

Sarana dan prasarana di Kota Pasuruan cukup lengkap untuk melayani masyarakat dalam menunjang mobilitas yang terus meningkat.

a. Terminal Kota Pasuruan

Kota Pasuruan memiliki 4 (empat) terminal yang melayani kegiatan lalu lintas masyarakat Yaitu Terminal Untung Suropati dengan Tipe B, Terminal Kebonagung dengan Tipe C. Terminal Karangketug dengan Tipe C dan Terminal Tipe C Pariwisata yang terletak di Jl. Letjen R Soeprapto, Kandangasapi, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur untuk terminal pariwisata menjadi parkir bus wisata dari luar kota.

Namun untuk saat ini terminal yang ada di Kota Pasuruan sendiri hanya terdapat 3 terminal yaitu:

1. Terminal Tipe B Untung Suropati, Jalan Raya Pantura No.198, Blandongan, Kec. Bugul Kidul, Kota Pasuruan, Jawa Timur.



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 2 visualisasi terminal untung suropati



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 3 Visualisasi Tempat Turun Penumpang Terminal Untung Suropati



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 4 visualisasi kantin terminal untung suropati



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 5 Visualisasi Ruang Pemantau Terminal Untung Suropati

2. Terminal Tipe C Pasar Kebonagung, Jalan Panglima Sudirman, Kebonagung, Kec. Purworejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur. Pada terminal ini juga berdiri kantor PRIMKOPANGDA yaitu kantor koperasi angkutan umum di Kota Pasuruan.



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 6 Visualisasi Pintu Masuk Terminal Kebonagung



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 7 Visualisasi Kantor Primkopangda

3. Terminal Tipe C Karangketug (Pasar Keraton) (Dalam tahap renovasi), Jalan Gatot Subroto, Karangketug, Kec. Gadingrejo, Kota Pasuruan, Jawa Timur (Pasar Keraton). Terminal ini tidak sepenuhnya beroperasi karena masih tahap renovasi namun masih tetap ada petugas sebagai pemantau terminal.



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

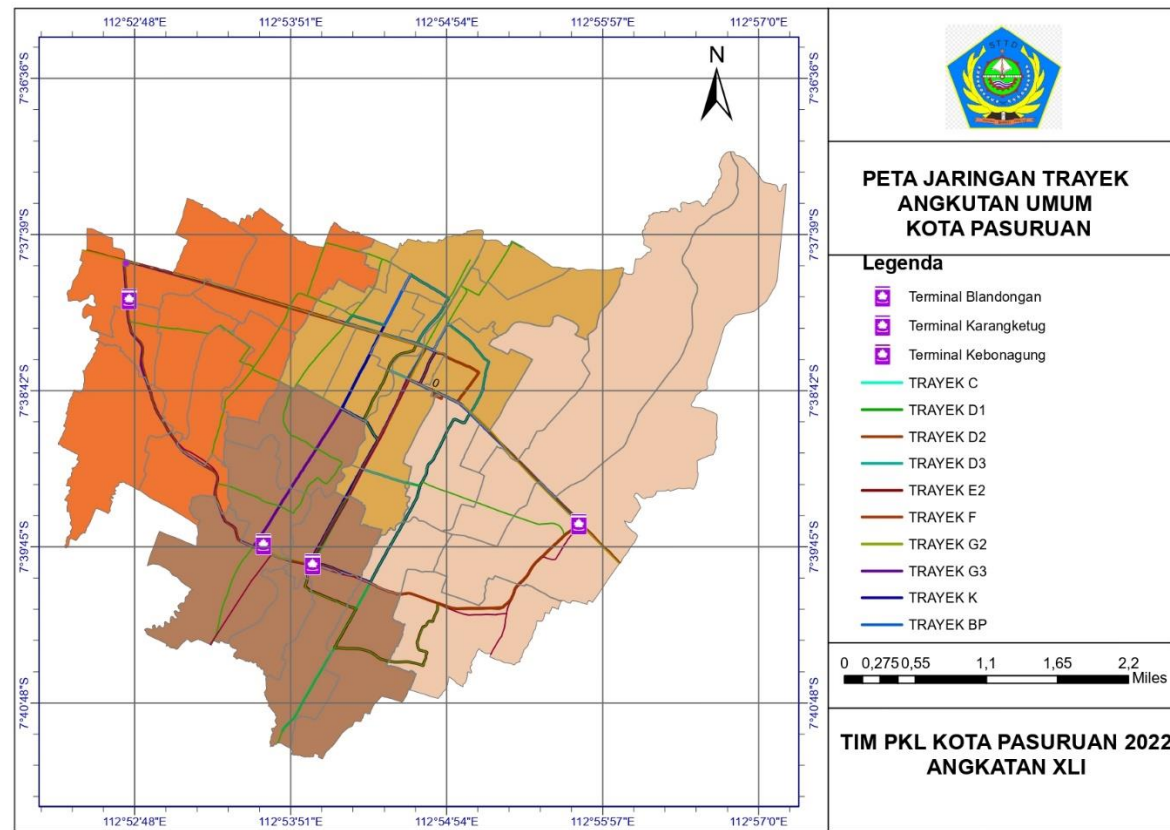
Gambar II. 8 Visualisasi Terminal Karangketug

b. Angkutan Umum

Angkutan umum yang melayani Kota Pasuruan diantaranya ialah angkutan Antar kota dalam provinsi (AKDP), Angkutan kota, delman, becak dan ojek.

a. Angkutan perkotaan

Angkutan Perkotaan adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (PM No. 15, 2020). Angkutan Perkotaan di Wilayah Kota Pasuruan untuk retribusi izin trayek sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Pasuruan Nomor 17 Tahun 2011, kemudian untuk jaringan trayek Pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan Rencana Peraturan Daerah Kota Pasuruan Nomor 1 Tahun 2012 pasal 13(4). Terdapat 16 Trayek yangizinkan, namun yang beroperasi saat ini terdapat 10 Trayek (Primkopangda). Angkutan Perkotaan di wilayah Kota Pasuruan dinaungi oleh satu koperasi angkutan umum yaitu Primer Koperasi Angkutan Darat (Primkopangda Margi Santosa), yang sudah berbadan hukum No. 637/BH/II/1988 Tanggal 30 Juli 1988.



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 9 Peta Jaringan Trayek Eksisting Kota Pasuruan 2022

Tabel II. 1 Daftar Nama Trayek Dan Armada Yang Tersedia

NO.	NAMA TRAYEK	RUTE	BANYAK KENDARAAN
1	A.1	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend.Urip Sumoharjo – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Timor-Timur – Jl. Sukatno Hatta – Pasar Besar – Jl. Anjasromo - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Pasar Kebonagung.	4 UNIT
2	A.2	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patiunus – Jl. Krampyangan – Jl. Bugul Kidul – Jl. Lecari / SMP 5 – Jl. Ir. H. Juanda – Jl. Imam Bonjol - Jl. Pantai - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Pangkalan Pasar Kebonagung.	9 UNIT
3	B.1	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati –Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Kartini – Jl. Dewi Sartika Jl. Sukatno Hatta – Jl. Anjasromo - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda - Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Timor Timur – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	3 UNIT
4	B.2	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Anjasromo - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda – Jl Lecari / SMP 5 – Jl. Patiunus – Bugul Kidul – Krampyangan Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung	6 UNIT

		Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	
5	C	Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Jend. Gatot Subroto – Kraton - Jl. Jend. A. Yani - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Pattimura – Jl. Patiunus – Krampyangan – Jl. Ki Hajar dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.	12 UNIT
6	D.1	Pangkalan Jl. Kh. A. Dahlan – Kebonagung - Jl. Panglima Sudirman - Jl. Gajah Mada - Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto - Jl. Veteran – Jl. Kusuma Bangsa - Jl. Wr. Supratman – Jl. Alun-alun Utara – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl. Kh. A. Dahlan.	16 UNIT
7	D.2	Pangkalan Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota - Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. A. Yani – Pangkalan Pasar Kraton – Jl. Jend. A. Yani - Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasmoro – Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Ir. H. Juanda – Terminal Blandongan.	6 UNIT
8	D.3	Pangkalan Jl. KH. Mansyur – Jl. Patiunus – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Slagah – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada - Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta – Jl. Anjasmoro – Jl. Letjen. R. Suprpto - Jl. Veteran - Jl. Kusuma Bangsa - Jl. WR. Supratman – Jl. Alun-alun Utara – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Pahlawan - Jl. Dr. Wahidin Utara – Jl. Sunan Ampel - Jl. Patiunus – Krampyangan Jl. Kh. Mansyur.	16 UNIT

9	E.1	Terminal Blandongan – Jl. Ir. Juanda – Jl.Veteran – Jl.Cemara – Jl.R.Suprpto – Jl. Veteran – Jl.Blaikota – Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman –Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl.Kh.Mansyur – Doropayung sekargadung – Bakalan – Jl.Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan.	7 UNIT
10	E.2	Terminal Blandongan – Jl. Hos. Cokroaminoto – Bakalan – Doropayung Sekargadung – Jl.Kh.Mansyur – Jl. Gajah Mada – Jl. Ki Hajar Dewantoro - Jl. Untung Suropati – Kebonagung — Jl. Panglima Sudirman – Jl.Gajah Mada – Jl.Kh.Abd.Chamid – Jl.Raya Sukarno Hatta – Pasar Besar – Jl.Raya Sukarno Hatta – Jl. Anjasmoro – Jl. R.Suprpto – Jl.Veteran – Jl.Ir.Juanda – Terminal Blandongan.	6 UNIT
11	F	Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patiunus – Jl. Kh.Hasyim Asy'ari –Jl. Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan – Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran - Jl. Cemara - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasas Besar - Jl. Jend. A. Yani – Kraton - Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo Jl. Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	10 UNIT
12	G.2	Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Balaikota - Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani –Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	6 UNIT
13	G.3	Pangkalan Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman - Jl. Hayam Wuruk – Jl.	

		Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Balaikota - Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani – Pasar Karang Ketuk – Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.	6 UNIT
14	H	Ds.Sekar Putih - Desa Sakargadung – Perum.Cempaka Asri — Jl. KH. Mansyur – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Erlangga – Jl. Hasanudin – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Kh. Wachid Hasyim - Jl. Hayam Wuruk - Letjen– Jl. Slagah – Jl. DR. Wahidin Utara/Selatan – Jl. Ki. Hajar Dewantoro – Jl. KH. Mansyur – Perum.Cempaka Asri – Ds. Sekargadung – Ds.Sekar Putih.	3 UNIT
15	I	Pangkalan Ds. Dampo - Pangkalan Dsn. Masangan - Desa Krapyakrejo – Jl.Gatot Subroto - Depan SMUN 3 –Jl.Slamet Riyadi - Desa Ngegot - Jl. Erlangga – Jl. Hasanudin – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Sumatera – Jl. KH. Abd. Hamid – Jl. Gajah Mada – Jl. Erlangga – Desa Ngegot – Jl.Slamet Riyadi – Depan SMU3 Ds.Petahunan – Jl. Gatot Subroto – Ds.Krapayakrejo – Dsn.Masangan – DsLogowok – Pangkalan Dsn. Dampo.	2 UNIT
16	K	Pangkalan terminal kebonagung – Jl.Panglima Sudirman – Jl.Erlangga – Wironini – Jl.Hasanudin – Jl.Sukarno Hatta – Pasar gading – Jl.Irian Jaya – Jl.Halmahera – Jl.Kalimantan – Trajeng – Mayangan – Jl.Pelabuhan Barat – Depot Tiga – Jl.Anjasmoro – Jl. RSuprpto / Arjuno – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl.Dr. Wahidin Utara / Selatan – RSU Purut – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Kebonagung.	7 UNIT
17	BP	Terminal Blandongan – Jl.Ir.Juanda – Jl.Veteran – Jl. Imam Bonjol – Pasar	33 UNIT

		Besar – Jl. Lombok - Jl. Irian Jaya – Pasar gading – Jl. Irian Jaya – Jl. Lombok – Kumala – Pasar Besar – Anjasmoro – Jl.Cemara – Jl. Veteran – Jl. Juanda – Terminal Blandongan.	
--	--	---	--

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Berikut merupakan profil dan peta trayek angkutan umum yang beroperasi di Kota Pasuruan.

1. Profil trayek A1

Trayek A1 memiliki panjang trayek 14 km dengan rute Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend.Urip Sumoharjo – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Timor-Timur – Jl. Sukatno Hatta – Pasar Besar – Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Pasar Kebonagung.

2. profil trayek A2

Trayek A2 memiliki panjang trayek 13 km dengan rute Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patiunus – Jl. Krampyangan – Jl. Bugul Kidul – Jl. Lecari / SMP 5 – Jl. Ir. H. Juanda – Jl. Imam Bonjol - Jl. Pantai - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Pangkalan Pasar Kebonagung.

3. profil trayek B1

Trayek B1 memiliki panjang trayek 15 km. rute trayeknya ialah Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati –Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Kartini – Jl. Dewi Sartika Jl. Sukatno Hatta – Jl. Anjasmoro - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda - Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Timor Timur – Jl. Slamet Riyadi - Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.

4. profil trayek B2

Panjang trayek B2 ini ialah 10 km . rute yang digunakan pada trayek ini ialah Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Anjasromo - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Ir. H. Juanda – Jl Lecari / SMP 5 – Jl. Patiunus – Bugul Kidul – Krampyangan Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.

5. Profil Trayek C

Trayek C memiliki panjang rute 33.6 km, rute yang dilewati trayek ini ialah Pangkalan Pasar Kebonagung – Jl. Jend. Urip Sumoharjo – Jl. Jend. Gatot Subroto – Kraton - Jl. Jend. A. Yani - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasromo - Jl. Letjen. R. Suprpto – Jl. Veteran - Jl. Pattimura – Jl. Patiunus – Krampyangan – Jl. Ki Hajar dewantoro – Jl. Untung Suropati - Pangkalan Pasar Kebonagung.

6. profil trayek D1

Trayek D1 memiliki panjang 22 km, rute yang dilalui oleh trayek ini ialah Pangkalan Jl. Kh. A. Dahlan – Kebonagung - Jl. Panglima Sudirman - Jl. Gajah Mada - Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasromo - Jl. Letjen. R. Suprpto - Jl. Veteran – Jl. Kusuma Bangsa - Jl. Wr. Supratman – Jl. Alun-alun Utara – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl. Kh. A. Dahlan.

7. profil trayek D2

Trayek D2 memiliki panjang rute 31,6 km dengan melewati rute Pangkalan Terminal Blandongan - Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran – Jl. Balaikota - Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. A. Yani – Pangkalan Pasar Kraton – Jl. Jend. A. Yani - Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Anjasromo – Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Ir. H. Juanda – Terminal Blandongan.

8. profil trayek D3

Trayek D3 memiliki panjang trayek 26 km dengan melewati rute Pangkalan Jl. KH. Mansyur – Jl. Patiunus – Jl. Sultan Agung – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Slagah – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Gajah Mada - Jl. KH. Abdul Hamid - Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta – Jl. Anjasmoro – Jl. Letjen. R. Suprpto - Jl. Veteran - Jl. Kusuma Bangsa - Jl. WR. Supratman – Jl. Alun-alun Utara – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Pahlawan - Jl. Dr. Wahidin Utara – Jl. Sunan Ampel - Jl. Patiunus – Krampyangan Jl. Kh. Mansyur

9. profil trayek E1

Trayek E1 memiliki trayek 14 km memiliki rute trayek Terminal Blandongan – Jl. Ir. Juanda – Jl. Veteran – Jl. Cemara – Jl. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Blaikota – Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta – Jl. Niaga – Jl. KH. Wachid Hasyim – Jl. Panglima Sudirman – Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Kh. Mansyur – Doropayung sekargadung – Bakalan – Jl. Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan.

10. profil trayek E2

Trayek E2 memiliki panjang trayek 33 km dengan melewati rute Terminal Blandongan – Jl. Hos. Cokroaminoto – Bakalan – Doropayung Sekargadung – Jl. Kh. Mansyur – Jl. Gajah Mada – Jl. Ki Hajar Dewantoro - Jl. Untung Suropati – Kebonagung — Jl. Panglima Sudirman – Jl. Gajah Mada – Jl. Kh. Abd. Chamid – Jl. Raya Sukarno Hatta – Pasar Besar – Jl. Raya Sukarno Hatta – Jl. Anjasmoro – Jl. R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Ir. Juanda – Terminal Blandongan.

11. profil trayek F

Trayek F memiliki panjang trayek yaitu 33,8 km dengan melewati rute Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Patiunus – Jl. Kh. Hasyim Asy'ari – Jl. Hos. Cokroaminoto – Terminal Blandongan – Jl. Ir. H. Juanda - Jl. Veteran - Jl. Cemara - Jl. Letjen R. Suprpto – Jl. Veteran – Jl. Balaikota – Jl. Sukarno Hatta – Pasas Besar - Jl. Jend. A. Yani –

Kraton - Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo Jl. Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.

12. profil trayek G2

Trayek ini memiliki panjang trayek 23 km dengan ruas Pangkalan Induk Pasar Kebonagung – Jl. Untung Suropati – Jl. Dr. Wahidin Sudiro Husodo – Jl. Pahlawan – Jl. Balaikota - Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani –Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.

13. profil trayek G3

Trayek ini memiliki panjang 23 km dengan melewati ruas jalan Pangkalan Kebonagung – Jl. Panglima Sudirman - Jl. Hayam Wuruk – Jl. Diponegoro – Jl. Kusuma Bangsa – Jl. Balaikota - Pasar Besar – Jl. Sukarno Hatta - Jl. Jend. Achmad Yani – Pasar Karang Ketuk – Jl. Jend. Gatot Subroto – Jl. Jend. Urip Simoharjo – Pangkalan Induk Pasar Kebonagung.

14. profil trayek H

Trayek ini memiliki panjang trayek 16 km dengan melewati rute Ds.Sekar Putih - Desa Sakargadung – Perum.Cempaka Asri — Jl. KH. Mansyur – Jl. Ki Hajar Dewantoro – Jl. Untung Suropati – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Erlangga – Jl. Hasanudin – Jl. Sukarno Hatta – Pasar Besar - Jl. Sukarno Hatta - Jl. Kh. Wachid Hasyim - Jl. Hayam Wuruk - Letjen– Jl. Slagah – Jl. DR. Wahidin Utara/Selatan – Jl. Ki. Hajar Dewantoro – Jl. KH. Mansyur – Perum.Cempaka Asri – Ds. Sekargadung – Ds.Sekar Putih.

15. profil trayek K

Trayek ini mmeiliki panjang trayek 24,2 km dengan melewati rute Pangkalan terminal kebonagung – Jl.Panglima Sudirman – Jl.Erlangga – Wironini – Jl.Hasanudin – Jl.Sukarno Hatta – Pasar gading – Jl.Irian Jaya – Jl.Halmahera – Jl.Kalimantan – Trajeng – Mayangan – Jl.Pelabuhan Barat – Depot Tiga –

Jl. Anjasmoro – Jl. RSuprpto / Arjuno – Jl. Veteran – Jl. Pahlawan – Jl. Dr. Wahidin
Utara / Selatan – RSU Purut – Jl. Untung Suropati – Pangkalan Kebonagung.

16. profil trayek BP

Panjang trayek ini ialah 21, 4 km dengan melewati rute Terminal Blandongan
– Jl. Ir. Juanda – Jl. Veteran – Jl. Imam Bonjol – Pasar Besar – Jl. Lombok - Jl. Irian
Jaya – Pasar gading – Jl. Irian Jaya – Jl. Lombok – Kumala – Pasar Besar –
Anjasmoro – Jl. Cemara – Jl. Veteran – Jl. Juanda – Terminal Blandongan.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Kota Pasuruan merupakan salah satu kota yang berada di Jawa Timur dengan luas 36,58 km². Secara astronomis, Kota Pasuruan terletak pada 112°45'–112°55' Bujur Timur dan 7°35'–7°45' Lintang Selatan. Kota ini berada di pesisir pantai utara Jawa sehingga pada bagian utara wilayahnya masih berupa tambak dan bakau. Masyarakat sendiri memanfaatkan area tambak tersebut sebagai tambak ikan dan membuat Pelabuhan sederhana untuk masyarakat melabuhkan perahunya.

Pusat CBD Kota Pasuruan sendiri terletak pada kecamatan Panggungrejo dengan karakteristik penggunaan lahan berupa perkantoran dan Pendidikan dan juga terdapat wisata religi yang selalu menarik minat pengunjung berupa wisata religi makam K.H Abdul Hamid. Kota Pasuruan juga dikenal sebagai kota Madinah yang berarti "Maju Ekonominya, Indah Kotanya, dan Harmoni Warganya".

2.3 Batas Administrasi

Menurut administrasi, Kota Pasuruan memiliki batas-batas wilayah yaitu sebagai berikut :

- a. Utara : selat Madura
- b. Timur : kecamatan Rejos, Kabupaten Pasuruan
- c. Selatan : kecamatan Pohjentrek, Kabupaten Pasuruan
- d. Barat : kecamatan Kraton, Kabupaten Pasuruan

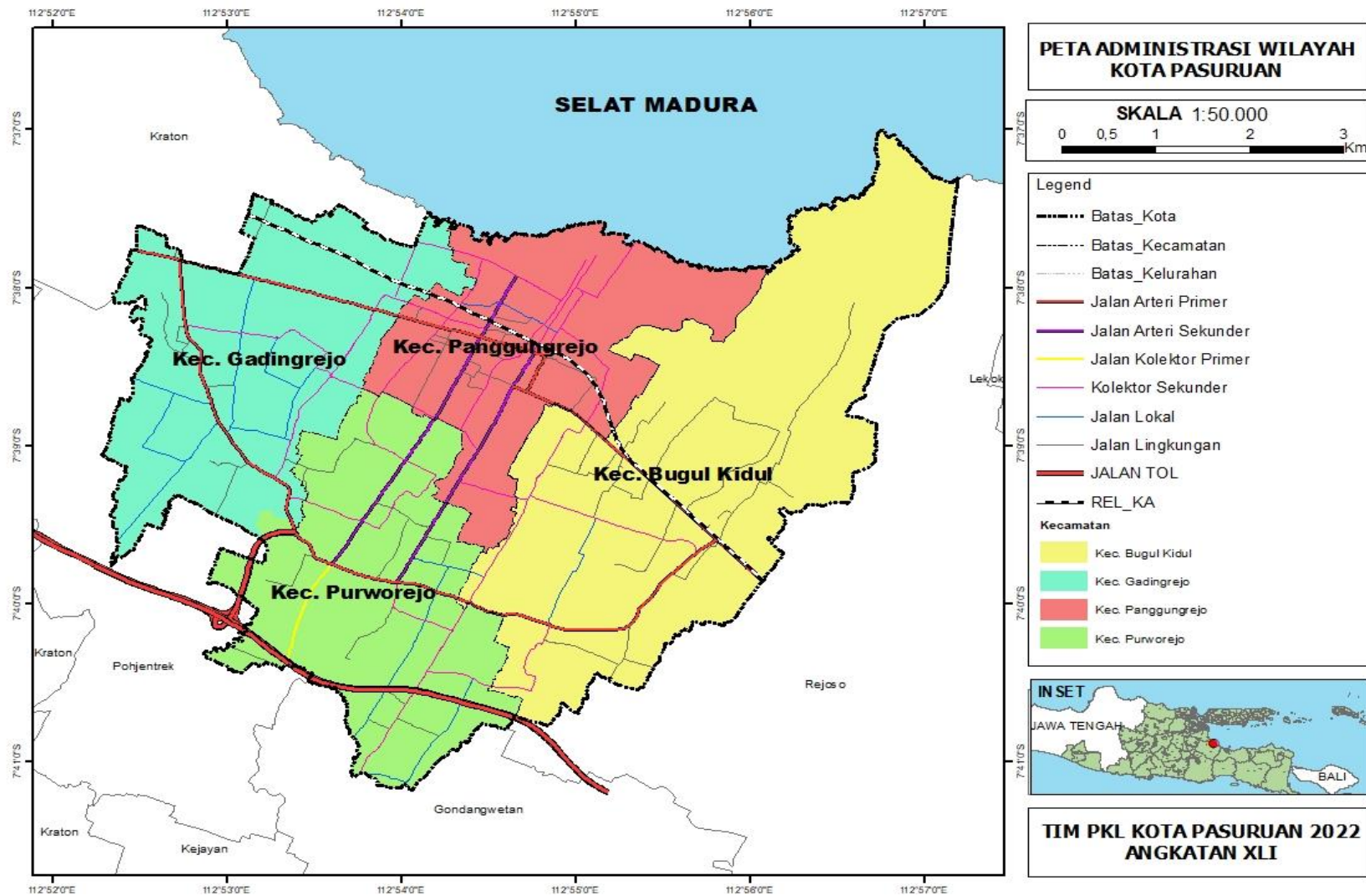
Kota Pasuruan memiliki 4 kecamatan dengan total 34 kelurahan yang terdiri dari :

Tabel II. 2 Daftar Nama Kecamatan dan Kelurahan Kota Pasuruan

KECAMATAN	KELURAHAN
Gadingrejo	Kelurahan Karangketug,
	Kelurahan Gentong
	Kelurahan Seban
	Kelurahan Petahunan,
	Kelurahan Bukir,
	Kelurahan Randusari,
	Kelurahan Krapyakrejo,
	Kelurahan Gadingrejo
Purworejo	Kelurahan Kebonagung,
	Kelurahan Pohjentrek,
	Kelurahan Purutreja,
	Kelurahan Purworejo,
	Kelurahan Sekargadung,
	Kelurahan Tembokreja,
	Kelurahan Wiroguna
Bugul kidul	Kelurahan Kepel,
	Kelurahan Blandongan,
	Kelurahan Tapaan,
	Kelurahan Bakalan,
	Kelurahan Krampyangan,
	Kelurahan Bugul Kidul
Panggungrejo	Kelurahan Bangilan.
	Kelurahan Bugul Lor,
	Kelurahan Kandang sapi,

	Kelurahan Karanganyar,
	Kelurahan Kebonsari,
	Kelurahan Mandaranrejo,
	Kelurahan Mayangan,
	Kelurahan Ngemplakrejo,
	Kelurahan Panggungrejo,
	Kelurahan Pekuncen,
	Kelurahan Petamanan,
	Kelurahan Tamba'an
	Kelurahan Trajeng

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar II. 10 peta administrasi Kota Pasuruan

2.4 Kondisi Demografi

Jumlah penduduk pada Kota Pasuruan pada taun 2021 dari data badan pusat statistik Kota Pasuruan dalam angka 2021 ialah sebanyak 210.598 jiwa dengan rincian sebagai berikut :

Tabel II. 3 Daftar Jumlah Penduduk Kota Pasuruan

No	Kecamatan / <i>District</i>	Jumlah KK	Jumlah Penduduk			Laju Pertumbuhan Penduduk (%)	Luas Area (km ²)	Kepadatan (jiwa/km ²)	Jumlah Kelurahan / Desa
			2019	2020	2021				
1	Gadingrejo	15.505	48.262	48.402	49.093	1,42	8,27	5.936,28	8
2	Purworejo	19.627	61.868	62.027	61.720	-0,50	8,08	7.638,61	7
3	Bugul Kidul	10.181	31.828	31.769	31.862	0,28	11,11	2.867,87	6
4	Panggungrejo	22.298	69.050	68.049	67.923	-0,20	7,83	8.674,71	13
Jumlah/Total		67.611	211.008	210.247	210.598	0,25	35,29	6.279,37	34

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Angkutan Umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau dengan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. (undang undang no 22 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, 2009).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2019 Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, dijelaskan bahwa Angkutan perkotaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil Bus dan /atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Pada rencana umum Jaringan Trayek perkotaan memuat paling sedikit :

- a. Asal dan tujuan trayek perkotaan
- b. Tempat persinggahan trayek perkotaan
- c. Jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota
- d. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perkotaan, dan
- e. Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perkotaan.

3.2 Trayek Angkutan

Trayek adalah lintasan kendaraan motor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau

mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.

Menurut Purwantoro (2005), jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Trayek Perkotaan adalah trayek yang seluruhnya berada dalam suatu wilayah perkotaan sedangkan jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. (SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur Departemen)

Penentuan rute jaringan trayek dilakukan dengan mempertimbangkan

- a. Pola pergerakan penumpang angkutan umum Rute angkutan umum yang baik adalah mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk, sehingga transfer moda pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.
- b. Kepadatan penduduk Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah yang memiliki potensi permintaan yang tinggi.
- c. Daerah pelayanan. Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah yang potensial juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.
- d. Pola tata guna lahan Pelayanan angkutan umum

diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi.

e. Karakteristik jaringan

Pola pelayanan trayek angkutan umum ditentukan oleh kondisi jaringan jalan. Karakteristik jaringan jalan tersebut meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan dan tipe operasi jalur.

3.3 Permintaan Transportasi

Permintaan jasa transportasi sebagai permintaan turunan (derived demand) yang timbul adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya (Morlok, 2004).

a. Kelompok Choice

Pilihan seseorang untuk menentukan moda yang digunakan dalam melakukan mobilitas. Sehingga tidak ada kata terpaksa dalam menggunakan angkutan umum. Kelompok ini bisa saja menggunakan kendaraan pribadi, dengan alasan legal, finansial, dan fisik.

b. Kelompok Captive

Kelompok ini terdiri dari orang-orang yang tidak mempunyai pilihan lain selain menggunakan angkutan umum dalam melakukan mobilitas. Hal ini dikarenakan tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi.

Semakin banyak kelompok choice, maka negara tersebut semakin maju. Hal ini dikarenakan, walaupun kelompok choice memiliki kendaraan pribadi, penggunaan angkutan umum tetap menjadi prioritas utama. Sebaliknya, bila semakin banyak kelompok captive, maka negara

tersebut dapat dikategorikan sebagai negara yang masih berkembang. Hal ini dikarenakan kondisi perekonomiannya yang masih kurang.

3.4 Parameter Sistem Angkutan Umum

Karakteristik angkutan umum mempertemukan dua kepentingan, yaitu kepentingan dari pengguna jasa dan kepentingan operator. Kepentingan pengguna jasa lebih mengutamakan kualitas pelayanan, misalnya kenyamanan (comfort), waktu perjalanan (journey time), keterandalan (reability), dan keselamatan (safety). Sedangkan pada pihak operator mendapatkan keuntungan sebesar-besarnya dan biaya ekstra secara sukarela tidak akan dikeluarkan hanya untuk meningkatkan pelayanan, kecuali jika hasil peningkatan pelayanan dapat memberikan keuntungan yang lebih besar melalui tarif yang lebih tinggi dan tambahan penumpang.

Sementara untuk memenuhi teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur terdapat indikator yang dinilai melalui parameter baik kualitatif maupun kuantitatif mengenai karakteristik sistem angkutan umum. Parameter tersebut tertuang pada table berikut :

Tabel III. 1 Parameter Karakteristik Sistem Angkutan Umum

No.	Parameter	Standar
1	Waktu antara (headway)	10-20 menit*
2	Waktu antara/waktu tunggu 1. Rata-rata 2. Maksimum	5-10 menit** 10-20 menit**
3	Faktor Muat (load factor)	70%*
4	Jarak perjalanan	230-260 (Km/kendaraan/hari)*
5	Kapasitas operasi	80-90%*
6	Waktu perjalanan 1. Rata-rata 2. Maksimum	1-1,5 jam** 2-3 jam**
7	Kecepatan perjalanan 1. Daerah padat 2. Daerah jalur khusus (busway) 3. Daerah kurang padat	10 – 12 Km/jam** 15 – 18 Km/jam** 25 /jam**

Sumber : PM No 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan SK Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor : 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur Departemen

3.4.1 Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah jumlah perjalanan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi angkutan umum dapat dirumuskan sebagai berikut :

$$F = \frac{60}{\text{headway}}$$

Keterangan :

F = Frekuensi

Headway = Jarak antara dua kendaraan (menit)

Frekuensi angkutan umum berpengaruh pada waktu tunggu penumpang, jika tingkat frekuensi angkutan umum tinggi maka tingkat pelayanan angkutan umum juga tinggi. Standar yang berlaku dari bank dunia menunjukkan bahwa pada jam *on peak* frekuensi minimal ialah 12 kendaraan/jam sementara pada *off peak* ialah 6 kendaraan/jam.

3.4.2 Headway

Headway adalah jarak waktu antara satu kendaraan umum dengan angkutan umum lain yang berurutan dibelakangnya pada satu rute yang sama. Headway dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$H = \frac{60}{\text{Frekuensi}}$$

Keterangan:

H = Headway

F = Frekuensi (kend/jam)

3.4.3 Faktor muat (load factor)

Faktor muat merupakan perbandingan antara jumlah penumpang yang berada didalam kendaraan dengan kapasitas kendaraan dalam bentuk persentase. Rumus yang digunakan untuk menentukan besar load factor adalah sebagai berikut :

$$(LF) = \frac{\text{Jml.pnp Load Factor}}{\text{kapasitas}} \times 100 \%$$

Berdasarkan standart faktor muat yang ditetapkan world bank ialah 70% karena jika lebih dari 70% akan mengurangi kenyamanan dari pihak penumpang.

3.4.4 Kecepatan perjalanan

Merupakan kecepatan rata-rata kendaraan yang dihitung dengan perbandingan antara jarak dan waktu. Rumus kecepatan perjalan sebagai berikut:

$$S = V \times T \quad V = \frac{S}{t}$$

Keterangan :

S = Jarak (km)

V = Kecepatan (km/jam)

t = Waktu (jam)

beberapa hal yang dapat memperngaruhi kecepatan kendaraan ialah jarak tempuh, dan waktu berkendara.

3.4.5 Waktu Tempuh

Rumus waktu tempuh ialah seabagai berikut :

$$WT = \frac{PR}{KR} \times 60$$

Sumber: SK DIRJENHUBDAT nomor :687/AJ.206/DRJD/2002

Keterangan:

WT : Waktu tempuh (menit)

PR : Panjang rute (km)

KR : Kecepatan (km/jam)

BAB IV

METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir

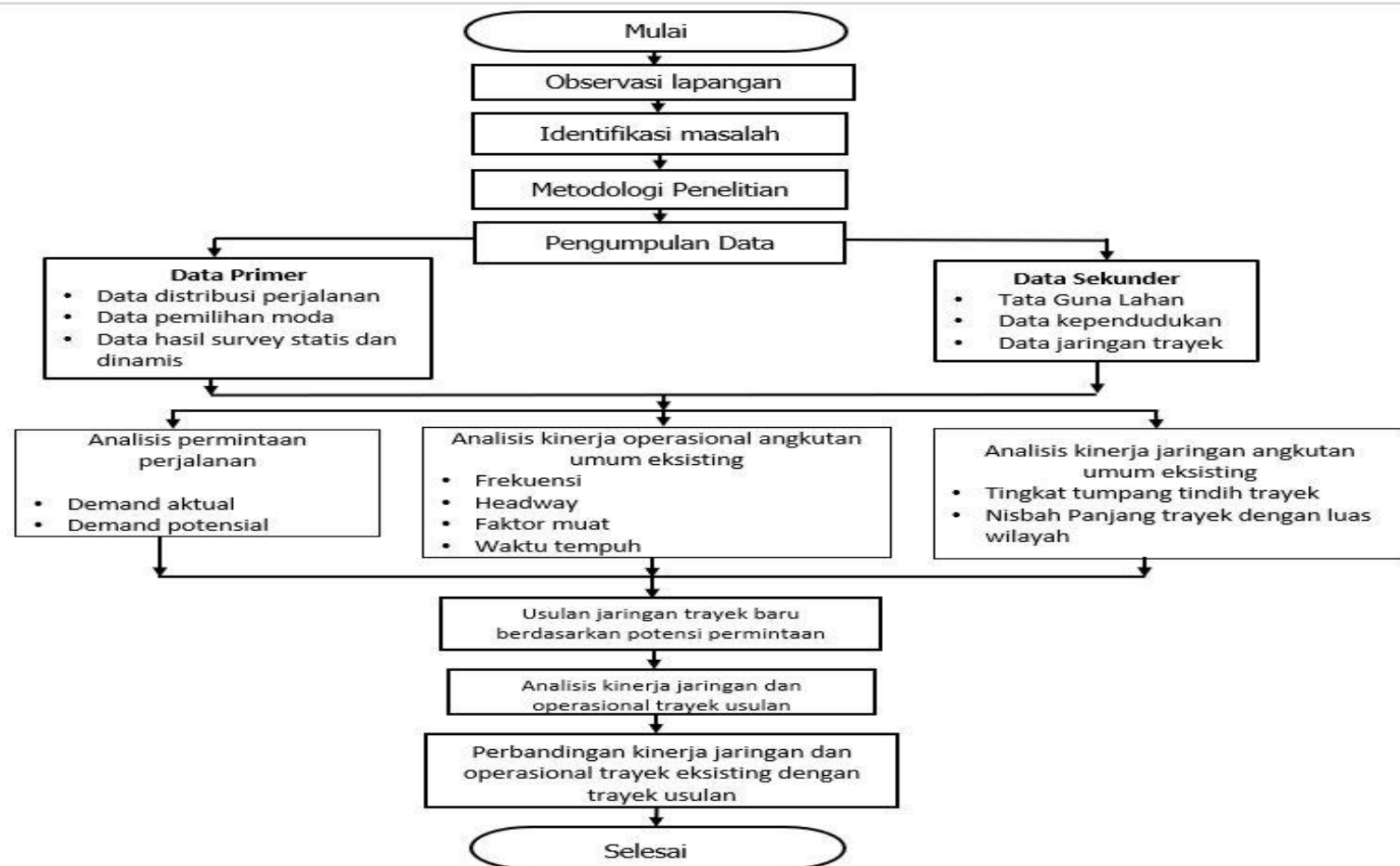
Pengkajian mengenai penataan ulang jaringan trayek angkutan perkotaan di Kota Pasuruan diawali dengan mengidentifikasi permasalahan terkait jaringan trayek yang ada. Data tersebut didapatkan dari data hasil praktek kerja lapangan selanjutnya dilakukan perbandingan dengan parameter standar pelayanan angkutan umum sesuai dengan peraturan yang berlaku sehingga dapat terlihat bagian yang tidak sesuai maupun kekurangan dari kinerja eksisting tersebut.

Kemudian dilanjutkan dengan menentukan potensi permintaan angkutan umum dengan melakukan analisis demand actual dan demand potensial sehingga dapat diketahui rute rencana yang sesuai dengan permintaan.

Setelah mengetahui rute rencana dengan potensi permintaan tertinggi, maka diusulkan trayek angkutan umum yang baru dan dilakukan analisis kinerja pelayanan angkutan usulan.

Pada penelitian ini penulis akan menghasilkan output jaringan trayek angkutan kota.

4.2 Bagan Alir



Gambar IV. 1 Bagan Alir Penelitian

4.3 Teknik Pengumpulan Data

4.3.1 Data Sekunder

Data sekunder didapatkan dari instansi terkait dengan cara langsung dengan berkunjung pada kantor dinas terkait maupun tidak langsung dalam hal ini melalui halaman web instansi tersebut. Adapun data sekunder ini diperoleh dari Dinas Perhubungan, Dinas PUPR, Badan Pusat Statistik dan data hasil Praktek Kerja Lapangan Kota Pasuruan 2022 dengan rincian sebagai berikut :

a. Tata Guna Lahan

Tata guna lahan adalah data yang berisikan kondisi tata guna lahan eksisting di Kota Pasuruan, data ini diperoleh dari Laporan Umum Kota Pasuruan tahun 2022.

b. Data kependudukan

Data kependudukan didapat dari dinas kependudukan dan catatan sipil mengenai rincian jumlah warga Kota Pasuruan beserta proporsi pekerjaan, jenis kelamin, umur dan status.

c. Data Jaringan trayek

Data jaringan trayek diperoleh dari dinas perhubungan Kota Pasuruan bagian angkutan darat dan terminal berupa peta trayek angkutan umum di Kota Pasuruan tahun 2012.

4.3.2 Data Primer

Data primer ialah data yang didapatkan melalui survey yang dilakukan dilapangan secara real. Data primer tersebut meliputi :

a. Data distribusi perjalanan

Data distribusi perjalanan merupakan data yang diperoleh dari survey HI berupa OD matriks perjalanan masyarakat Kota Pasuruan/ hari.

b. Data pemilihan moda

Data ini menampilkan persentase penggunaan moda masyarakat Kota Pasuruan dalam melakukan mobilitas.

- c. Data hasil survey dinamis dan statis

Data yang dimaksud ialah data operasional angkutan mengenai jumlah faktor muat per trayek, frekuensi, waktu antara, waktu operasi.

4.4 Teknik Analisis Data

4.4.1 Tahap pertama : Analisis Kinerja Angkutan Umum Eksisting

Pada tahap ini merupakan tahap analisis terhadap kinerja jaringan dan operasional angkutan umum eksisting dan mengetahui perbedaan dari standar yang ditetapkan.

- a. Analisis Kinerja Operasional

analisis kinerja operasional terdiri dari beberapa jenis yaitu

1. Frekuensi
2. *Headway* (Waktu Tunggu Kendaraan)
3. *Load Factor* (Faktor Muat)
4. Jarak Dan Waktu Tempuh

- b. Analisis Kinerja Jaringan

analisis kinerja jaringan berupa tumpang tindih trayek yang merupakan presentase panjang rute trayek yang sama atau berhimpit. Menurut Sk No 678 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur tingkat tumpang tindih trayek tidak boleh melebihi 50 %.

4.4.2 Tahap Kedua : Analisis Permintaan perjalanan

analisis permintaan dilakukan dengan menghitung demand aktual dan demand potensial dimana demand aktual merupakan besar pengguna angkutan umum dan demand potensial merupakan penjumlahan dari demand aktual dan besar populasi yang bersedia pindah ke angkutan umum.

4.4.3 Tahap Ketiga : Usulan Trayek Baru

Penentuan usulan rute jaringan trayek dilakukan dengan mempertimbangkan hasil dari analisis permintaan. Rute usulan ini akan menghubungkan lokasi dengan tingkat permintaan angkutan umum yang tinggi sehingga kinerja jaringan dan operasionalnya lebih baik.

4.4.4 Tahap Keempat : Analisis Kinerja Angkutan Umum Usulan

Analisa kinerja jaringan dan operasional angkutan umum usulan dilakukan agar mengetahui perbandingan kinerja trayek eksisting dengan trayek usulan dengan mempertimbangkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum.

4.4.5 Tahap Kelima : Perbandingan Kinerja jaringan dan Operasional Trayek Eksisting dan Trayek Usulan.

Perbandingan pada analisis kinerja jaringan dan operasional yang telah dianalisa sehingga dapat menunjukkan perbedaan kinerja angkutan umum sebelum dan sesudah dilakukan penataan jaringan trayek.

4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

Tabel IV. 1 Lokasi Dan Jadwal Penelitian

NO	KEGIATAN	LOKASI	WAKTU PENELITIAN					
			TAHUN 2022					
			MARET	APRIL	MEI	JUNI	JULI	AGUSTUS
1	PENGUMPULAN DATA	KOTA PASURUAN						
2	PEMILIHAN JUDUL KKW	KOTA PASURUAN						
3	PENYUSUNAN LAPORAN PROGRES	PTDI-STTD						
4	ANALISIS DATA DAN LAPORAN PENYUSUNAN PROGRES	PTDI-STTD						
5	PENGUMPULAN DRAFT KKW DAN SEMINAR AKHIR	PTDI-STTD						

BAB V

ANALISA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisa Kinerja Angkutan Umum Eksisting

Analisis kondisi eksisting yang telah didapatkan dari data praktek kerja lapangan ialah sebagai berikut :

5.1.1 Analisa Kinerja operasional Eksisting Tahun 2021

analisa ini dilakukan untuk mengetahui kinerja operasional angkutan umum eksisting Kota Pasuruan dimana salah satunya memiliki indikator sebagai berikut :

a. Frekuensi

Perhitungan frekuensi didapatkan dari menghitung banyaknya jumlah kendaraan yang masuk atau keluar terminal pada satuan waktu tertentu.

Tabel V. 1 Frekuensi Eksisting

No	TRAYEK	FREKUENSI RATA-RATA (Kend/Jam)	PM 98/2013	KETERANGAN
1	Lyn C	1	12	TIDAK MEMENUHI
2	Lyn D1	3	12	TIDAK MEMENUHI
3	Lyn D2	3	12	TIDAK MEMENUHI
4	Lyn D3	4	12	TIDAK MEMENUHI
5	Lyn E2	2	12	TIDAK MEMENUHI
6	Lyn F	6	12	TIDAK MEMENUHI
7	Lyn G2	4	12	TIDAK MEMENUHI
8	Lyn G3	3	12	TIDAK MEMENUHI
9	Lyn K	2	12	TIDAK MEMENUHI
10	Lyn BP	7	12	TIDAK MEMENUHI

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa seluruh trayek yang ada di Kota Pasuruan tidak memenuhi standar frekuensi yang ditentukan oleh bank dunia, rata rata frekuensi hanya 4 kendaraan/ jam.

b. *Headway* (waktu antar kendaraan)

Waktu antar kendaraan di Kota Pasuruan beberapa tidak memenuhi standart hal ini dikarenakan rendahnya frekuensi kendaraan.

Tabel V. 2 Headway Eksisting

No	TRAYEK	HEADWAY (menit)	PM 98/2013 (menit)	KETERANGAN
1	Lyn C	60	15	TIDAK MEMENUHI
2	Lyn D1	20	15	TIDAK MEMENUHI
3	Lyn D2	20	15	TIDAK MEMENUHI
4	Lyn D3	15	15	MEMENUHI
5	Lyn E2	30	15	TIDAK MEMENUHI
6	Lyn F	10	15	MEMENUHI
7	Lyn G2	15	15	MEMENUHI
8	Lyn G3	20	15	TIDAK MEMENUHI
9	Lyn K	30	15	TIDAK MEMENUHI
10	Lyn BP	9	15	MEMENUHI

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Dari data tabel diatas dapat diketahui bahwa sesuai dengan PM No 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek hanya terdapat dua trayek yang memenuhi standar *headway* yaitu per 15 menit sekali, yaitu trayek lyn D3, lyn F, lyn G2 dan lyn BP.

c. *Load Factor* (faktor muat)

Faktor muat seluruh jumlah penumpang angkutan umum yang didapat dari rata-rata faktor muat seluruh jumlah penumpang naik pada peak pagi, peak siang dan peak sore. Namun untuk Kota Pasuruan jam operasi angkutan umum mulai peak pagi hingga peak siang, yang bisa dilihat dari tabel dibawah ini :

Tabel V. 3 Faktor Muat Eksisting

No	TRAYEK	Faktor muat	PM 98/2013	Keterangan
1	Lyn C	13%	70%	TIDAK MEMENUHI
2	Lyn D1	11%	70%	TIDAK MEMENUHI
3	Lyn D2	10%	70%	TIDAK MEMENUHI
4	Lyn D3	3%	70%	TIDAK MEMENUHI
5	Lyn E2	8%	70%	TIDAK MEMENUHI
6	Lyn F	8%	70%	TIDAK MEMENUHI
7	Lyn G2	7%	70%	TIDAK MEMENUHI
8	Lyn G3	6%	70%	TIDAK MEMENUHI
9	Lyn K	9%	70%	TIDAK MEMENUHI
10	Lyn BP	17%	70%	TIDAK MEMENUHI

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Dari data tabel diatas dapat dilihat bahwa semua trayek angkutan kota di pasuruan tidak memenuhi standar yang telah ditetapkan oleh bank dunia sebesar 70 %.

e. waktu tempuh

Waktu perjalanan tiap ruas merupakan waktu yang diperlukan oleh kendaraan untuk menempuh setiap rute. Total waktu perjalanan tiap ruas merupakan waktu tempuh perjalanan tiap rute.

Tabel V. 4 Waktu Tempuh Eksisting

No	Kode Trayek	Waktu Perjalanan (JAM)	Standar PM 98/2013 (JAM)	Keterangan
1	Lyn C	0,67	2,5	MEMENUHI
2	Lyn D1	0,57	2,5	MEMENUHI
3	Lyn D2	0,67	2,5	MEMENUHI
4	Lyn D3	0,58	2,5	MEMENUHI
5	Lyn E2	0,69	2,5	MEMENUHI
6	Lyn F	0,74	2,5	MEMENUHI
7	Lyn G2	0,56	2,5	MEMENUHI
8	Lyn G3	0,58	2,5	MEMENUHI
9	Lyn K	0,55	2,5	MEMENUHI
10	Lyn BP	0,43	2,5	MEMENUHI

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Dari keterangan pada tabel diatas dapat diketahui bahwa semua trayek di Kota Pasuruan telah memenuhi standar yang ditentukan oleh PM No 98 tahun 2013.

5.1.2 Analisa Kinerja Jaringan Eksisting 2022

Pada analisa kinerja jaringan ditekankan pada efisiensi sitem pelayanan. Pada analisa kinerja jaringan ini terdapat 2 indikator penilaian yaitu cakupan pelayanan atau nisabah dan Tingkat utmpang tindih trayek.

a. Tingkat tumpang tindih trayek

tumpang tindih trayek ialah kondisi dimana dua trayek yang berbeda memiliki rute perjalanan yang bersinggungan ataupun sama.

Tabel V. 5 Cakupan Pelayanan Eksisting

NO	Trayek	Panjang Sebenarnya (km)	Panjang Tumpang Tindih	Panjang Trayek (Km)	Area Converage (km)	Cakupan pelayanan (km ²)
	(a)	(b)	(c)	(d)=(b)-(c)	€	(f)=(e)*(f)
1	Lyn C	16,8	15,8	1,00	0,8	1
2	Lyn D1	11	11,0	0,00	0,8	0
3	Lyn D2	15,8	15,8	0,00	0,8	0
4	Lyn D3	13	10,1	2,90	0,8	2,32
5	Lyn E2	16,5	13,7	2,80	0,8	2,24
6	Lyn F	16,9	16,0	0,90	0,8	0,72
7	Lyn G2	11,5	11,5	0,00	0,8	0
8	Lyn G3	11,5	9,5	2,00	0,8	1,6
9	Lyn K	12,1	12,1	0,00	0,8	0
10	Lyn BP	10,7	8,1	2,60	0,8	2,08
Total						9,76

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Berdasarkan tabel diatas Dapat dilihat angkutan umum di Kota Pasuruan rata-rata mengalami tumpang tindih trayek.

b. Nisbah Panjang Trayek dengan Luas Wilayah

Nisbah Pelayanan Angkutan umum adalah nilai banding antara total cakupan pelayanan seluruh trayek dengan luas kota yang dikaji yang mana luas kota yang dikaji adalah luas Kota Pasuruan. Nilai nisbah pelayanan angkutan umum dapat dilihat melalui tabel berikut :

Tabel V. 6 Nisbah Eksisiting

Total Cakupan Pelayanan (km ²)	Luas Kota Pasuruan (km ²)	Nisbah %
9,76	35,28	0,3

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

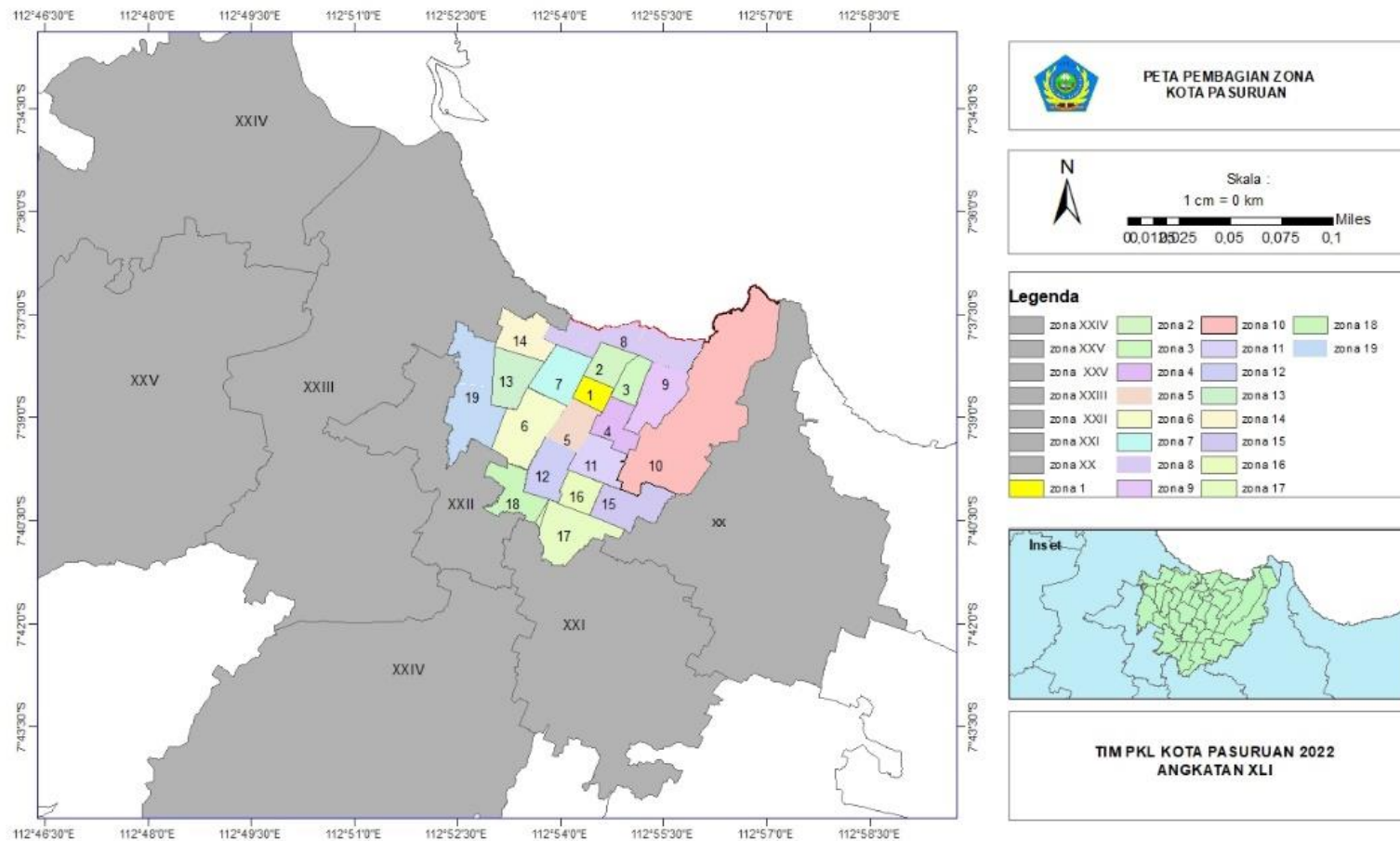
Berdasarkan tabel hasil analisis kinerja dari segi jaringan di atas dapat diketahui bahwa nisbah pelayanan angkutan umum di Kota Pasuruan berdasarkan luas wilayah studi, yaitu sebesar 0,3%.

5.2 Analisa Permintaan Perjalanan

Analisis permintaan perjalanan jaringan trayek usulan ditentukan dengan mempertimbangkan beberapa aspek pendukung sebagai berikut :

5.2.1 Pembagian Zona

Pembagian zona dilakukan dengan memperhatikan kondisi tata guna lahan di Kota Pasuruan. Zona di Kota Pasuruan terdiri dari 19 zona internal dan 7 zona eksternal.



Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

Gambar V. 1 Peta Pembagiani Zona Kota Pasuruan

Berikut merupakan tabel pembagian zona di Kota Pasuruan berdasarkan kelurahan

Tabel V. 7 Pembagian Zona Kota Pasuruan

ZONA	Nama Zona
1	BANGILAN, KANDANGSAPI, KEBONSARI, PEKUNCEN, PURWOREJO
2	NGEMPLAKREJO, MAYANGAN, TRAJENG, BANGILAN, KEBONSARI
3	PANGGUNGREJO, NGEMPLAKREJO, MANDANREJO, TAPAAAN, BUGUL LOR, BUGUL KIDUL, PEKUNCEN, KANDANGSAPI
4	PEKUNCEN, BUGUL KIDUL, BUGUL LOR
5	PUTUREJO, KRAMPYANGAN, PETAMANAN, PEKUNCEN, BUGUL KIDUL, BAKALAN
6	PURWOREJO, PEKUNCEN, PETAMANAN, PURUTREJO
7	GENTONG, PURWOREJO, KEBONAGUNG, POHJENTREK, BUKIR, SEBANI
8	GADINGREJO, KARANGANYAR, TRAJENG, KEBONSARI, PURWOREJO, GENTONG
9	GADINGREJO, TAMBAAN, TRAJENG, KARANGANYAR
10	BLANDONGAN, KEPEL, MANDANREJO, TAPAAAN, PANGGUNGREJO, NGEMPLAKREJO
11	BLANDONGAN, KEPEL, TAPAAAN, BUGUL LOR, BUGUL KIDUL
12	BLANDONGAN, KEPEL, BAKALAN, SEKAR GADUNG
13	PURUTREJO, KRAMPYANGAN, TEMBOKREJO, SEKARGADUNG
14	WIROGUNAN, POHJENTREK, KEBONAGUNG, PUTUREJO, TEMBOKREJO, PURWOREJO
15	PETAHUNAN, SEBANI, GENTONG, GADINGREJO, KARANGKETUG
16	KARANGKETUG, GADINGREJO
17	WIROGUNAN, TEMBOKREJO, SEKARGADUNG, BAKALAN
18	WIROGUNAN, POHJENTREK
19	KARANGKETUG, RANDUSARI, KRAPYAKREJO, PETAHUNAN, SEBANI, BUKIR

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

5.2.2 Analisa Distribusi Perjalanan

Distribusi perjalanan merupakan sebaran jumlah perjalanan yang bermula dari suatu zona menuju ke zona lainnya. Distribusi perjalanan ini ditunjukkan dalam bentuk matriks OD yang telah didapatkan dari survey wawancara rumah tangga. Berikut merupakan tabel matriks asal tujuan perjalanan di Kota Pasuruan :

Tabel V. 8 matriks OD Distribusi perjalanan Masyarakat Kota Pasuruan

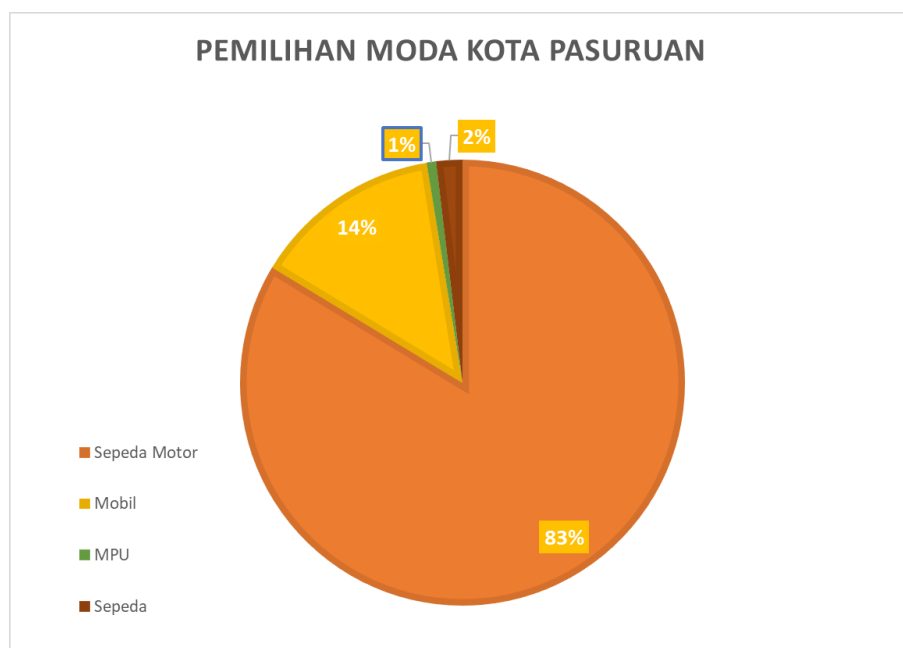
ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	TOTAL
1	1308	1369	2281	2768	3285	2129	8486	6600	2403	852	1855	1734	1521	3042	1643	1977	1916	1977	1490	48636
2	1835	592	651	621	681	799	2249	1568	1006	562	533	1036	917	1480	740	769	1006	1036	1509	19591
3	1875	707	369	523	400	984	1875	2459	1691	461	676	1260	1537	1199	1568	1045	1230	1322	1414	22596
4	2673	737	584	338	614	522	1782	1505	461	430	522	952	399	737	676	492	461	553	1167	15607
5	3240	872	436	530	623	1184	3022	1713	748	405	343	405	1371	1059	1153	748	561	561	1153	20124
6	2035	1033	1002	689	1033	563	2442	1847	877	407	470	908	1190	1471	1096	376	657	626	970	19691
7	8734	2601	2087	1959	3243	2697	642	5972	3018	514	867	1862	2697	3468	1766	1702	1766	1766	1766	49126
8	7217	1476	2277	1476	1732	1700	6127	353	1026	449	353	802	1828	1091	1091	1572	962	994	898	33424
9	2559	956	1634	432	771	987	2899	863	524	463	216	123	493	894	154	185	339	370	956	15819
10	866	681	464	371	433	402	495	433	464	526	278	247	186	681	155	402	217	278	495	8073
11	1811	687	656	500	375	531	843	344	219	250	437	344	531	750	187	250	1374	468	1187	11743
12	1891	1116	1147	744	403	868	1922	837	124	279	372	682	310	744	186	248	899	279	899	13950
13	1528	943	1691	488	1366	1106	2601	1918	520	228	618	260	390	1496	1268	585	520	293	1203	19022
14	2993	1528	1278	780	1029	1528	3461	1060	811	655	811	686	1154	592	1029	998	655	624	1996	23666
15	1890	801	1441	673	1089	1153	1697	1089	128	160	224	192	1281	1217	686	288	576	641	1089	16315
16	2388	891	1146	573	764	478	1783	891	191	414	223	255	382	1146	318	541	732	605	1114	14837
17	2069	1132	1326	550	550	614	1940	970	356	226	1326	970	582	582	550	582	388	679	1132	16521
18	1868	1059	1277	592	592	592	1681	1090	436	280	529	280	311	529	623	498	778	125	872	14011
19	1527	1590	1340	1278	1278	873	1777	998	998	561	1091	1029	1247	1559	1060	1309	904	842	623	21883
TOTAL	50308	20769	23088	15881	20260	19709	47725	32512	16000	8121	11744	14028	18328	23736	15947	14567	15943	14038	21934	404637

Sumber : Tim PKL Kota Pasuruan 2022

berdasarkan tabel diatas maka dapat diketahui bahwa bangkitan tertinggi terdapat pada zona 7 sebesar 47.725 perjalanan/hari. Hal ini disebabkan wilayah zona 7 yang merupakan pemukiman sehingga banyak masyarakat yang mengawali perjalanannya dari zona 7 ini. Sementara tarikan tertinggi berada pada zona 1 yang juga merupakan cbd di Kota Pasuruan dengan jumlah 50.308 perjalanan/hari hal ini disebabkan pada zona 1 merupakan area pusat kegiatan seperti perkantoran, sekolah, pusat kesehatan dan terdapat juga area pertokoan dan jasa.

5.2.3 Pemilihan Moda

Pemilihan moda merupakan tahap dalam proses selanjutnya dimana tahap ini untuk mengetahui proporsi penggunaan moda transportasi di Kota Pasuruan dalam melakukan perjalanannya. Proporsi pemilihan moda ini digunakan untuk mengetahui banyaknya pengguna angkutan umum. Berikut merupakan proporsi pemilihan moda di Kota Pasuruan :



Berdasarkan diagram diatas dapat diketahui bahwa persentase pengguna sepeda motor di Kota Pasuruan sebesar 83%, mobil 14% dan angkutan umum sebesar 1%.

a. Demand aktual angkutan umum

Demand aktual merupakan jumlah dari pengguna angkutan umum eksisting didapatkan dari pengkalian matriks asal tujuan perjalanan orang/hari dari survey hi dengan presentase pemilihan moda di Kota Pasuruan yaitu sebesar 1%.

Setelah dilakukan perkalian maka akan terlihat angka pengguna angkutan umum di Kota Pasuruan yaitu sebesar 4046 orang/hari. Dari hasil tersebut maka memudahkan dalam menentukan trayek usulan angkutan perkotaan.

Tabel V. 9 Matriks OD Aktual Pengguna Angkutan Umum

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	jumlah
1	13	14	23	28	33	21	85	66	24	9	19	17	15	30	16	20	19	20	15	486
2	18	6	7	6	7	8	22	16	10	6	5	10	9	15	7	8	10	10	15	196
3	19	7	4	5	4	10	19	25	17	5	7	13	15	12	16	10	12	13	14	226
4	27	7	6	3	6	5	18	15	5	4	5	10	4	7	7	5	5	6	12	156
5	32	9	4	5	6	12	30	17	7	4	3	4	14	11	12	7	6	6	12	201
6	20	10	10	7	10	6	24	18	9	4	5	9	12	15	11	4	7	6	10	197
7	87	26	21	20	32	27	6	60	30	5	9	19	27	35	18	17	18	18	18	491
8	72	15	23	15	17	17	61	4	10	4	4	8	18	11	11	16	10	10	9	334
9	26	10	16	4	8	10	29	9	5	5	2	1	5	9	2	2	3	4	10	158
10	9	7	5	4	4	4	5	4	5	5	3	2	2	7	2	4	2	3	5	81
11	18	7	7	5	4	5	8	3	2	3	4	3	5	8	2	3	14	5	12	117
12	19	11	11	7	4	9	19	8	1	3	4	7	3	7	2	2	9	3	9	140
13	15	9	17	5	14	11	26	19	5	2	6	3	4	15	13	6	5	3	12	190
14	30	15	13	8	10	15	35	11	8	7	8	7	12	6	10	10	7	6	20	237
15	19	8	14	7	11	12	17	11	1	2	2	2	13	12	7	3	6	6	11	163
16	24	9	11	6	8	5	18	9	2	4	2	3	4	11	3	5	7	6	11	148
17	21	11	13	6	6	6	19	10	4	2	13	10	6	6	6	6	4	7	11	165
18	19	11	13	6	6	6	17	11	4	3	5	3	3	5	6	5	8	1	9	140
19	15	16	13	13	13	9	18	10	10	6	11	10	12	16	11	13	9	8	6	219
jumlah	503	208	231	159	203	197	477	325	160	81	117	140	183	237	159	146	159	140	219	4046

Sumber : Hasil Analisis 2022

b. Demand potensial angkutan umum

Demand potensial merupakan hasil penjumlahan antara permintaan aktual dengan banyak populasi yang bersedia berpindah ke angkutan umum. Permintaan potensial ini diperoleh dari wawancara pada masyarakat pengguna kendaraan pribadi yang berkemauan untuk berpindah dari menggunakan kendaraan pribadi ke angkutan umum. Berdasarkan hasil survey persentase orang yang bersedia berpindah ialah sebesar 3,5% sementara yang tidak bersedia pindah adalah 96,5%. Diagram persentase dapat dilihat pada gambar berikut :



Sumber : Hasil Analisis 2022

Gambar V. 2 Persentase Kesiadaan Kendaraan Pribadi Untuk Pindah Ke Angkutan Umum

Tabel V. 10 Matrik OD Minat Pindah Ke Angkutan Umum

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	JML
1	45	47	78	95	113	73	291	227	82	29	64	60	52	104	56	68	66	68	51	1669
2	63	20	22	21	23	27	77	54	35	19	18	36	31	51	25	26	35	36	52	672
3	64	24	13	18	14	34	64	84	58	16	23	43	53	41	54	36	42	45	49	776
4	92	25	20	12	35	28	61	52	16	15	18	33	14	25	23	17	37	19	40	581
5	111	30	15	32	21	41	104	59	26	14	12	14	47	36	40	26	35	19	40	720
6	70	35	34	39	35	19	84	63	30	14	16	31	41	50	38	13	44	21	33	713
7	300	89	72	67	111	93	90	205	104	18	30	64	93	119	61	58	61	61	61	1754
8	248	51	78	51	59	58	210	12	35	15	12	28	63	37	37	54	33	34	31	1147
9	88	33	56	15	26	34	100	30	18	16	7	4	17	31	5	6	12	13	33	543
10	30	23	16	13	15	14	17	15	16	18	10	8	6	23	5	14	7	10	17	277
11	62	24	23	17	13	18	29	12	8	9	15	12	18	26	6	9	47	16	41	403
12	65	38	39	26	14	30	66	29	4	10	13	37	37	37	6	9	31	10	31	530
13	52	32	58	17	47	38	89	66	18	8	21	46	49	71	44	20	18	10	41	745
14	103	52	44	27	35	52	119	36	28	22	28	163	109	92	35	34	22	21	69	1092
15	65	27	49	23	37	40	58	37	4	5	8	7	44	42	24	10	20	22	37	560
16	82	31	39	20	26	16	61	31	7	14	8	9	13	39	11	19	25	21	38	509
17	71	39	46	48	59	50	67	33	12	8	46	33	20	20	19	20	13	23	39	664
18	64	36	44	20	20	20	58	37	15	10	18	10	11	18	21	17	27	4	30	481
19	52	55	46	44	44	30	113	34	34	19	37	35	43	131	36	45	31	29	73	931
JML	1727	713	792	603	749	715	1758	1116	549	279	403	671	760	994	547	500	606	482	804	14769

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel dapat diketahui bahwa minat pindah dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan umum di Kota Pasuruan ialah sebesar 14.769 jiwa.

Setelah mengetahui potensi minat pindah pengguna angkutan pribadi di Kota Pasuruan maka dicari demand potensialnya dengan cara menjumlahkan demand aktual dengan populasi minat pindah masyarakat Kota Pasuruan ke angkutan umum. Berikut disajikan demand potensial :

Tabel V. 11 Matriks od Demand Potensial Angkutan Umum

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	JML
1	58	61	101	123	146	94	376	293	107	38	82	77	67	135	73	88	85	88	66	2156
2	81	26	29	28	30	35	100	70	45	25	24	46	41	66	33	34	45	46	67	868
3	83	31	16	23	18	44	83	109	75	20	30	56	68	53	70	46	55	59	63	1002
4	118	33	26	15	41	33	79	67	20	19	23	42	18	33	30	22	42	25	52	737
5	144	39	19	37	28	52	134	76	33	18	15	18	61	47	51	33	40	25	51	921
6	90	46	44	45	46	25	108	82	39	18	21	40	53	65	49	17	51	28	43	910
7	387	115	93	87	144	120	96	265	134	23	38	83	120	154	78	75	78	78	78	2245
8	320	65	101	65	77	75	272	16	45	20	16	36	81	48	48	70	43	44	40	1482
9	113	42	72	19	34	44	128	38	23	21	10	5	22	40	7	8	15	16	42	701
10	38	30	21	16	19	18	22	19	21	23	12	11	8	30	7	18	10	12	22	358
11	80	30	29	22	17	24	37	15	10	11	19	15	24	33	8	11	61	21	53	521
12	84	49	51	33	18	38	85	37	5	12	16	44	40	44	8	11	40	12	40	670
13	68	42	75	22	61	49	115	85	23	10	27	48	53	86	56	26	23	13	53	935
14	133	68	57	35	46	68	153	47	36	29	36	169	120	98	46	44	29	28	88	1329
15	84	36	64	30	48	51	75	48	6	7	10	9	57	54	30	13	26	28	48	723
16	106	39	51	25	34	21	79	39	8	18	10	11	17	51	14	24	32	27	49	658
17	92	50	59	53	64	56	86	43	16	10	59	43	26	26	24	26	17	30	50	830
18	83	47	57	26	26	26	75	48	19	12	23	12	14	23	28	22	34	6	39	621
19	68	70	59	57	57	39	131	44	44	25	48	46	55	146	47	58	40	37	79	1150
JML	2230	921	1023	762	952	912	2235	1441	709	360	521	811	943	1232	707	646	765	622	1023	18815

Sumber : Hasil Analisis 2022

Dari tabel tersebut maka permintaan potensial angkutan umum Kota Pasuruan ialah sebanyak 18.815 jiwa.

5.3 Usulan Trayek Angkutan Umum Di Kota Pasuruan

Trayek angkutan umum di Kota Pasuruan sebagian besar mengalami tumpang tindih trayek, pada beberapa zona juga belum terdapat angkutan umum sehingga untuk melakukan aktivitasnya masyarakat memilih menggunakan kendaraan pribadi. Setelah dilakukan analisis demand potensial maka dapat terlihat zona mana saja yang memiliki bagkitan tertinggi dan terendah sehingga bisa ditentukan usulan rutenya sebagai berikut :

Tabel V. 12 perangkian deman potensial

Rangking	Bangkitan	Zona
1	2245	7
2	2156	1
3	1482	8
4	1329	14
5	1150	19
6	1002	3
7	935	13
8	921	5
9	910	6
10	868	2
11	830	17
12	737	4
13	723	15
14	701	9
15	670	12
16	658	16
17	621	18
18	521	11
19	358	10

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan pemeringkatan zona dari demand potensial maka zona dengan bangkitan tertinggi berada pada zona 7 dengan total bangkitan sebesar 2245 perjalanan/hari. Sementara bangkitan terendah dari demand potensial tersebut berada pada zona 11 dan 10.

Setelah dilakukannya perankingan pada demand potensial maka dapat dilakukan pemilihan rute usulan, berikut merupakan data ruas jalan rute usulan angkutan umum Kota Pasuruan

Tabel V. 13 Trayek Usulan Angkutan Umum Kota Pasuruan

Trayek	Rute Trayek	Jarak (km)
UA	Jl. Veteran- Jl. Pahlawan - Stadion Untung Suropati- Jl. Dokter Wahidin Sudiro Husodo- Halte Pmi- Rsud Dr. R. Soedarsono	3,24
UB	Jl. Patimura- Sdn Krampyangan Jl. Patiunus- Gor Kota Pasuruan-Jl Sultan Agung- Rsud Kodya Dati Ii Pasuruan- Jl. Kh Mansyur	5,3
UC	Halte Karang Ketug- Jl Gatot Subroto- Jl Urib Sumoharjo- Pasar Kebon Agung	4,3
UD	Jl Erlangga- Jl Hasanudin- Jl Halmahera Jl. Hangtuah- Jl. Banda- Jl Irian Jaya- Jl Kyai Sepuh- Jl. Slamet Riyadi- Jl. Margo Taruno	7,5
UE	Terminal Blandongan- Jl Kh Hasyim Ashari - Jl. Untung Suropati	4,8
UF	Terminal Pariwisata- Jl Soekarno Hatta- Jl. Wachid Hasyim - Jl. Panglima Sudirman- Jl Ahmad Dahlan	3,11
D2	Halte Karang Ketug-Jl. Soekarno Hatta-Jl. Jend A Yani - Jl. Ir H Juanda	4,51

Sumber : Hasil Analisis 2022

Terdapat 6 usulan trayek baru dan 1 trayek lama. Rute trayek yang diusulkan yaitu rute trayek UA, UB, UC, UD, UE dan UF, untuk trayek D2 merupakan trayek lama yang dipilih untuk tetap beroperasi karena memiliki area pelayanan yang tinggi dan tidak tumpang tindih dengan trayek lainnya.

Usulan trayek tersebut dipilih dengan mempertimbangkan beberapa aspek salah satunya ialah :

1) Pola tata guna tanah.

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

2) Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

3) Kepadatan penduduk.

Salah satu factor menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

4) Daerah pelayanan.

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

5) Karakteristik jaringan.

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum,. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi,

klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

Aspek pendukung lainnya adalah dengan memperhatikan lokasi kantong penumpang, tingkat tumpang tindih trayek dan pemilihan rute trayek yang efektif dan efisien. Rincian trayek ditampilkan pada OD matrik per trayek berikut ini

A. Trayek UA

Tabel V. 14 Od Matriks Trayek UA

TRAYEK LYN UA					
OD	1	3	6	14	JML
1	58	101	94	135	388
3	83	16	44	53	196
6	90	44	25	65	225
14	133	57	68	98	355
JML	364	219	231	351	1164

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek UA melewati zona 1,3,6 dan 14 dengan total permintaan ialah sebanyak 1.164 perjalanan/hari. Panjang trayek ini ialah 3,24 km dengan Melewati Jl. Veteran- Jl. Pahlawan - Stadion Untung Suropati- Jl. Dokter Wahidin Sudiro Husodo- Halte Pmi - Rsud Dr. R. Soedarsono.

B. Trayek UB

Tabel V. 15 Od Matriks Trayek Ub

TRAYEK LYN UB						
OD	4	5	6	13	17	JML
4	15	41	33	18	42	149
5	37	28	52	61	40	218
6	45	46	25	53	51	220
13	22	61	49	53	23	207
17	53	64	56	26	17	216
JML	172	239	215	210	173	1010

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek UB melewati zona 4, 5, 6, 13 dan 17 dengan total permintaan 1.010 permintaan. Panjang trayek ini ialah 5,3 km dengan melewati beberapa ruas jalan diantaranya ialah Jl. Patimura- Sdn Krampyangan Jl. Patiunus- Gor Kota Pasuruan-Jl Sultan Agung- Rsud Kodya Dati Ii Pasuruan- Jl. Kh Mansyur.

C. Trayek UC

Tabel V. 16 Od Matriks Trayek UC

TRAYEK LYN UC				
OD	7	14	19	JML
7	96	154	78	328
14	153	98	88	340
19	131	146	79	356
JML	380	398	246	1024

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek UC melewati zona 7, 14, 19 dengan panjang total 4,3 km. Trayek ini melewati Halte Karang Ketug- Jl Gatot Subroto- Jl Urib Sumoharjo- Pasar Kebon Agung.

D. Trayek UD

Tabel V. 17 Od matriks trayek UD

TRAYEK LYN UD				
OD	7	8	9	JML
7	96	265	134	495
8	272	16	45	333
9	128	38	23	190
JML	496	319	202	1018

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek ini memiliki panjang 7,5 km dengan melewati rute Jl Erlangga- Jl Hasanudin- Jl Halmahera Jl. Hangtuah- Jl. Banda- Jl Irian Jaya- Jl Kyai Sepuh- Jl. Slamet Riyadi- Jl. Margo Taruno.

E. Trayek UE

Tabel V. 18 Od Matriks Trayek Ue

TRAYEK LYN UE				
OD	12	13	14	JML
12	44	57	44	145
13	48	53	86	187
14	169	120	98	387
JML	262	230	228	719

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek UE memiliki panjang 4,8 km dengan melewati rute Terminal Blandongan- Jl Kh Hasyim Ashari - Jl. Untung Suropati. Zona yang dilewati oleh trayek ini ialah zona 12, 13 dan 14.

F. Trayek UF

Tabel V. 19 OD Matriks Trayek UF

TRAYEK LYN UF							
OD	1	2	3	6	18	14	JML
1	58	61	101	94	88	135	537
2	81	26	29	35	46	66	283
3	83	31	16	44	59	53	286
6	90	46	44	25	28	65	298
14	133	68	57	68	28	98	450
JML	445	232	247	266	248	416	1855

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek UF melayani zona 1, 2, 3, 6, 14 dan 18 dengan rute Terminal Pariwisata- Jl Soekarno Hatta- Jl. Wachid Hasyim - Jl. Panglima Sudirman- Jl Ahmad Dahlan

Selain 6 trayek usulan tersebut terdapat 1 trayek lama yaitu trayek D2 yang akan tetap beroperasi karena trayek tersebut melayani area yang memang memiliki demand yang cukup tinggi dan tidak tumpang tindih dengan trayek lainnya.

G. Trayek D2

Tabel V. 20 OD Matriks Trayek D2

TRAYEK LYN D2							
OD	2	3	4	8	11	16	JML
2	26	29	28	70	24	34	210
3	31	16	23	109	30	46	256
4	118	26	15	67	23	22	271
8	65	101	65	16	16	70	333
11	30	29	22	15	19	11	127
16	39	51	25	39	10	24	189
JML	311	252	179	316	122	207	1386

Sumber : Hasil Analisis 2022

Trayek D2 ini melewati zona 2, 3, 4, 8, 11 dan 16. Dengan melewati sepanjang ruas jalan Halte Karang Ketug-Jl. Soekarno Hatta-Jl. Jend A Yani - Jl. Ir H Juanda dengan total jaraknya 4,51 km.

5.4 Analisis Kinerja Angkutan Umum Usulan

1. Analisis Kinerja Operasional

a. Trayek UA

Trayek UA melayani zona 1, 3, 6 dan 14 dengan panjang rute 3, 24 km. waktu operasi trayek ini ialah 10 jam yang dimulai pada pukul 06.00-16.00 WIB. Kecepatan operasi angkutan direncanakan 24 km/jam. Trayek ini akan dilayani dengan mobil angkutan umum dengan kapasitas penumpang 12 penumpang.

Tabel V. 21 Kinejrja Operasional Trayek UA

TRAYEK UA

No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum (MPU)	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	3,24	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	7,8	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul LOT	0,8	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	17,9	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	1164	Perjalanan /hari
9	Penumpang per jam	58	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

1) Waktu perjalanan (*Travel Time*)

Waktu perjalanan atau waktu operasi dari titik awal rute sampai titik akhir pada trayek usulan, disesuaikan dengan kecepatan kendaraan denan standar minimal berdasarkan kelas jalan, fungsi dan jenis angkutan. Berdasarkan kondisi lapangan, kecepatan yang digunakan dalam perhitungan ialah 25 km/jam, sehingga untuk trayek usulan dengan panjang trayek 3,24 km, waktu operasi yang dibutuhkan dalam satu

kali perjalanan, adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Travel time} &= \frac{\text{panjang rute} \times 60 \text{ menit}}{\text{kecepatan operasi}} \\ &= \frac{3,24 \times 60}{30} \\ &= 6,48 \text{ menit}\end{aligned}$$

2) Waktu Perjalanan Pulang Pergi (*Round Trip Time*)

Waktu perjalanan pulang pergi adalah waktu yang diperlukan kendaraan untuk satu kali perjalanan pulang pergi ditambah dengan waktu singgah maksimal.

$$\text{Waktu Perjalanan} = 22,2 \text{ menit}$$

$$\text{LOT} = 2,2 \text{ menit}$$

$$\text{Deviasi} = 1,1 \text{ menit}$$

$$\begin{aligned}\text{Round Trip Time} &= 2 \times (Tt + \text{LOT} + \text{Deviasi AU}) \\ &= 2 \times (6,48 + 0,8 + 0,4) \\ &= 17,9 \text{ menit}\end{aligned}$$

3) Kecepatan operasi

Kecepatan operasi (V_o) atau kecepatan perjalanan dari titik awal ke titik akhir rute trayek usulan adalah sebagai berikut:

$$\begin{aligned}V_o &= \frac{60 \times \text{panjang rute}}{\text{waktu perjalanan}} \\ &= \frac{60 \times 3,24}{6,48} \\ &= 30 \text{ km/jam}\end{aligned}$$

4) Waktu antara (*headway*)

Selisih waktu keberangkatan antara satu angkutan dengan angkutan berikutnya dapat diperhitungkan sebagai berikut:

$$\begin{aligned}\text{Headway} &= \frac{60 \times \text{faktor muat} \times \text{kapasitas}}{\text{penumpang}} \\ &= \frac{60 \times 70\% \times 12}{58} = 9 \text{ menit}\end{aligned}$$

Keterangan:

- a) Jumlah permintaan diambil dari matrik OD permintaan angkutan umum trayek A pada Tabel yaitu sebesar 9.465 permintaan/hari.
- b) Jumlah permintaan kemudian dibagi per arah, yaitu 2 (dua) arah sehingga menjadi permintaan/hari/arah. Kemudian dibagikan dengan waktu operasi yaitu 10 jam untuk menemukan jumlah permintaan setiap jam kendaraan sehingga didapatkan jumlah permintaan per arah per jam.
- c) Jumlah permintaan per arah per jam kemudian digunakan untuk menganalisis permintaan waktu sibuk dan waktu tidak sibuk.
- d) Jumlah permintaan yang digunakan dalam penentuan headway ialah permintaan per arah per jam pada waktu tidak sibuk.

5) Frekuensi

$$F = \frac{60}{H}$$
$$= \frac{60}{9} = 7 \text{ kendaraan/jam}$$

6) Faktor muat (*load faktor*)

Faktor muat ditentukan dari beberapa persen sehingga dapat diketahui kinerjanya sesuai ukuran faktor muat.

7) Jumlah RIT

Jumlah rit adalah jumlah perjalanan pulang pergi yang mampu ditempuh oleh angkutan umum dalam satu trayek pada selang waktu operasi kendaraan.

$$RIT = \frac{WAKTU OPERASI}{RTT}$$
$$= \frac{600 \text{ Menit}}{17,9} = 34 \text{ RIT}$$

Berikut merupakan rekapitulasi kinerja operasional trayek UA

Tabel V. 22 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UA

RATA - RATA							
Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	6,2	7,4	8,7	9,9	11,1	12,4	Menit
Frekuensi Kendaraan	10	8	7	6	5	5	Kendaraan /jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

Diberikan beberapa pilihan load faktor untuk mengantisipasi ketika terjadi perubahan faktor muat saat mengoperasikan jaringan trayek. Pada load faktor 70% trayek UA memiliki waktu headway 8,7 menit dengan frekuensi kendaraan sebanyak 7 kendaraan/jam.

b. Trayek UB

trayek UB memiliki panjang 5,3 km dengan melewati rute Jl. Patimura- SDN Krampyangan- Jl. Patiunus- Gor Kota Pasuruan -Jl Sultan Agung- Rsud Kodya Dati Ii Pasuruan- Jl. Kh Mansyur, zona yang dilewati pada trayek ini ialah 4, 5, 6, 13, 17. Jalan in bertipe 2/2 UD dengan jumlah permintaan penumpang sebesar 1010 perjalanan/hari. Berikut merupakan pola operasi yang digunakan pada trayek UB

Tabel V. 23 Kinerja Operasional Trayek UB

TRAYEK UB			
No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	5	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	12,7	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul	1,3	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	29,3	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	1010	perjalanan/hari
9	Penumpang per jam	51	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk pola operasi trayek UB terdapat 6 daktor muat rencana yang dapat diterapkan yaitu faktor muat 50%, 60%, 70%, 80%, 90% dan 100%.

Tabel V. 24 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UB

TRAYEK UB

Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	7,1	8,6	10,0	11,4	12,8	14,3	Menit
Frekuensi Kendaraan	9	8	7	6	5	5	Kendaraan /jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

faktor muat yang diinginkan oleh penumpang adalah sebesar 70%, sehingga waktu antar kendaraan nya berkisar 10 menit dan frekuensi kendaraan sebanyak 7 kendaraan/jam.

c. Trayek UC

Trayek UC ini melewati Halte Karang Ketug- Jl Gatot Subroto- Jl Urib Sumoharjo- Pasar Kebon Agung dengan total panjang ruas 4,3 km. rute trayek ini merupakan jalan dengan tipe 2/2 UD dengan tata guna lahan disekitarnya berupa industri meubel kayu. Trayek UC ini memiliki permintaan perjalanan sebanyak 1024 perjalanan/ hari.

Tabel V. 25 Kinerja Operasional Trayek UC

TRAYEK UC

No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum (MPU)	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	4,17	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	10,01	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul	1,0	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	23,0	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	1024	perjalanan/hari
9	Penumpang per jam	51	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk pola operasi trayek UC terdapat 6 daktor muat rencana yang dapat diterapkan yaitu faktor muat 50%, 60%, 70%, 80%, 90% dan 100%.

Tabel V. 26 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UC

TRAYEK UC

Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	7,0	8,4	9,8	11,3	12,7	14,1	Menit
Frekuensi Kendaraan	9	8	7	6	5	5	Kendaraan /jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

faktor muat yang diinginkan oleh penumpang adalah sebesar 70%,

sehingga waktu antar kendaraan nya berkisar 9,8 menit dan frekuensi kendaraan sebanyak 7 kendaraan/jam.

d. Trayek UD

Trayek UD ini melewati zona 7, 8 dan 9 dengan melewati ruas jalan Jl Erlangga- Jl Hasanudin- Jl Halmahera Jl. Hangtuah- Jl. Banda- Jl Irian Jaya- Jl Kyai Sepuh- Jl. Slamet Riyadi- Jl. Margo Taruno. Pada trayek UD ini memiliki total permintaan perjalanan sebanyak 1018 perjalanan/hari. Berikut merupakan pola kinerja operasional trayek UD.

Tabel V. 27 Kinerja Operasional Trayek UD

TRAYEK UD

No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum (MPU)	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	7,39	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	17,74	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul	1,8	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	40,8	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	1024	perjalanan/hari
9	Penumpang per jam	51	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk pola operasi trayek UD terdapat 6 daktor muat rencana yang dapat diterapkan yaitu faktor muat 50%, 60%, 70%, 80%, 90% dan 100%

Tabel V. 28 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UD

TRAYEK UD

Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	7,0	8,4	9,8	11,3	12,7	14,1	Menit
Frekuensi Kendaraan	9	8	7	6	5	5	Kendaraan/jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

faktor muat yang diinginkan oleh penumpang adalah sebesar 70%, sehingga waktu antar kendaraan nya berkisar 9,8 menit dan frekuensi kendaraan sebanyak 7 kendaraan/jam.

e. Trayek UE

Trayek UE ini ialah trayek yang melewati ruas jalan Terminal Blandongan- Jl Kh Hasyim Ashari - Jl. Untung Suropati dengan total panjang 4,8 km. total permintaan perjalanan pada ruas jalan ini ialah sebesar 719 perjalanan/ hari. Untuk pola kinerja operasional disajikan dalam tabel berikut :

Tabel V. 29kinerja Trayek Operasional UE

TRAYEK UE

No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum (MPU)	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	4,57	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	10,97	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul	1,1	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	25,2	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	719	perjalanan/ha ri
9	Penumpang per jam	36	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk pola operasi trayek UE terdapat 6 daktor muat rencana yang dapat diterapkan yaitu faktor muat 50%, 60%, 70%, 80%, 90% dan 100%

Tabel V. 30 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek UE

TRAYEK UE

Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	10,0	12,0	14,0	16,0	18,0	20,0	Menit
Frekuensi Kendaraan	6	5	5	4	4	3	Kendaraan /jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

faktor muat yang diinginkan oleh penumpang adalah sebesar 70%, sehingga waktu antar kendaraan nya berkisar 14 menit dan frekuensi kendaraan sebanyak 5 kendaraan/jam.

f. Trayek UF

Trayek UF merupakan trayek dengan panjang 3,11 yang melewati ruas jalan terminal pariwisata- jl soekarno hatta- jl. Wachid hasyim - jl. Panglima sudirman- jl ahmad dahlan. Total permintaan perjalanan pada trayek ini ialah sebesar 1855 perjalanan/hari.

Tabel V. 31 Kinerja Operasional Trayek UF

TRAYEK UF

No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum (MPU)	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	5,12	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	12,29	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul	1,2	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	28,3	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	3650	perjalanan/hari
9	Penumpang per jam	183	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk pola operasi trayek UF terdapat 6 daktor muat rencana yang dapat diterapkan yaitu faktor muat 50%, 60%, 70%, 80%, 90% dan 100%

Tabel V. 32 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek Uf

TRAYEK UF

Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	2,0	2,4	2,8	3,2	3,6	3,9	Menit
Frekuensi Kendaraan	31	26	22	20	17	16	Kendaraan /jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

faktor muat yang diinginkan oleh penumpang adalah sebesar 70%, sehingga waktu antar kendaraan nya berkisar 2,8 menit dan frekuensi kendaraan sebanyak 22 kendaraan/jam.

Terdapat satu trayek lama yang akan tetap beroperasi lantaran trayek ini melayani zona dengan permintaan perjalanan yang juga tinggi dan tidak mengalami tumpang tindih dengan trayek lain.

g. Trayek D2

Trayek D2 ini melayani rute sepanjang 4,51 km dengan melewati ruas Halte Karang Ketug-Jl. Soekarno Hatta-Jl. Jend A Yani - Jl. Ir H Juanda. Trayek ini memiliki permintaan perjalanan sebesar 1.386 perjalanan/ hari. Berikut merupakan pola operasi trayek D2 :

Tabel V. 33 Kinerja Operasional Trayek D2

TRAYEK D2 LAMA

No	Indikator	Kinerja Angkutan Umum	Satuan
1	Jenis Kendaraan	Mobil Penumpang Umum (MPU)	
2	Kapasitas	12	Penumpang
3	Panjang Rute	4,51	Km
4	Kecepatan Operasi rencana	25	Km/jam
5	Waktu Perjalanan (Travel Time)	10,82	Menit
6	Waktu Berhenti di Simpul	1,1	Menit
7	Waktu Bolak-balik (Round Trip Time)	24,9	Menit
8	Permintaan angkutan umum/hari	1386	perjalanan/hari
9	Penumpang per jam	69	penumpang

Sumber : Hasil Analisis 2022

Untuk pola operasi trayek UF terdapat 6 faktor muat rencana yang dapat diterapkan yaitu faktor muat 50%, 60%, 70%, 80%, 90% dan 100%

Tabel V. 34 Rekapitulasi Kinerja Operasional Trayek D2

TRAYEK D2 LAMA

Indikator	Faktor Muat (Load Factor)						Keterangan
	50%	60%	70%	80%	90%	100%	
Waktu Antar Kendaraan	5,2	6,2	7,3	8,3	9,4	10,4	Menit
Frekuensi Kendaraan	12	10	9	8	7	6	Kendaraan /jam

Sumber : Hasil Analisis 2022

faktor muat yang diinginkan oleh penumpang adalah sebesar 70%, sehingga waktu antar kendaraan nya berkisar 7,3 menit dan frekuensi kendaraan sebanyak 9 kendaraan/jam.

2. Analisa Kinerja Jaringan Trayek Usulan

a. Tumpang Tindih Trayek

Rute trayek usulan ini dibuat dengan memperhatikan masing masing trayek untuk mengurangi angka tumpang tindih.

Tabel V. 35 Presentase Tumpang Tindih Trayek Usulan

No.	Trayek	Panjang Sebenarnya (km)	Panjang Tumpang Tindih	Persentase
	(a)	(b)	(c)	$(d)=(c)/(b)*100\%$
1	UA	3,24	0,0	0%
2	UB	4,45	0,0	0%
3	UC	4,17	0,0	0%
4	UD	7,39	0,0	0%
5	UE	4,57	0,0	0%
6	UF	3,1	0,0	0%
7	D2	4,51	0,4	9%

Sumber : Hasil Analisis 2022

Batas tingkat tumpang tindih trayek ialah 50% menurut SK 687/2002 sehingga tingkat tumpang tindih pada trayek D2 cukup baik.

b. Nisbah pelayanan angkutan umum

Nisbah atau angka banding ini mengukur panjang jalan yang dilalui pelayanan angkutan dengan luas (km²) daerah yang dilayani. Tabel dibawah ini merupakan tabel kepadatan jaringan trayek usulan di Kota Pasuruan :

Tabel V. 36 Cakupan Pelayanan Trayek Usulan

No.	Trayek	Panjang Sebenarnya (km)	Panjang Tumpang Tindih	panjang trayek	Area Converage (km)	Cakupan pelayanan (km ²)
	(a)	(b)	(C)	(d)= (b)-(c)	(e)	(f) = (d)*(e)
1	UA	3,24	0,0	3,24	0,8	2,6
2	UB	4,45	0,0	4,45	0,8	3,6
3	UC	4,17	0,0	4,17	0,8	3,3
4	UD	7,39	0,0	7,39	0,8	5,9
5	UE	4,57	0,0	4,57	0,8	3,7
6	UF	3,1	0,0	3,10	0,8	2,5
7	D2	4,51	0,4	4,09	0,8	3,3
Total		31,43		31,01		24,8

Sumber : Hasil Analisis 2022

Tabel V. 37 Nisbah Trayek Usulan

Total Cakupan Pelayanan (km2)	Luas Wilayah yang dilayani AU	Nisbah
24,8	36,58	0,68

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan tabel hasil analisis tersebut kinerja jaringan trayek usulan di Kota Pasuruan memiliki nisbah pelayanan angkutan umum sebesar 68,7%.

5.5 Perbandingan Kinerja Operasional dan Jaringan Trayek Eksisting Serta Usulan

Kinerja operasional dan jaringan antara trayek eksisting dan usulan dapat dibandingkan dengan indikator yang dilihat ialah frekuensi kendaraan, headway serta waktu tempuh. Pada kinerja jaringan yang dilakukan perbandingan adalah tingkat tumpang tindih trayek dan nisbah pelayanan angkutan umum.

5.5.1 frekuensi

Tabel V. 38 Perbandingan Frekuensi Trayek Eksisting Dan Usulan

EKSISTING		USULAN	
TRAYEK	FREKUENSI (KEND/JAM)	FREKUENSI (KEND/JAM)	TRAYEK
Lyn C	1	7	UA
Lyn D1	3	7	UB
Lyn D2	3	7	UC
Lyn D3	4	7	UD
Lyn E2	2	5	UE
Lyn F	6	22	UF
Lyn G2	4	9	D2
Lyn G3	3		
Lyn K	2		
Lyn BP	7		

Sumber : Hasil Analisis 2022

Berdasarkan hasil perbandingan usulan dan eksisting maka dapat diketahui bahwa frekuensi pada trayek usulan lebih sering.

5.5.2 Wantu Antara (*Headway*)

Tabel V. 39 Perbandingan Headdway Trayek Eksisting Dan Usulan

EKSISTING		USULAN	
TRAYEK	HEADWAY (MENIT)	HEADWAY (MENIT)	TRAYEK
Lyn C	60	8,7	UA
Lyn D1	20	10	UB
Lyn D2	20	9,8	UC
Lyn D3	15	9,8	UD
Lyn E2	30	14	UE
Lyn F	10	2,8	UF
Lyn G2	15	7,3	D2
Lyn G3	20		
Lyn K	30		
Lyn BP	9		

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada perbandingan headway pada trayek usulan pendek sehingga penumpang tidak perlu menunggu terlalu lama untuk mendapatkan angkutan umum kembali.

5.5.3 Waktu Tempuh (*Travel Time*)

Tabel V. 40 Perbandingan Waktu Tempuh Trayek Eksisting Dan Usulan

EKSISTING		USULAN	
TRAYEK	WAKTU TEMPUH (MENIT)	WAKTU TEMPUH (MENIT)	TRAYEK
Lyn C	40,1	8	UA
Lyn D1	34,3	13	UB
Lyn D2	40,1	10	UC
Lyn D3	34,9	18	UD
Lyn E2	41,3	11	UE
Lyn F	44,1	12	UF
Lyn G2	33,9	11	D2
Lyn G3	34,5		
Lyn K	33		
Lyn BP	25,9		

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada perbandingan lama waktu tempuh trayek usulan memiliki waktu tempuh yang lebih singkat.

5.5.4 Nisbah Panjang Trayek Dan Luas Wilayah

Tabel V. 41 Perbandingan Nisbah Trayek Eksisting Dan Usulan

	Total Cakupan Pelayanan (km ²)	Luas Wilayah yang dilayani AU	Nisbah
Usulan	24,8	35,28	0,68
Eksisting	9,76	35,28	0,28

Sumber : Hasil Analisis 2022

Pada nisbah trayek usulan ialah 0,7 sementara pada trayek eksisting 0,28. Hal ini menunjukkan bahwa trayek usulan memiliki cakupan pelayanan yang lebih besar dari pada trayek eksisting dengan tingkat tumpang tindih yang kecil. Sehingga pelayanan angkutan umum menjadi efektif dan efisien.

5.5.5 Tingkat Tumpang Tindih Trayek

Tabel V. 42 Perbandingan Panjang Tumpang Tindih Trayek Eksisting

No.	Trayek	Panjang Sebenarnya (km)	Panjang Tumpang Tindih (c)	Panjang Tumpang Tindih (d)=(c)/(b)*100%
	(a)	(b)	(c)	
1	Lyn C	16,8	15,8	94%
2	Lyn D1	11	11,0	100%
3	Lyn D2	15,8	15,8	100%
4	Lyn D3	13	10,1	78%
5	Lyn E2	16,5	13,7	83%
6	Lyn F	16,9	16,0	95%
7	Lyn G2	11,5	11,5	100%
8	Lyn G3	11,5	9,5	83%
9	Lyn K	12,1	12,1	100%
10	Lyn BP	10,7	8,1	76%

Sumber : Hasil Analisis 2022

Tabel V. 43 Perbandingan Panjang Tumpang Tindih Trayek Usulan

No.	Trayek	Panjang Sebenarnya (km)	Panjang Tumpang Tindih	Presentase tumpang tindih
1	UA	3,24	0,0	0%
2	UB	4,45	0,0	0%
3	UC	4,17	0,0	0%
4	UD	7,39	0,0	0%
5	UE	4,57	0,0	0%
6	UF	3,1	0,0	0%
7	D2	4,51	0,4	9%

Dilihat dari segi tumpang tindih trayek pada trayek usulan hanya terdapat satu trayek yang mengalami tumpang tindih trayek yaitu pada trayek D2 tepatnya pada ruas jalan Soekarno -Hatta.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa maka dapat disimpulkan bahwa

1. Jumlah trayek pada kondisi eksisting ialah 10 trayek yaitu tryek C, D1, D2, D3, E2, F, G2, G3, K, BP. Pada demand aktual memiliki banyak jumlah perjalanan sebanyak 4046 perintah perjalanan/hari dengan kemauan masyarakat pasuruan untuk berpindah menggunakan angkutan umum sebanyak 3,5%.

Tabel VI. 1 Kinerja Operasional Trayek Eksisting

TRAYEK	FREKUENSI (KEND/JAM)	HEADWAY (MENIT)	WAKTU TEMPUH (MENIT)	Presentase Tumpang Tindih
Lyn C	1	60	40,1	100%
Lyn D1	3	20	34,3	100%
Lyn D2	3	20	40,1	100%
Lyn D3	4	15	34,9	78%
Lyn E2	2	30	41,3	83%
Lyn F	6	10	44,1	95%
Lyn G2	4	15	33,9	100%
Lyn G3	3	20	34,5	83%
Lyn K	2	30	33	100%
Lyn BP	7	9	25,9	76%

Tabel VI. 2 Kinerja Jaringan Trayek Eksisting

	Total Cakupan Pelayanan (km ²)	Luas Wilayah yang dilayani AU	Nisbah
Eksisting	9,76	35,28	0,28

Sementara itu waktu antara kendaraan atau headway ialah sekitar 23 menit. Pada total cakupan pelayan trayek eksisting sebesar 24,8 km² dengan nisbah 0,68. Selanjutnya waktu tempuh pada

kondisi eksisting rata rata tiap trayeknya mencapai 36 menit. tingkat tumpang tindih rata rata pada kondisi eksisting mencapai 92%.

2. Hasil penataan trayek di Kota Pasuruan menghasilkan 7 trayek usulan yang di tentukan berdasarkan pemeringkatan demand potensial dengan memperhatikan ruas jalan dan tumpang tindih trayek sebelumnya, banyaknya demand potensial masyarakat kota pasuruan ialah 18.815 perjalanan/ hari. Rute usulan trayek adalah sebagai berikut :

Tabel VI. 3 Rute Trayek Usulan

Trayek	Rute Trayek	Jarak (km)
UA	Jl. Veteran- Jl. Pahlawan - Stadion Untung Suropati- Jl. Dokter Wahidin Sudiro Husodo- Halte Pmi- Rsud Dr. R. Soedarsono	3,24
UB	Jl. Patimura- Sdn Krampyangan Jl. Patiunus- Gor Kota Pasuruan-Jl Sultan Agung- Rsud Kodya Dati li Pasuruan- Jl. Kh Mansyur	5,3
UC	Halte Karang Ketug- Jl Gatot Subroto- Jl Urib Sumoharjo- Pasar Kebon Agung	4,3
UD	Jl Erlangga- Jl Hasanudin- Jl Halmahera Jl. Hangtuah- Jl. Banda- Jl Irian Jaya- Jl Kyai Sepuh- Jl. Slamet Riyadi- Jl. Margo Taruno	7,5
UE	Terminal Blandongan- Jl Kh Hasyim Ashari - Jl. Untung Suropati	4,8
UF	Terminal Pariwisata- Jl Soekarno Hatta- Jl. Wachid Hasyim - Jl. Panglima Sudirman- Jl Ahmad Dahlan	3,11
D2	Halte Karang Ketug-Jl. Soekarno Hatta-Jl. Jend A Yani - Jl. Ir H Juanda	4,51

3. Jumlah trayek usulan ialah 7 trayek. 6 diantaranya ialah trayek baru yaitu UA, UB, UC, UD, UE, UF sementara 1 trayek merupakan trayek lama yaitu trayek D2. Pada trayek usulan memiliki frekuensi rata rata 9 kendaraan/jam, headway tiap angkutan umum rata rata ialah 9 menit. Sementara waktu tempuh angkutan umum usulan berkisar pada 12 menit dengan perbandingan cakupan wilayah dan luas wilayah 0,68.

Tabel VI. 4 Kinerja Operasioanl Trayek Eksisting

TRAYEK	FREKUENSI (KEND/JAM)	HEADWAY (MENIT)	WAKTU TEMPUH (MENIT)	Presentase Tumpang Tindih
Lyn C	1	60	40,1	100%
Lyn D1	3	20	34,3	100%
Lyn D2	3	20	40,1	100%
Lyn D3	4	15	34,9	78%
Lyn E2	2	30	41,3	83%
Lyn F	6	10	44,1	95%
Lyn G2	4	15	33,9	100%
Lyn G3	3	20	34,5	83%
Lyn K	2	30	33	100%
Lyn BP	7	9	25,9	76%

Tabel VI. 5 Kinerja Operasional Trayek Usulan

TRAYEK	FREKUENSI (KEND/JAM)	HEADWAY (MENIT)	WAKTU TEMPUH (MENIT)	Presentase tumpang tindih
UA	7	8,7	8	0%
UB	7	10	13	0%
UC	7	9,8	10	0%
UD	7	9,8	18	0%
UE	5	14	11	0%
UF	22	2,8	12	0%
D2	9	7,3	11	9%

Tabel VI. 6 Perbandingan Cakupan Pelayanan Trayek Eksisting Dan Usulan

	Total Cakupan Pelayanan (km2)	Luas Wilayah yang dilayani AU	Nisbah
Usulan	24,8	35,28	0,68
Eksisting	9,76	35,28	0,28

6.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan, saran yang dapat diberikan demi lebih baiknya penelitian selanjutnya ialah :

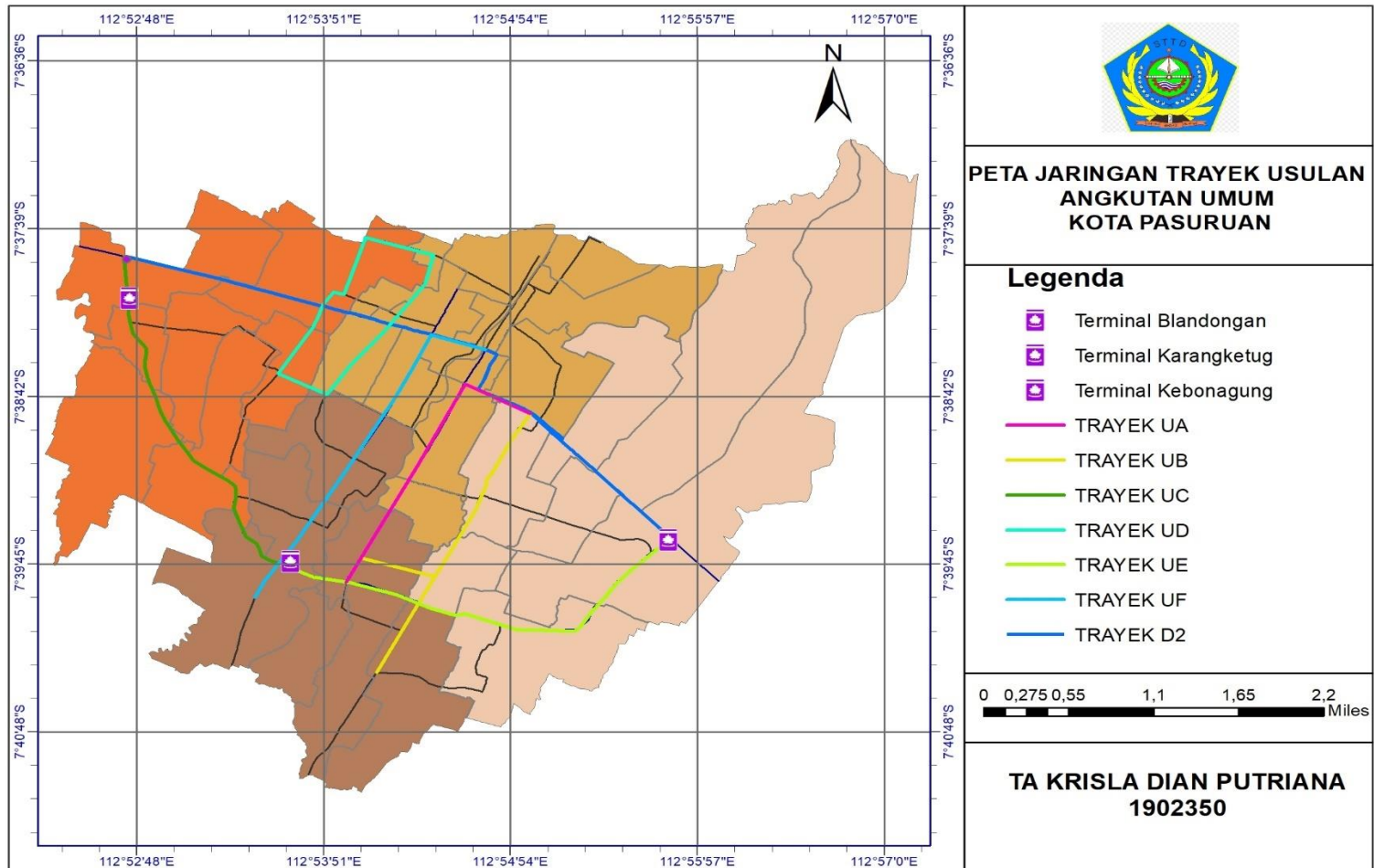
1. Dilakukan rasionalisasi jumlah armada pada trayek baru.
2. Dilakukan kajian pembebanan untuk mengetahui kondisi kepadatan ruas jalan serta perhitungan biaya operasi kendaraan trayek usulan baru.
3. Usulan penetapan SK trayek angkutan umum usulan.

DAFTAR PUSTAKA

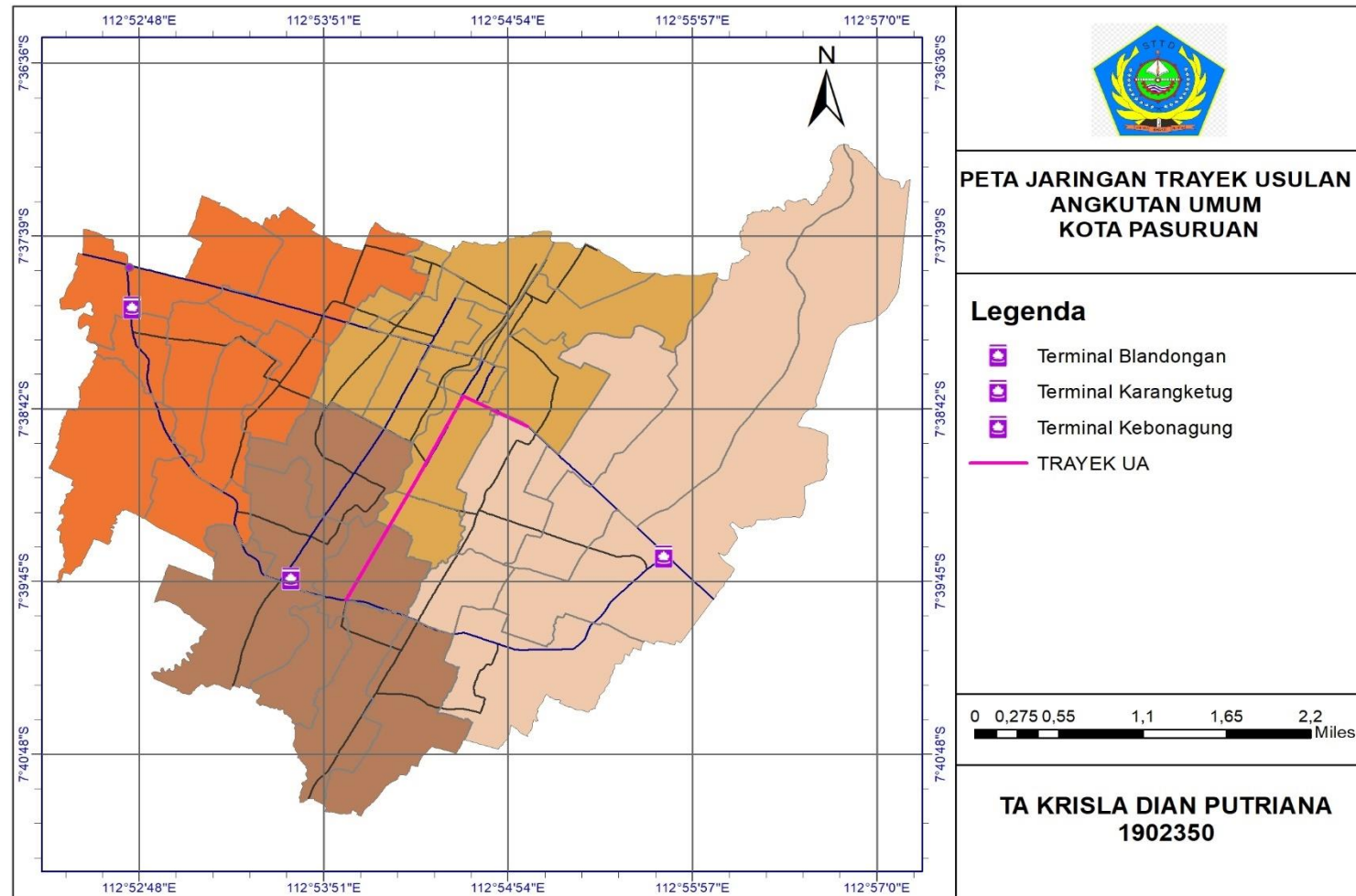
- _____, 2009. Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- _____, 2013. Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta.
- _____, 2009. Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta.
- _____, 2002. SK Dirjen Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.
- _____, 1986. The International World Bank for Reconstruction and Development, Urban Transport. Washington.
- Tamin, Ofiyar Z. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Kedua, Institut Teknologi Bandung.
- Warpani , Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Pengangkutan. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Sekolah Tinggi Transportasi Darat. 2022. Pedoman Kertas Kerja Wajib dan Artikel Ilmiah Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan. Bekasi: Sekolah Tinggi Transportasi Darat.
- TIM Praktek Kerja Lapangan Kota Pasuruan. 2022. Laporan Umum Manajemen Transportasi Jalan di Kota Pasuruan dan Identifikasi Permasalahannya. Bekasi: Sekolah Tinggi Transportasi Darat.

LAMPIRAN

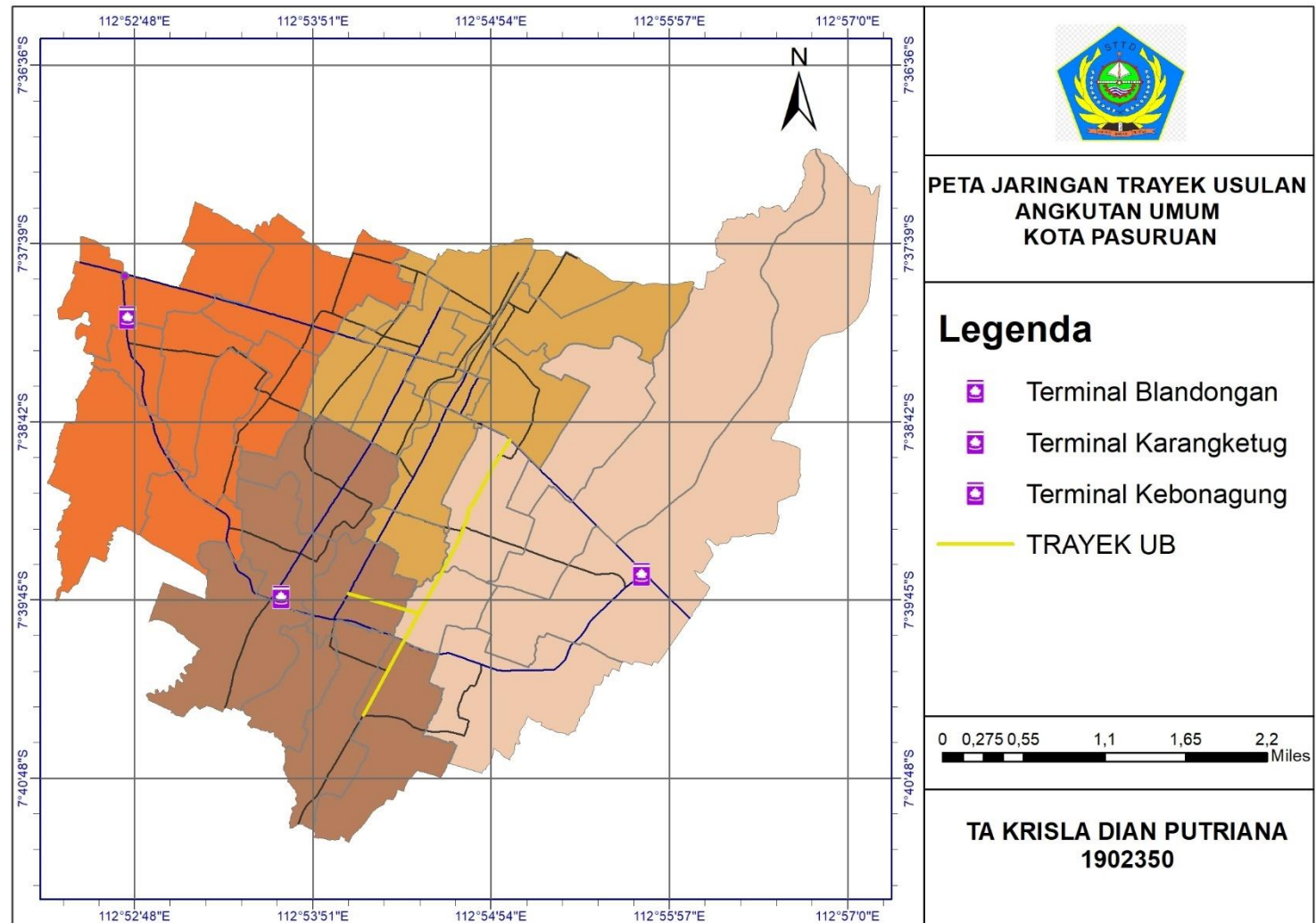
Lampiran 1 Peta Jaringan Trayek Usulan



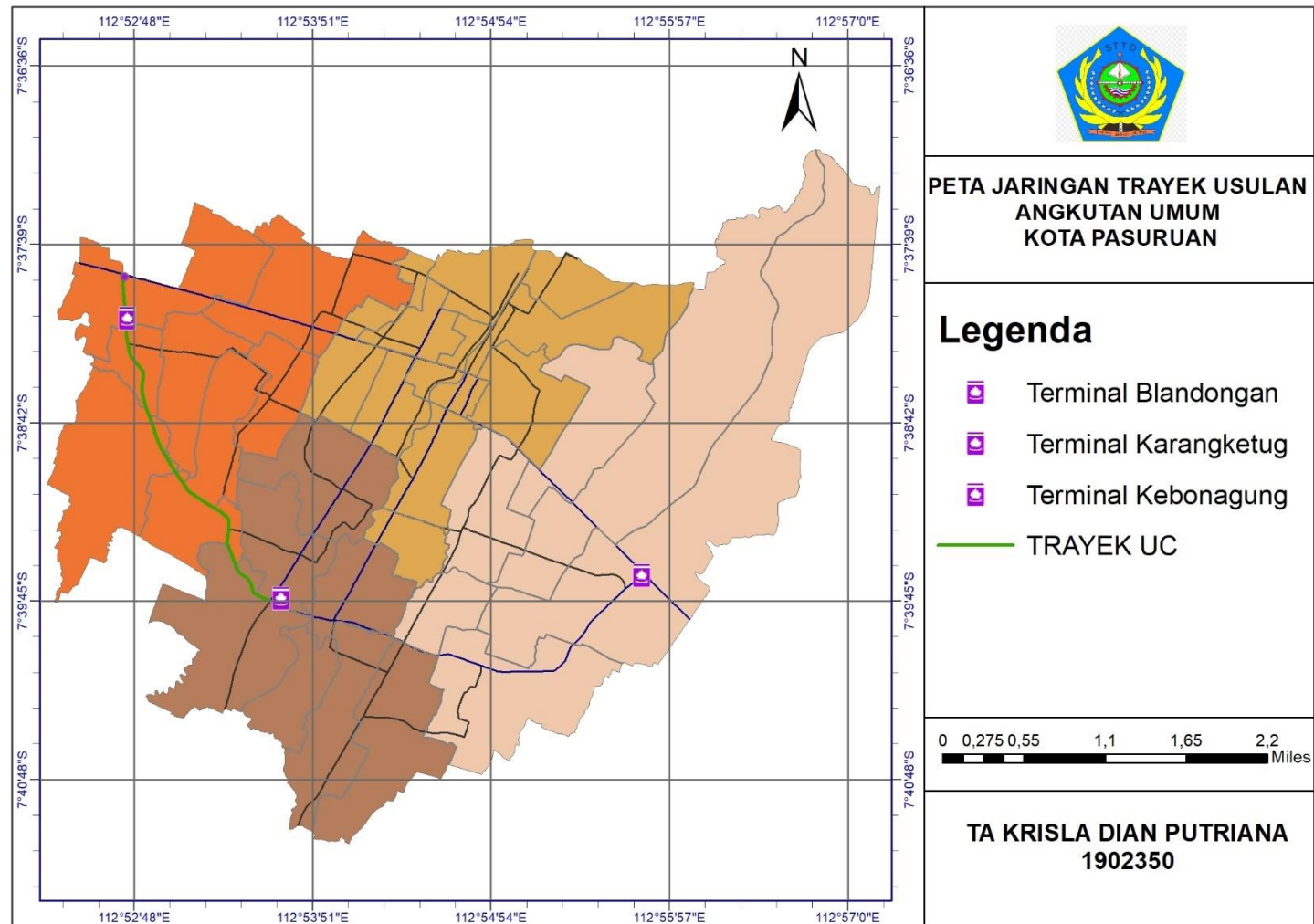
Lampiran 2 Peta Jaringan Trayek Usulan UA



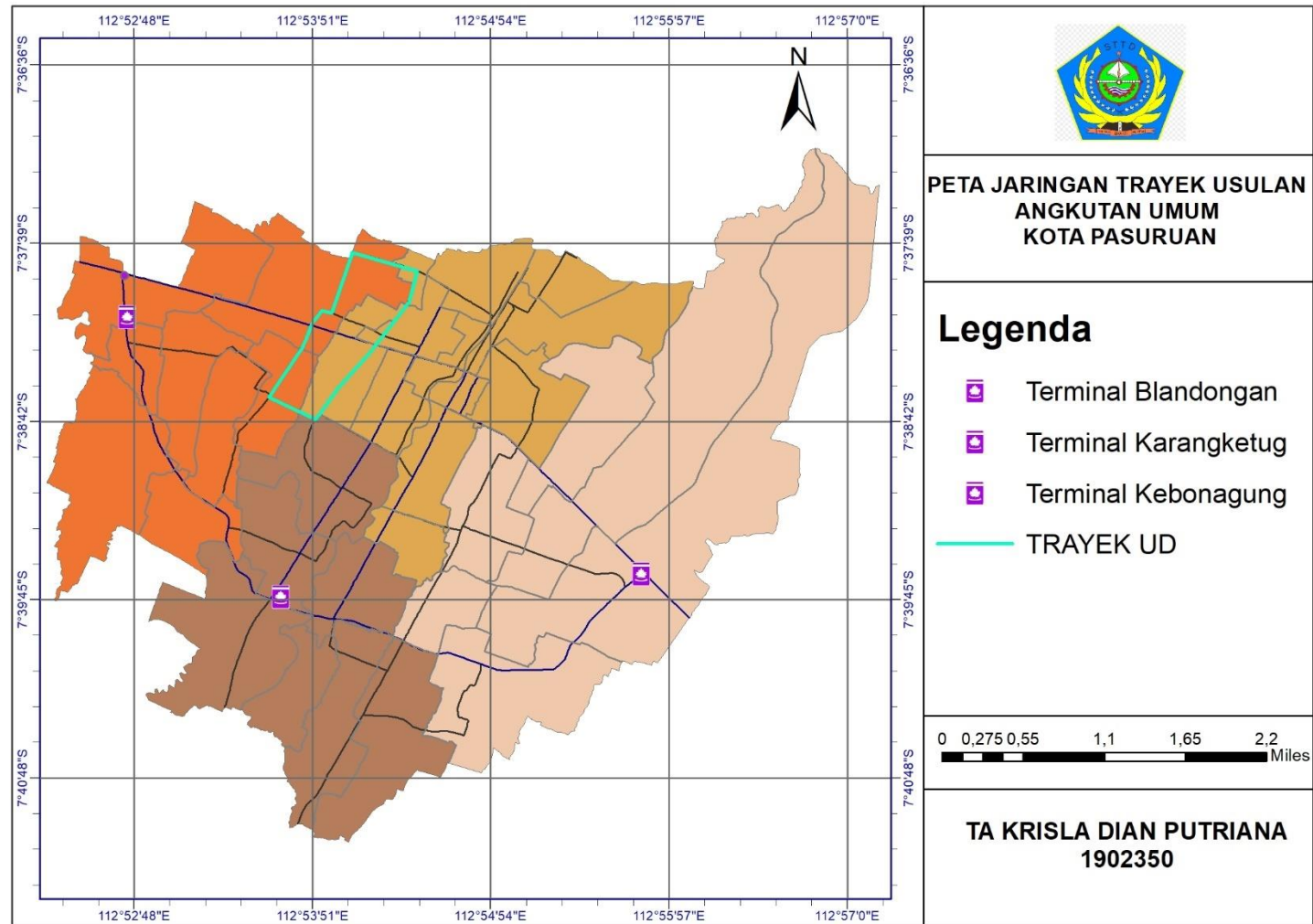
Lampiran 3 Peta Jaringan Trayek Usulan UB



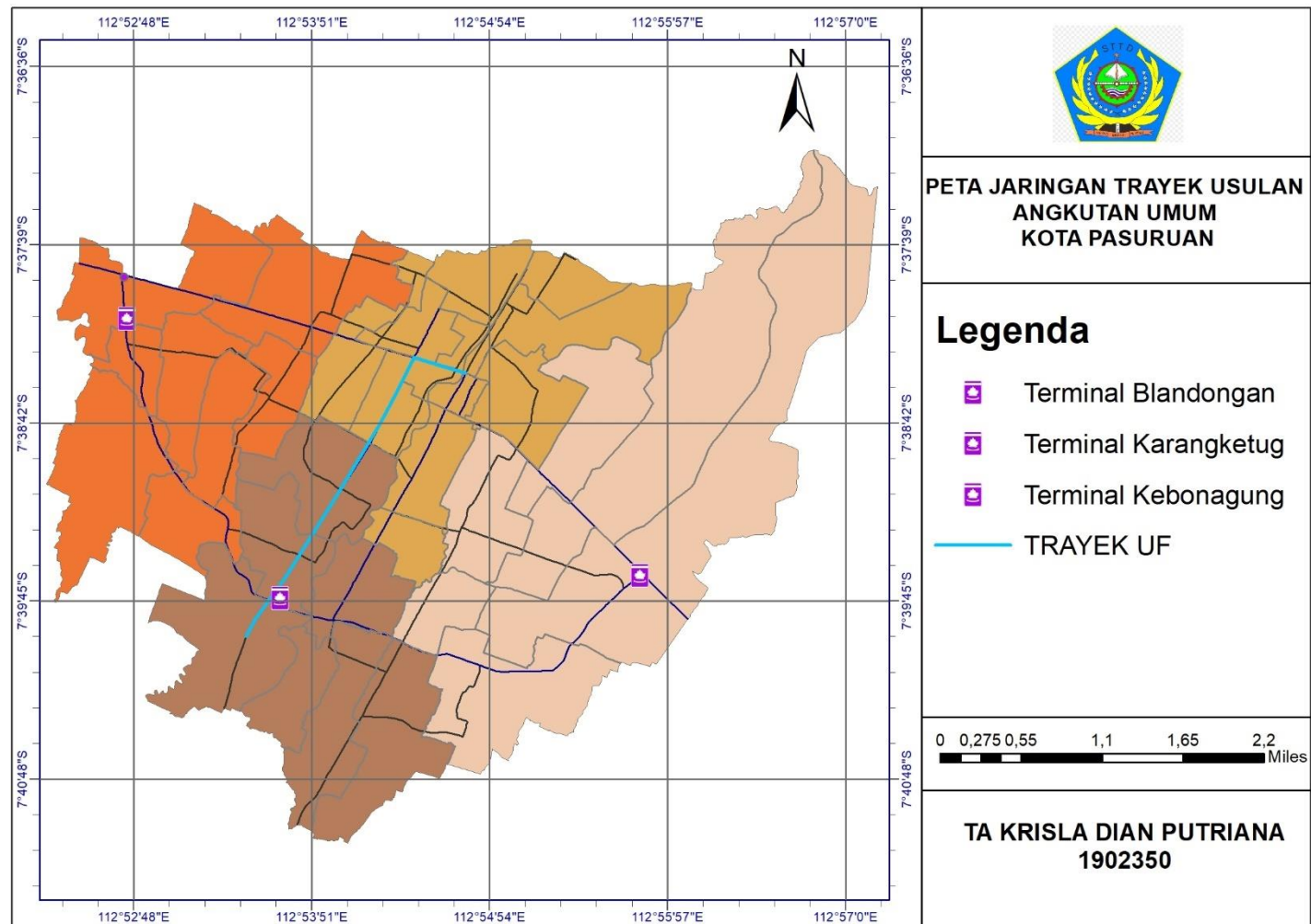
Lampiran 4 Peta Jaringan Trayek Usulan UC



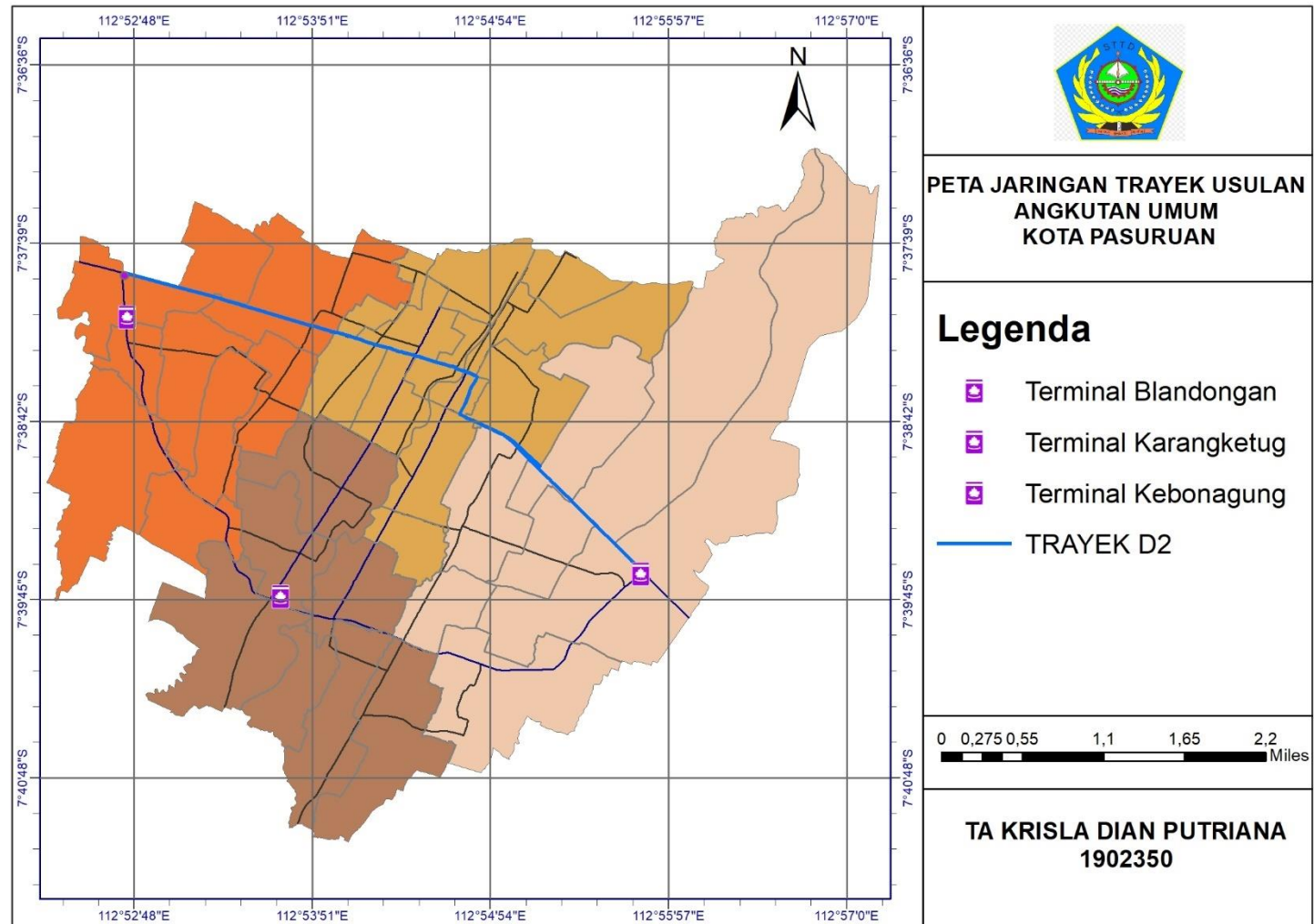
Lampiran 5 Peta Jaringan Trayek Usulan UD



Lampiran 6 Peta Jaringan Trayek Usulan UF



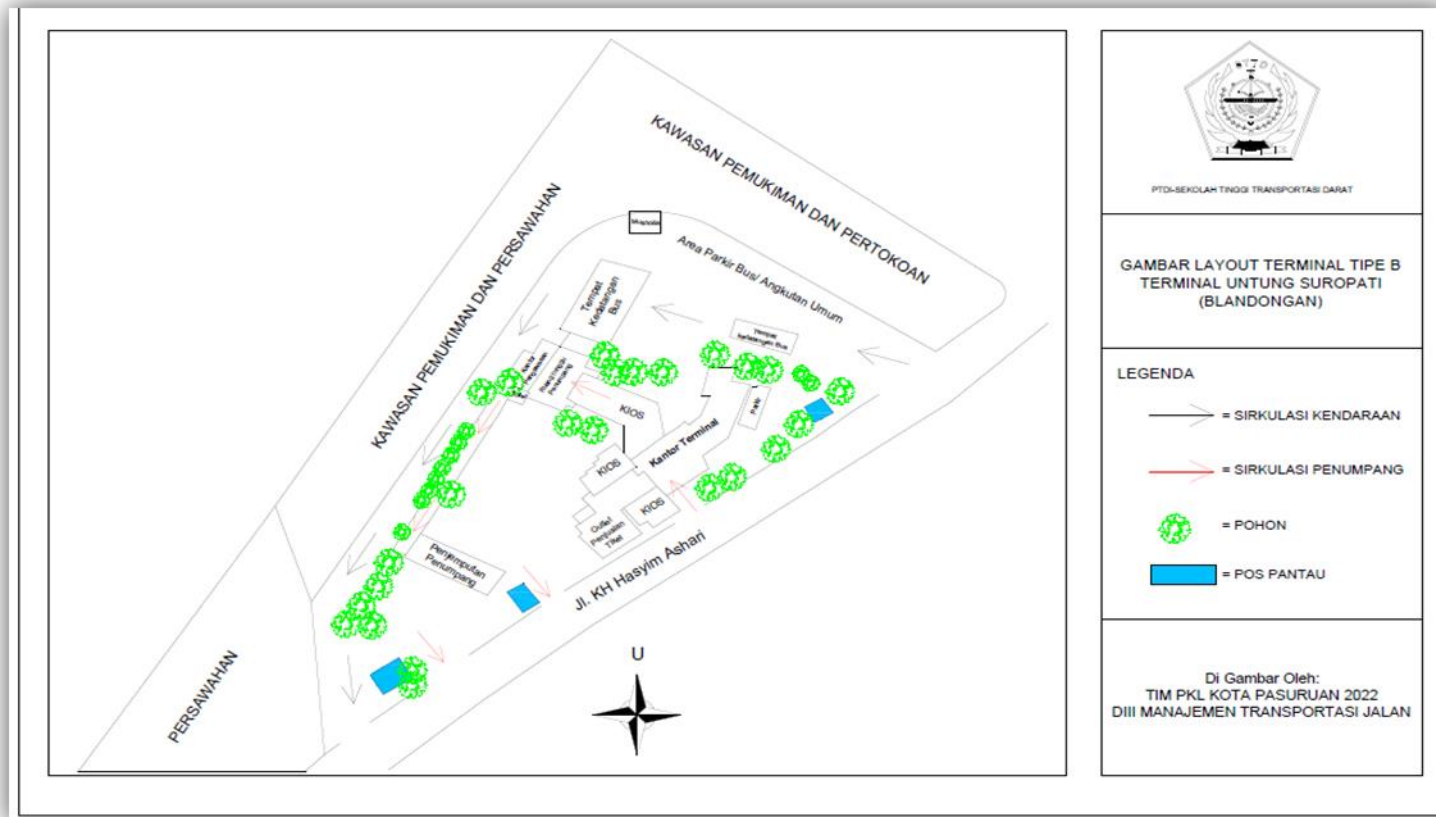
Lampiran 7 Peta Jaringan Trayek Usulan D2



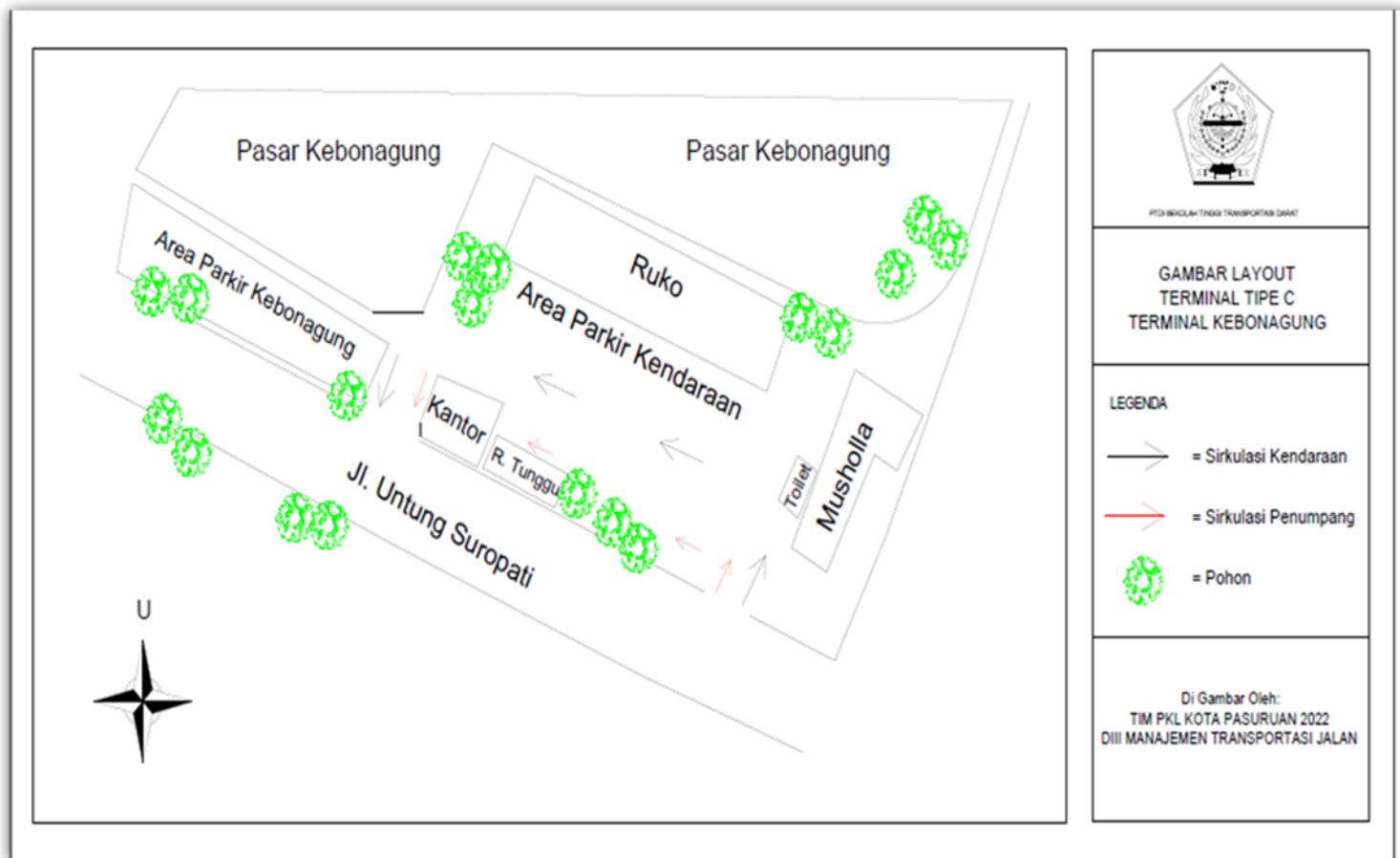
Lampiran 8 Tabel Kepadatan Trayek

Kode Trayek	ZONA YANG DILEWATI	LUAS WILAYAH (KM2)	PANJANG TRAYEK (KM)	KEPADATAN JARINGAN TRAYEK PER ZONA(M/KM2)	KEPADATAN JARINGAN TRAYEK (KM/KM2)	PANJANG TRAYEK	
UA	3	1,30	0,56	43%	2,995	3,24	
	1	0,91	1	110%			
	6	1,18	0,9	76%			
	14	1,11	0,78	70%			
UB	4	1,13	1,2	106%	3,716	4,45	
	5	1,40	1,76	126%			
	6	1,18	0,12	10%			
	13	0,89	0,94	106%			
	17	1,80	0,43	24%			
UC	19	3,22	2,56	80%	2,206	4,17	
	7	1,13	1,49	132%			
	14	1,30	0,12	9%			
UD	9	1,01	1,8	178%	6,407	7,39	
	8	1,29	2,93	227%			
	7	1,13	2,66	235%			
UE	12	3,70	2,7	73%	2,633	4,57	
	13	0,89	0,98	110%			
	14	1,11	0,89	80%			
UF	1	0,91	0,64	70%	3,109	3,1	
	2	0,54	0,48	89%			
	3	1,3	0,1	8%			
	6	1,18	0,55	47%			
	14	1,3	0,75	58%			
	18	1,46	0,58	40%			
D2	19	3,08	0,4	13%	3,18	4,51	
	16	1,40	0,89	64%			
	8	1,29	0,69	53%			
	2	0,54	0,44	81%			
	3	1,3	0,78	60%			
	4	1,13	0,1	9%			
	11	3,22	1,21	38%			
Total	279	44,33	31,43	71%	24,246		

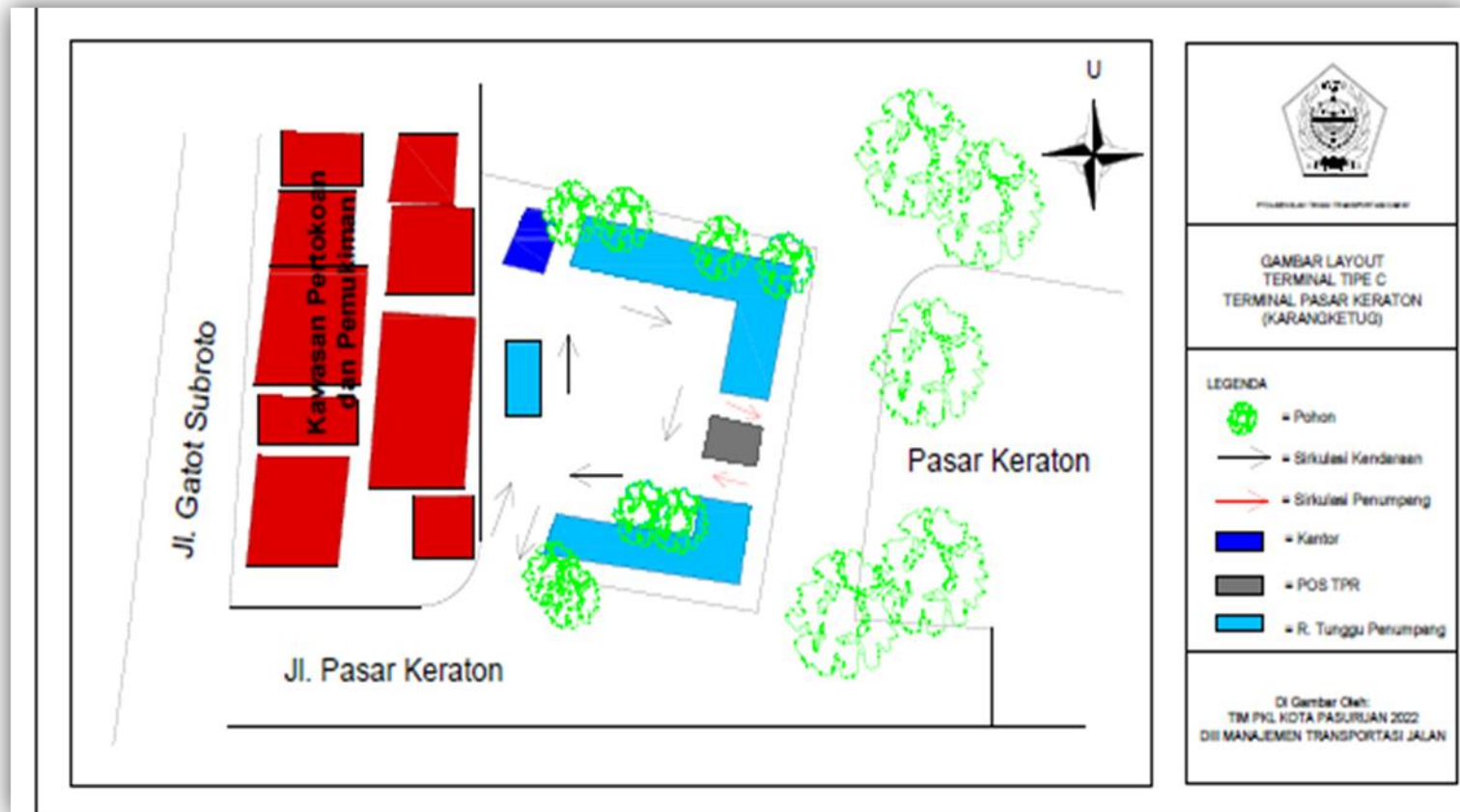
Lampiran 9 Layout Terminal Tipe B Untung Suropati



Lampiran 10 Layout Terminal Tipe C Terminal Kebonagung



Lampiran 11 Layout Terminal Tipe C Terminal Karangketug

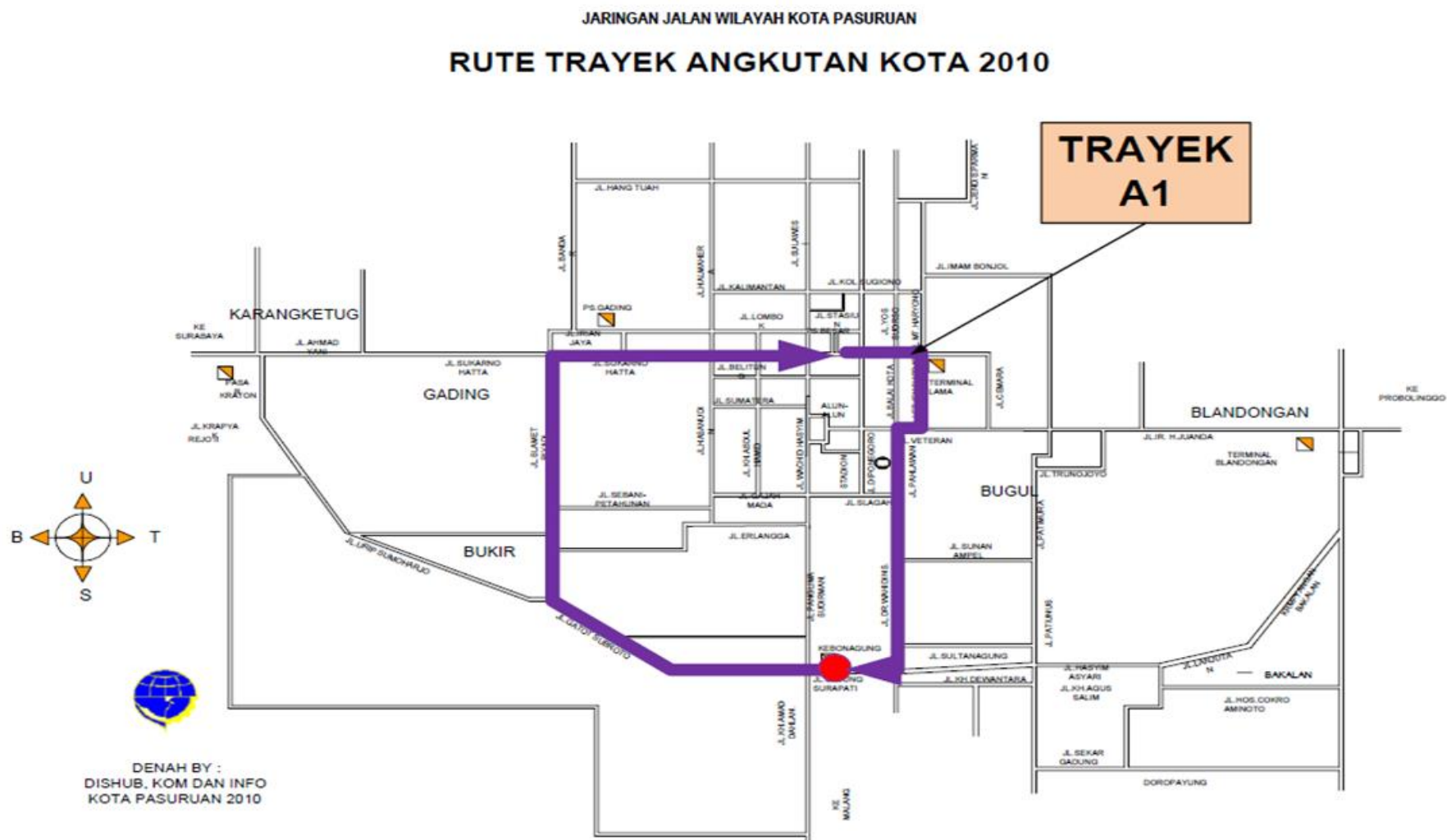


Lampiran 12 Profil Trayek A1



Nama Trayek		A1
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	6
	Beroperasi	0
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP		14 Km
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 13 Peta Trayek A1

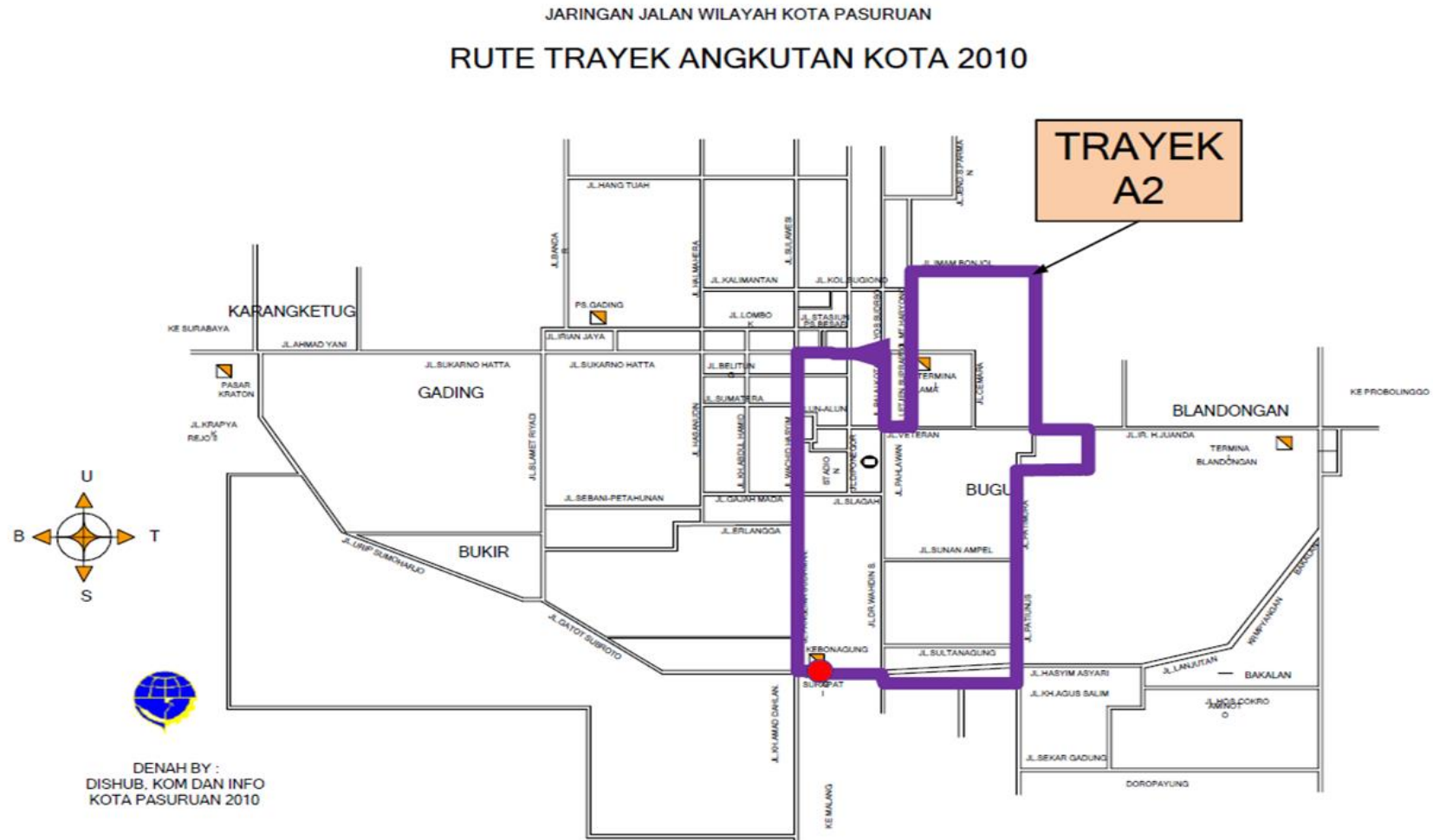


Lampiran 14 Profil Trayek A2



Nama Trayek		A2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		Pengusaha
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	5
	Beroperasi	0
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	PS. Kebonagung
	Akhir	PS. Kebonagung
Panjang Rute PP		13 Km
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 15 Peta Trayek A2

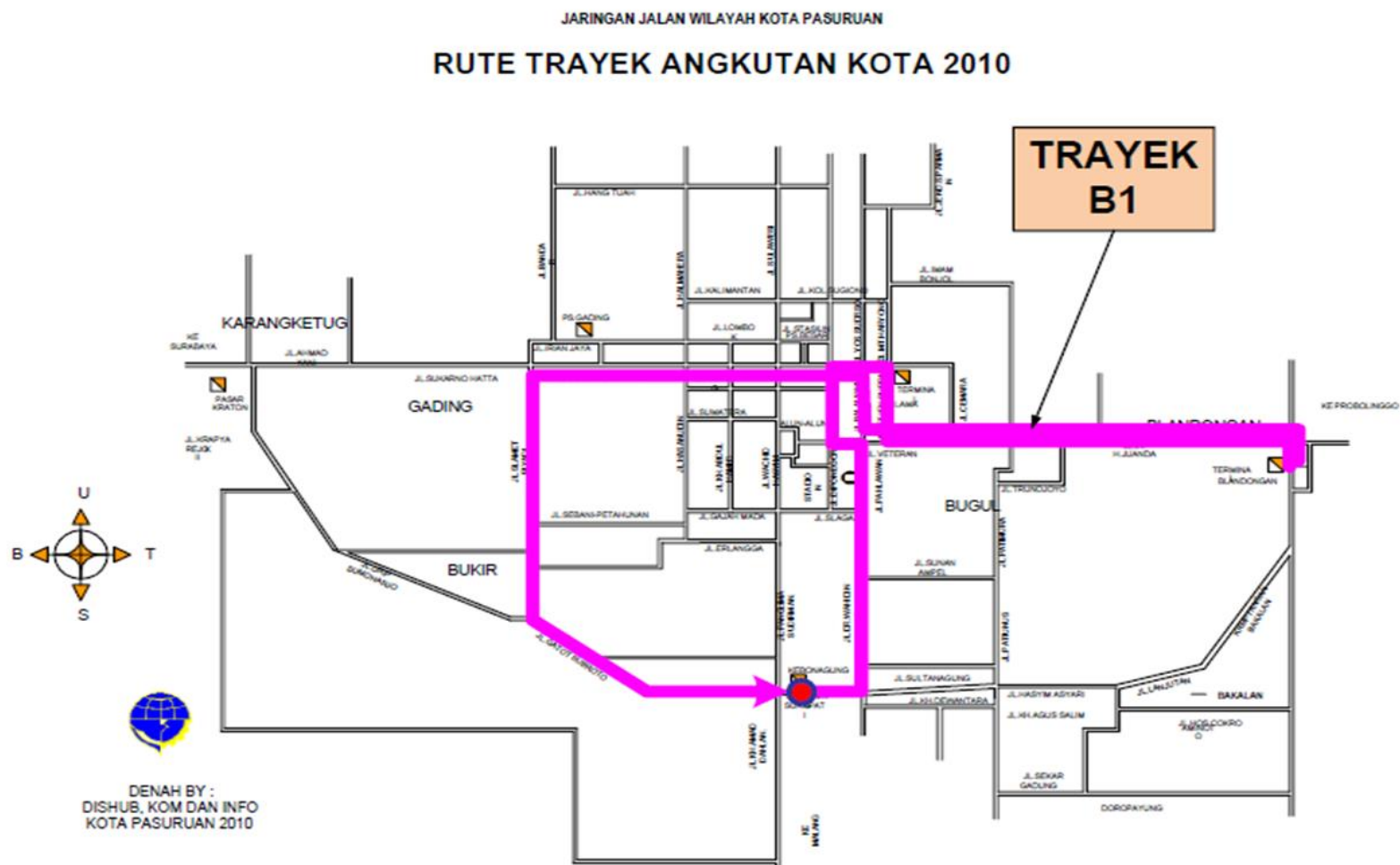


Lampiran 16 Profil Trayek B1



Nama Trayek		B1
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		Pengusaha
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	11
	Beroperasi	0
Umur Rata-Rata (Tahun)		29
Jurusan	Awal	PS. Kebonagung
	Akhir	PS. Kebonagung
Panjang Rute PP		15 Km
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 17 Peta Trayek B1

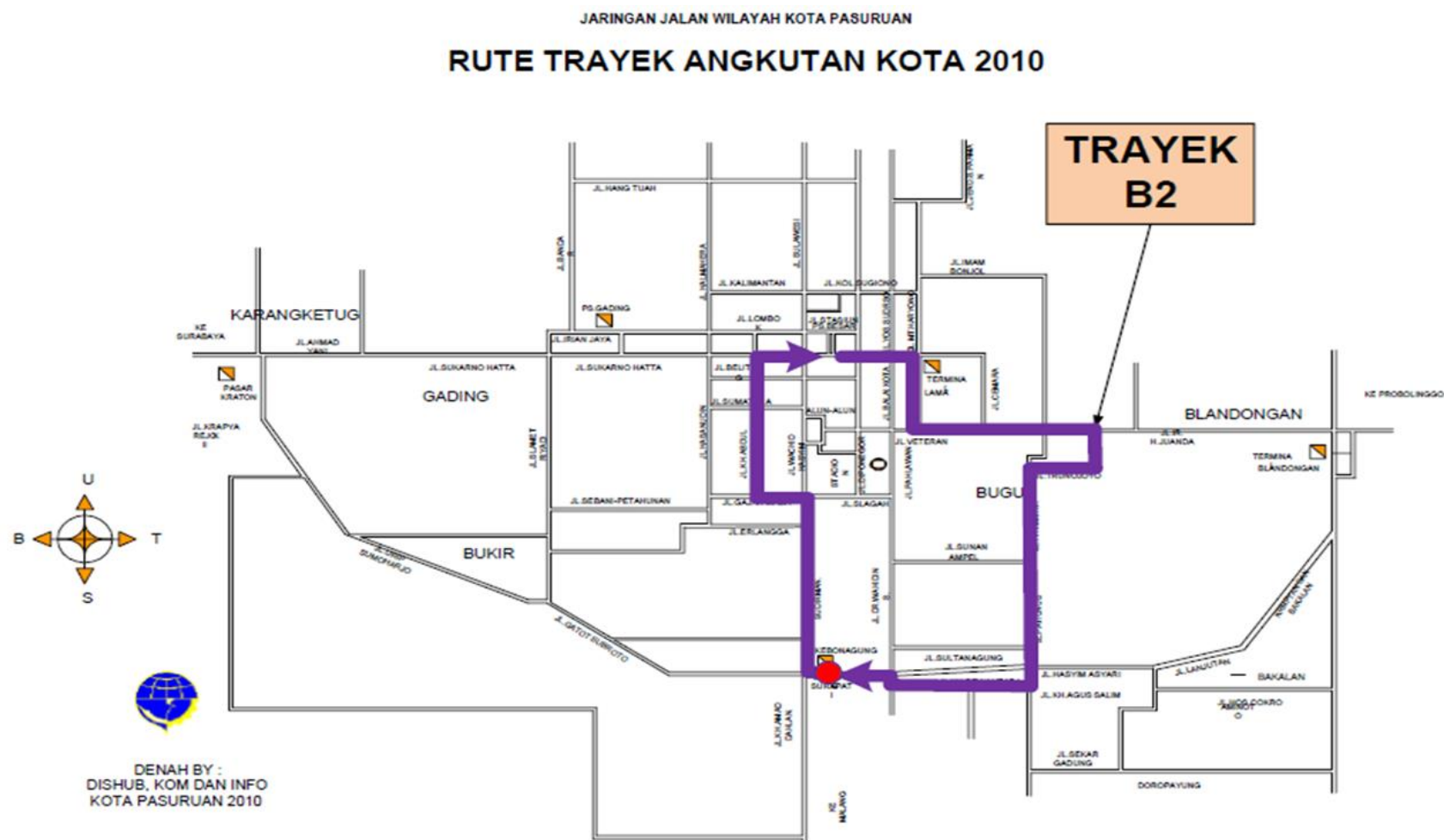


Lampiran 18 Profil Trayek B2



Nama Trayek		B2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		Pengusaha
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	9
	Beroperasi	0
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	PS. Kebonagung
	Akhir	PS. Kebonagung
Panjang Rute PP		10 Km
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 19 Peta Trayek B2



Lampiran 20 Profil Trayek C

		
Nama Trayek		C
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	3
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		33,6
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

JARINGAN JALAN WILAYAH KOTA PASURUAN
RUTE TRAYEK ANGKUTAN KOTA 2010



Lampiran 22 Profil Trayek D1



Nama Trayek		D1
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	11
	Beroperasi	5
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		22
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

JARINGAN JALAN WILAYAH KOTA PASURUAN

RUTE TRAYEK ANGKUTAN KOTA 2010

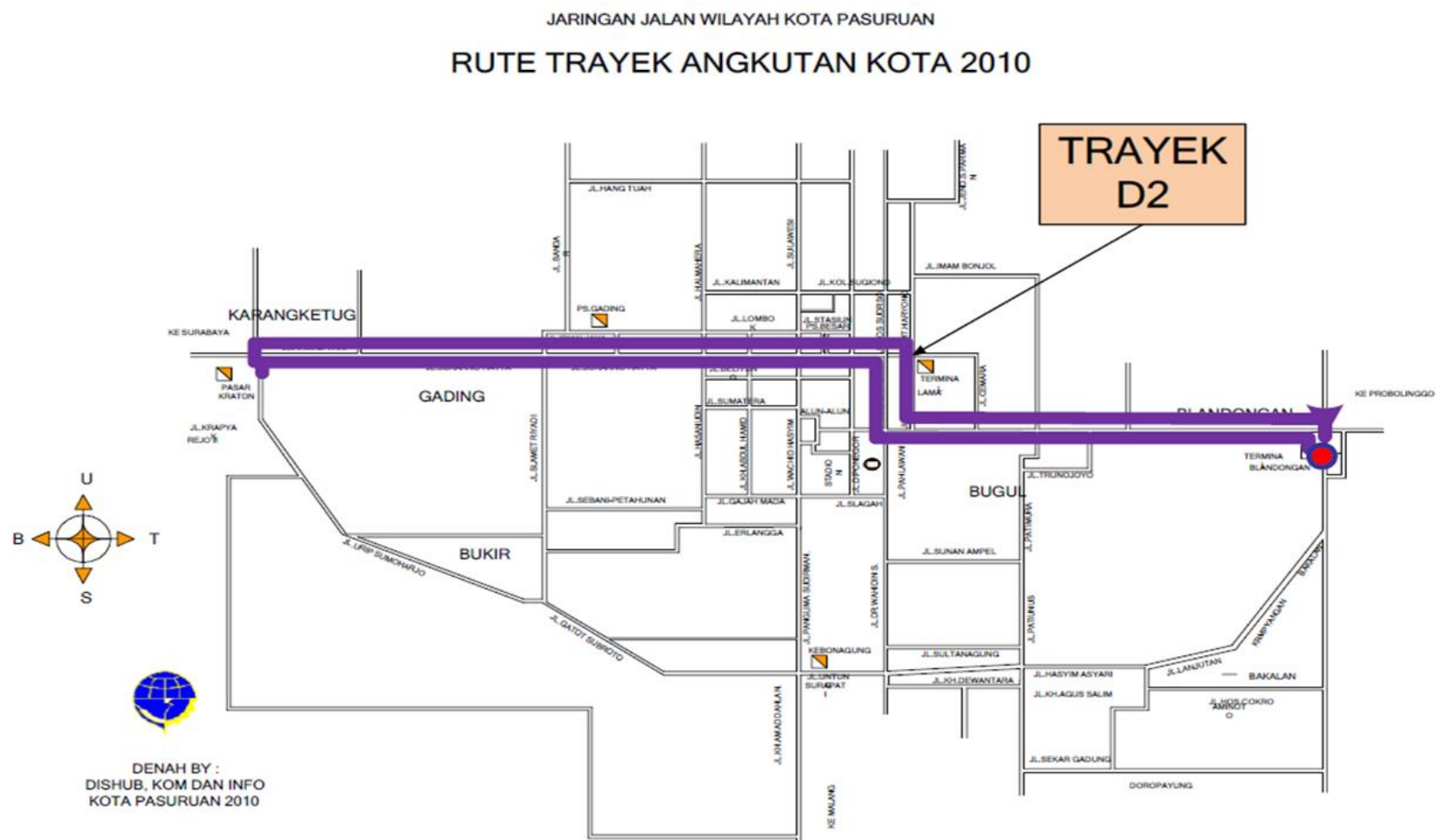


Lampiran 24 Profil Trayek D2



Nama Trayek		D2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP (KM)		31,6
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 25 Peta Trayek D2

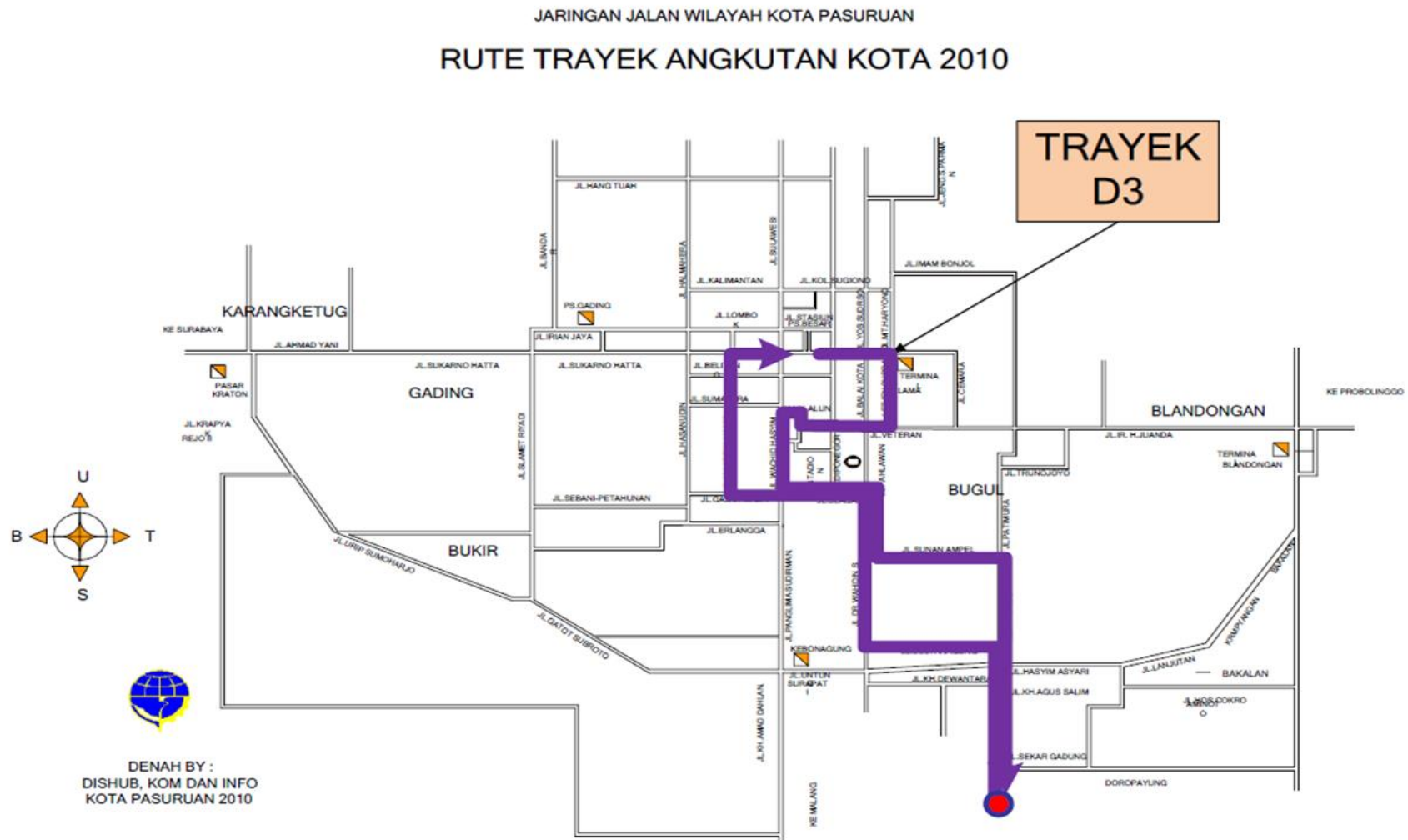


Lampiran 26 Profil Trayek D3



Nama Trayek		D3
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	5
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	PANGKALANJL.KH. MANSYUR
	Akhir	PANGKALANJL.KH. MANSYUR
Panjang Rute PP (KM)		26
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 27 Peta Trayek D3

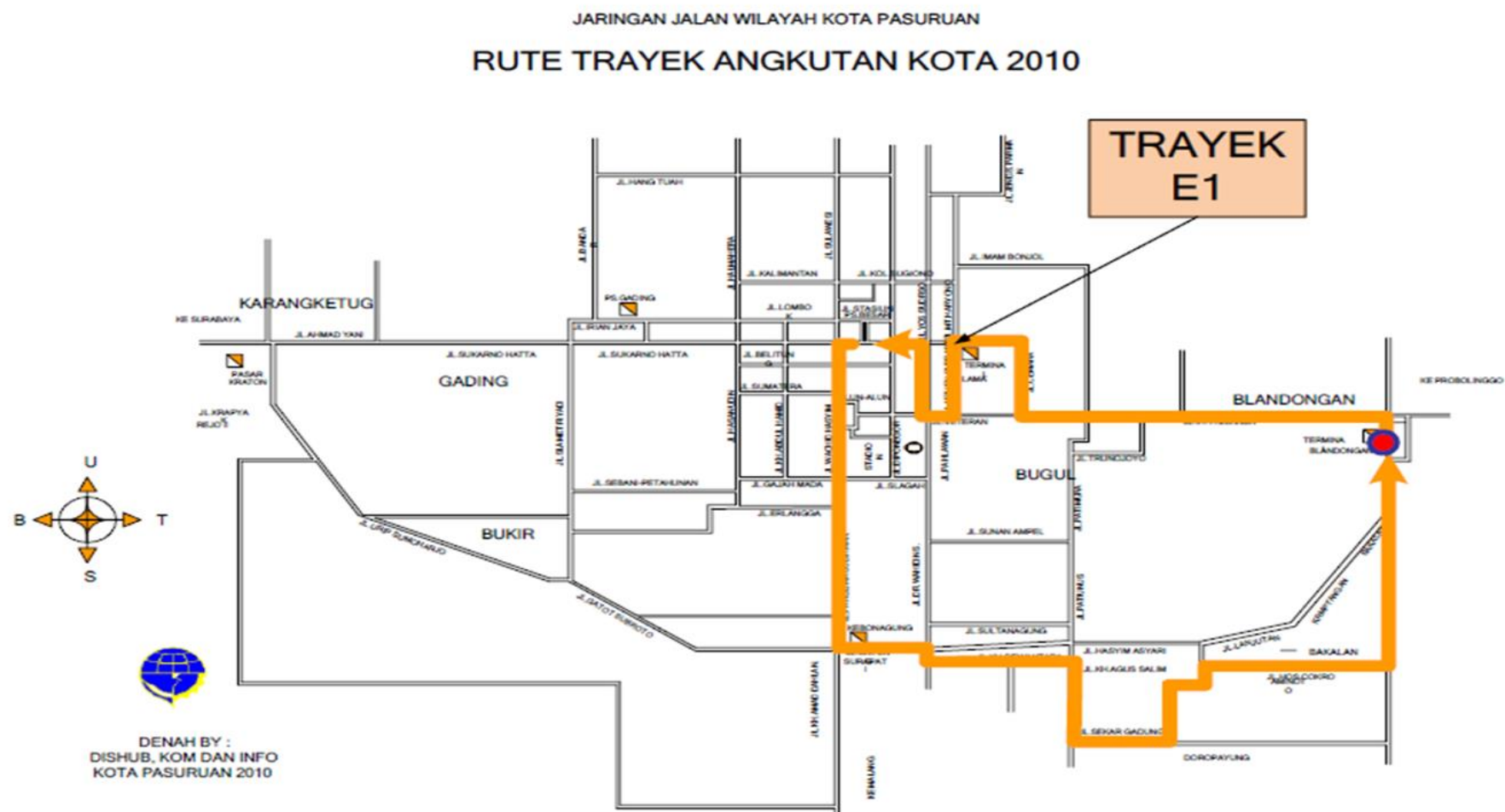


Lampiran 28 Prprofil Trayek E1



Nama Trayek		E1
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		Pengusaha
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	9
	Beroperasi	0
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP		14 Km
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 29 Peta Trayek E1

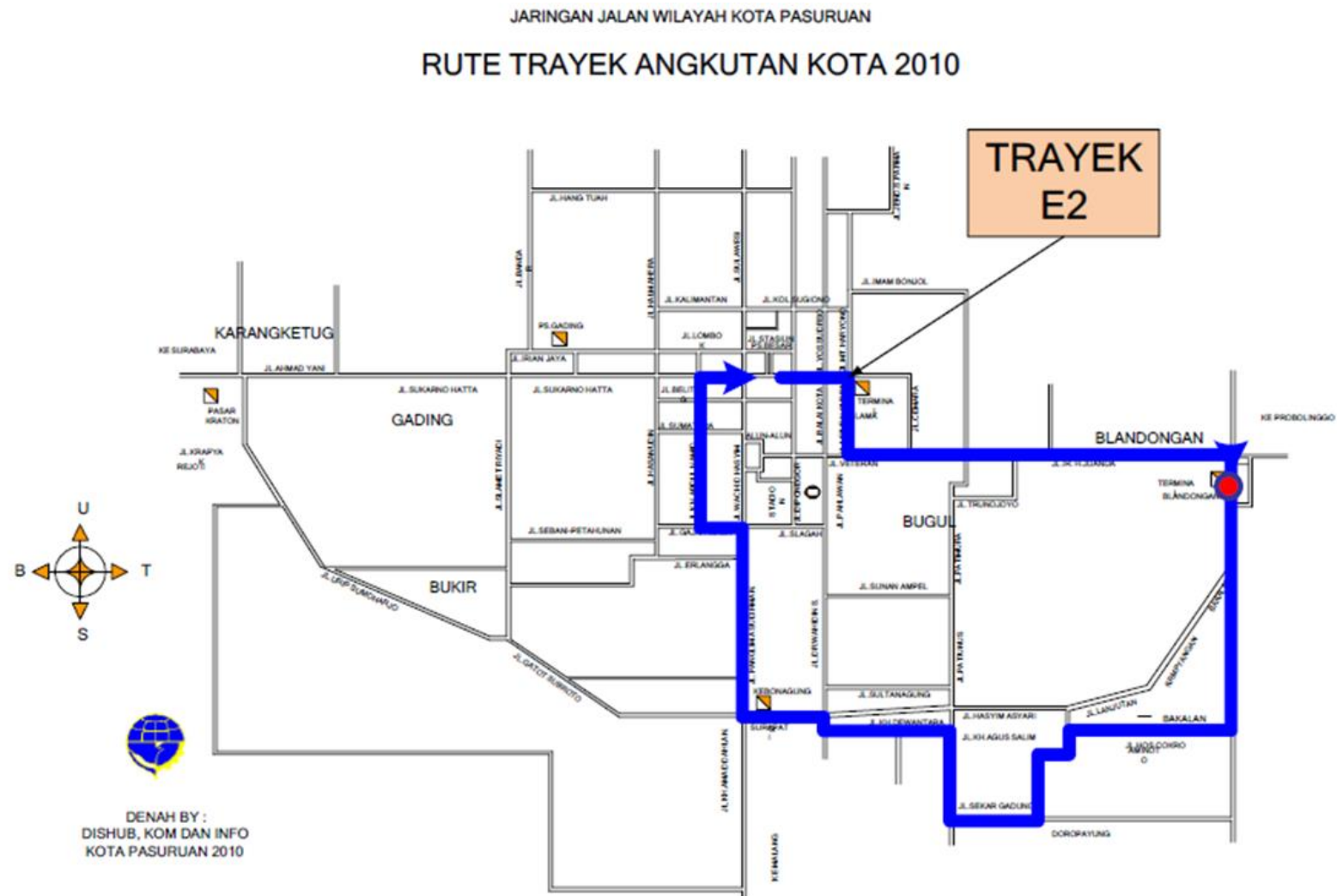


Lampiran 30 Profil Trayek E2



Nama Trayek		E2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP (KM)		33
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 31 Peta Trayek E2



Lampiran 32 Profil Trayek F



Nama Trayek		F
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	13
	Beroperasi	6
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		33,8
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

JARINGAN JALAN WILAYAH KOTA PASURUAN

RUTE TRAYEK ANGKUTAN KOTA 2010

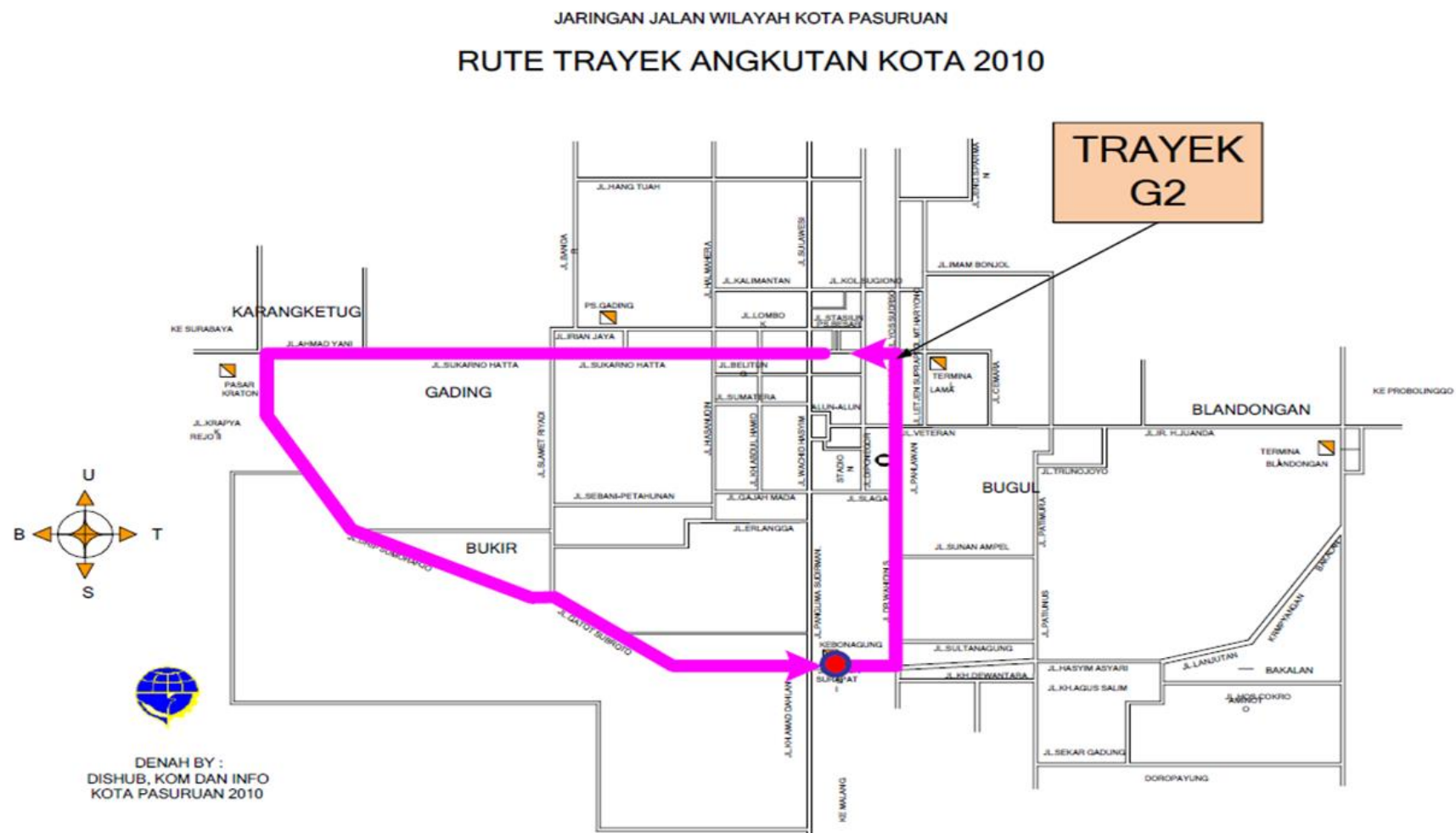


Lampiran 34 Profil Trayek G2



Nama Trayek		G2
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	5
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		23
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 35 Peta Trayek G2



Lampiran 36 Profil Trayek G3



Nama Trayek		G3
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	5
Umur Rata-Rata (Tahun)		31
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		23
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

JARINGAN JALAN WILAYAH KOTA PASURUAN

RUTE TRAYEK ANGKUTAN KOTA 2010

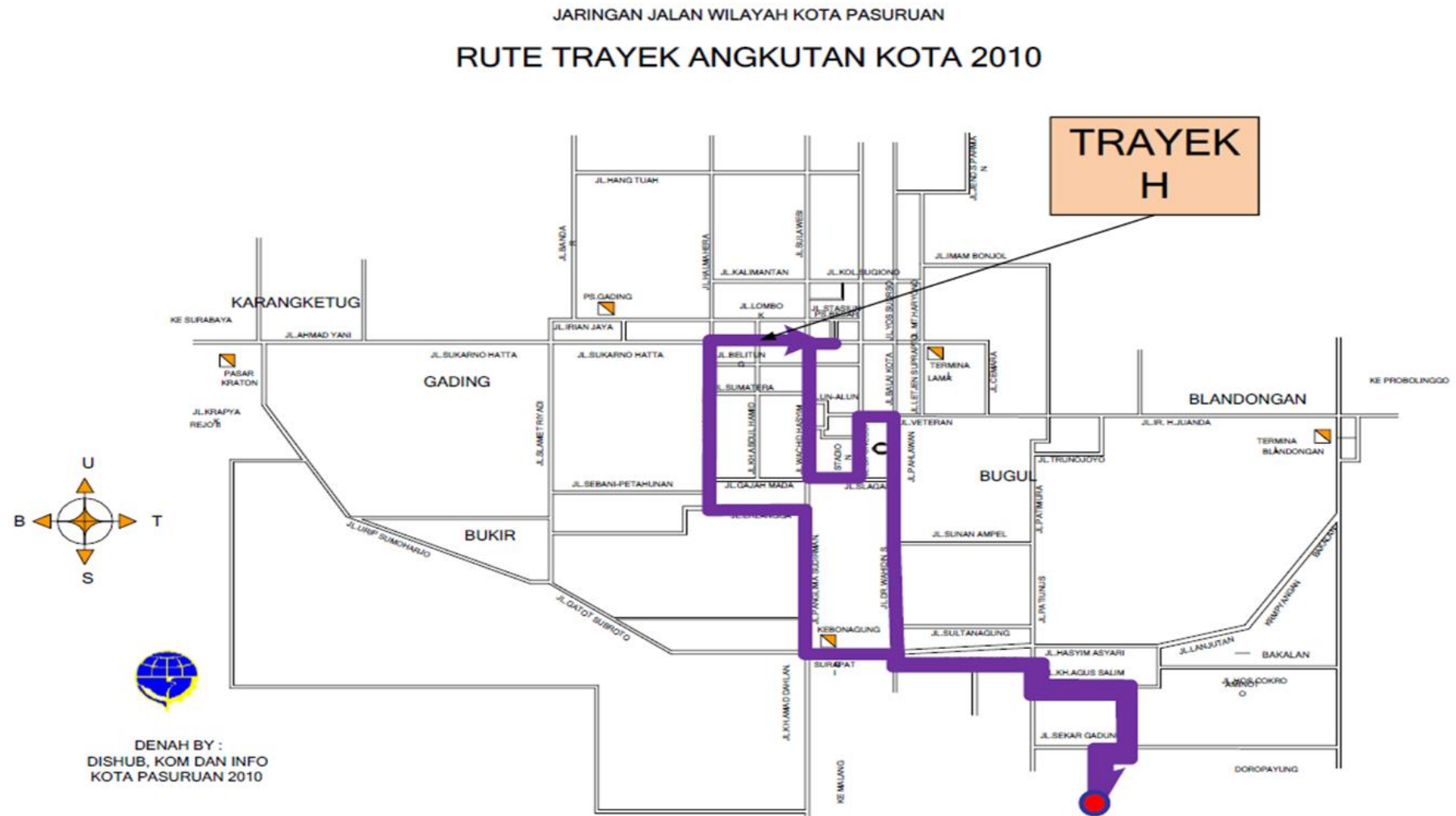


Lampiran 38 Profil Trayek H



Nama Trayek		H
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	7
	Beroperasi	0
Umur Rata-Rata (Tahun)		30
Jurusan	Awal	Ds.Sekar Putih.
	Akhir	Ds.Sekar Putih.
Panjang Rute PP		16 Km
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

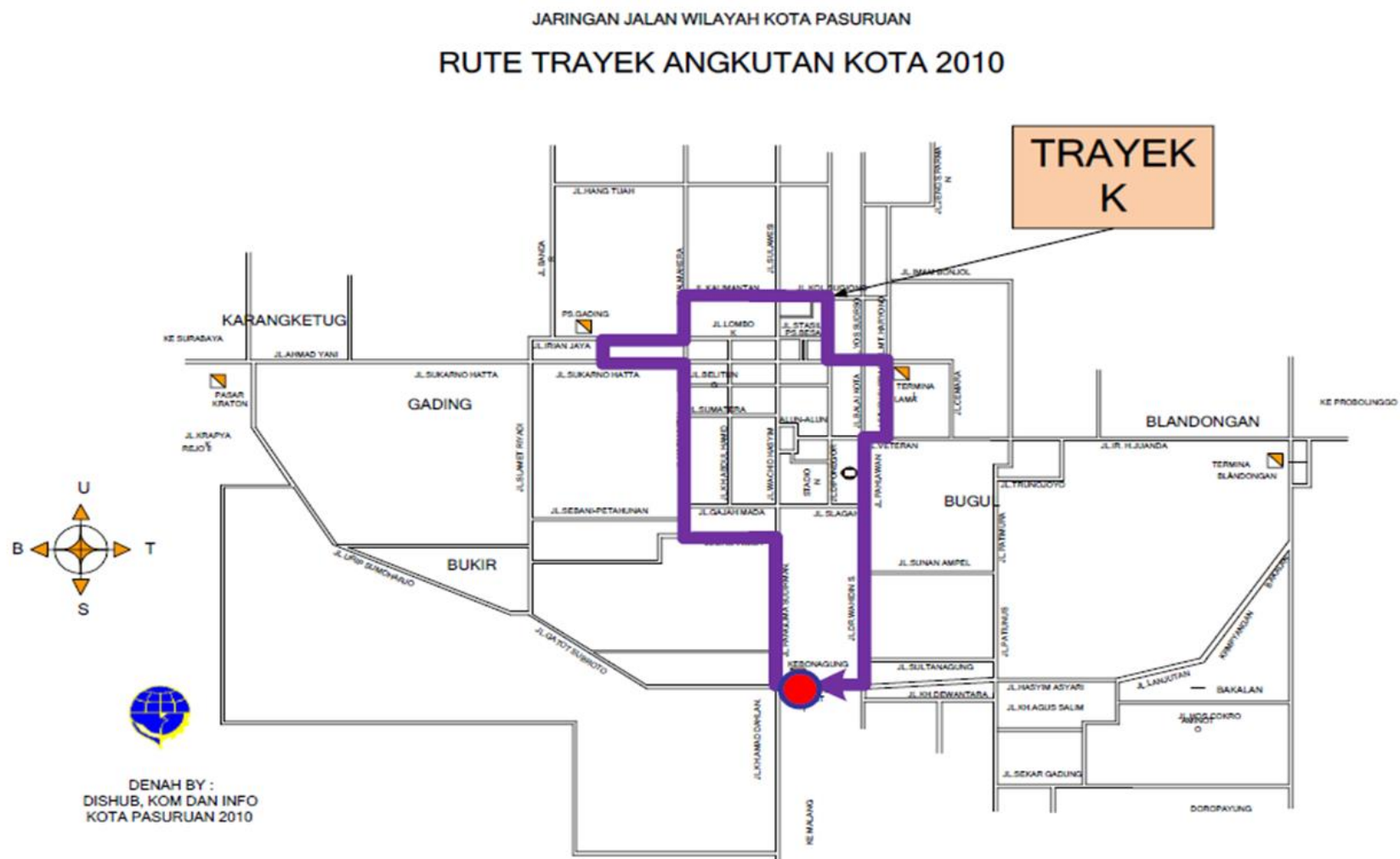
Lampiran 39 Peta Trayek H



Lampiran 40 Profil Trayek K

		
Nama Trayek		K
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PENGUSAHA
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	9
	Beroperasi	4
Umur Rata-Rata (Tahun)		32
Jurusan	Awal	T.Kebonagung
	Akhir	T.Kebonagung
Panjang Rute PP (KM)		24,2
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

Lampiran 41 Peta Trayek K



Lampiran 42 Profil Trayek BP



Nama Trayek		BP
Tipe Kendaraan		MPU
Kapasitas		12
Kepemilikan		PRIBADI
Jumlah Armada	Armada Sesuai Izin	33
	Beroperasi	17
Umur Rata-Rata (Tahun)		32
Jurusan	Awal	T.Blandongan
	Akhir	T.Blandongan
Panjang Rute PP (KM)		21,4
Prosedur Pemberangkatan		Tidak Terjadwal
Tarif	Umum	Rp. 3000
	Pelajar	Rp.5000

JARINGAN JALAN WILAYAH KOTA PASURUAN

RUTE TRAYEK ANGKUTAN KOTA 2010



SEKOLAH TINGGI TRANSPORTASI DARAT



KARTU ASISTENSI

NAMA : TA KRISNA DIAN P DOSEN :
 NOTAR : 19 02 350 SEMESTER :
 PROGRAM STUDI : DII MANAJEMEN TRANSPORTASI TAHUN AJARAN :

NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF	NO.	TGL	KETERANGAN	PARAF
1.	6/1/2022	- Formulasi Masalah - Identifikasi Masalah - Analisis & Tujuan		2	11/1-22	- Bimbingan Ilmiah Rizky - Penjelasan analisis di bagian alir - Perencanaan diagram gambar & tabel - Perencanaan Analisis operasional / perjalanan	
3.	19/1/2022	- Bimbingan Danning P. Gunthoro - Penambahan pd bagian alir - Perencanaan rute alternatif - Formulasi masalah - Analisis & Tujuan		4.	21/1/22	- Bimbingan P. Gunthoro - Perencanaan analisis kiper - Perencanaan rute - Tata letak gambar & tabel	
5	24/1/2022	- Perbaikan Ertkau judul menjadi Perencanaan - Perencanaan Perencanaan & Tujuan - Lampiran di bab V & VI		6	26/1-22	- Bagian Alir - Daftar Tabel - Gambar Reta Perencanaan	
7.	1/8-2022	- Perbaikan Bagian Alir - Control Perhitungan di lampiran - Kompulikan & Sistem di perbaikan				- Lampiran perbaikan - Paparan - Fuasca analisis	
	2/8/2022	- Menambahkan angka pd kompulikan - Menambahkan kinerja jaringan & operasional - Gambar diperbesar					