

# PENATAAN ULANG JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA KEDIRI

## *RESTRUCTURING THE URBAN TRANSPORTATION ROUTE NETWORK OF THE CITY OF KEDIRI*

**Gusti Rahmatul Azizah**

*Taruna Program Studi  
Diploma III Manajemen  
Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No. 89,  
Cibuntu, Cibitung, Bekasi,  
Jawa Barat  
17520  
gustirahma85@gmail.com*

**Robert Simanjuntak**

*Dosen Program Studi Diploma  
III Manajemen Transportasi  
Jalan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No. 89,  
Cibuntu, Cibitung, Bekasi,  
Jawa Barat  
17520*

**I Made Suraharta**

*Dosen Program Studi Diploma  
III Manajemen Transportasi  
Jalan  
Politeknik Transportasi Darat  
Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No. 89,  
Cibuntu, Cibitung, Bekasi,  
Jawa Barat  
17520*

### **Abstract**

*Public transportation in the route is one type of public transportation service that exists in the city of Kediri at this time. However, in its operation, the existing public transportation still does not meet the standards both in terms of network performance and operational performance. Due to the inadequacy of public transportation services in the city of Kediri, it results in dependence on the use of private transportation. Therefore, it is necessary to improve public transport services by structuring the existing urban transport route network. Data management and analysis carried out in the arrangement of the urban transport route network, include: (1) analysis of the performance of existing urban transport (2) analysis of travel demand (3) analysis using the importance performance analysis method (4) proposed changes to urban transport routes (5) performance analysis of proposed urban transportation (6) comparison of the performance of existing urban transportation with urban transportation as a result of the arrangement. From the results of the study, it was obtained that the urban transportation route network was in accordance with the standards in terms of network performance, operational performance and also the performance of the services provided. It is hoped that the better the quality of public transportation services in the city of Kediri can increase public interest in using public transportation.*

**Keywords:** *Network Arrangement, Urban Transport, Science Method and Service Performance*

### **Abstrak**

Angkutan umum dalam trayek merupakan salah satu jenis pelayanan angkutan umum yang ada di Kota Kediri pada saat ini. Namun dalam pengoperasiannya, angkutan umum yang ada masih belum memenuhi standar baik dari segi kinerja jaringan maupun kinerja operasional. Karena kurang memadainya pelayanan angkutan umum di wilayah Kota Kediri mengakibatkan ketergantungan terhadap penggunaan angkutan pribadi. Oleh karena itu, perlu diadakan peningkatan pelayanan angkutan umum dengan melakukan penataan jaringan trayek angkutan perkotaan yang ada. Pengelolaan data dan analisis yang dilakukan dalam penataan jaringan trayek angkutan perkotaan tersebut, meliputi: (1) analisis kinerja angkutan perkotaan eksisting (2) analisis permintaan perjalanan (3) analisis menggunakan metode *importance performance analysis* (4) usulan perubahan trayek angkutan perkotaan (5) analisis kinerja angkutan perkotaan usulan. Dari hasil kajian tersebut diperoleh jaringan trayek angkutan perkotaan yang sesuai standar dari segi kinerja jaringan, kinerja operasional dan juga kinerja pelayanan yang diberikan. Diharapkan dengan semakin baiknya kualitas pelayanan angkutan umum di Kota Kediri dapat membuat minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum menjadi semakin meningkat.

**Kata Kunci:** Penataan Jaringan, Angkutan Perkotaan, metode IPA dan Kinerja Pelayanan

## **PENDAHULUAN**

Kota Kediri adalah salah satu daerah dengan luas wilayah terbesar yang berlokasi di Jawa Timur. Wilayah Kota Kediri dengan luas 67,20 km<sup>2</sup> terbelah menjadi dua bagian, oleh Sungai Brantas yang mengalir dari selatan ke utara, yaitu wilayah barat sungai dan timur sungai. Secara administrasi, Kota Kediri terbagi menjadi tiga kecamatan, yaitu: Kecamatan Mojojoto, Kecamatan Kota, dan Kecamatan Pesantren (Badan Pusat Statistik Kota Kediri 2020). Eksistensi Kota Kediri dalam rute transportasi regional yang menjadi nadi penghubung Kota Surabaya dengan Tulungagung, Nganjuk dan Malang. Jenis transportasi yang ada di Kota Kediri hanyalah transportasi darat. Terdapat penurunan kinerja pelayanan angkutan umum perkotaan diakibatkan besarnya demand yang ada, namun *supply* yang ada tidak dapat memenuhinya. Penyelenggaraan operasional angkutan perkotaan di Kota Kediri memiliki 2 trayek disertai 5 armada yang beroperasi sebagai sarana masyarakat dalam menjalani kegiatannya. Jika dilihat dari usia armada yang beroperasi, angkutan perkotaan di Kota Kediri memiliki rata-rata usia 21 tahun. Selain itu, berdasarkan tinjauan dari *load factor* sebesar 14%, *headway* diatas 60 menit, dan presentase tingkat tumpang tindih diatas 50% mengindikasikan minimnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan perkotaan dan tingginya tingkat penyimpangan angkutan perkotaan yang beroperasi. Hanya segelintir masyarakat yang memilih penggunaan moda angkutan umum perkotaan dan mayoritas masyarakat lebih memilih penggunaan kendaraan bermotor pribadi dalam bermobilitas (Laporan Umum Kota Kediri tahun 2022). Hal tersebut juga salah satu alasan terjadi penyimpangan trayek dalam operasional trayek line A dan Line F suatu keadaan ketika trayek sudah tidak berjalan sesuai ketentuan lintasannya. Hal ini terjadi dikarenakan pengemudi berusaha mendapatkan *load factor* yang lebih besar akibat tata guna lahan yang seiring berjalannya waktu terus berkembang dan berganti.

Dari permasalahan angkutan perkotaan Kota Kediri yang belum optimal yang dibutuhkan penelitian yang mengatur mengenai “Penataan Ulang Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Kediri”

## **METODE**

### **Lokasi dan Waktu Penelitian**

Penelitian tentang penataan ulang jaringan trayek angkutan perkotaan ini dilaksanakan pada saat Praktik Kerja Lapangan di wilayah Kota Kediri. Begitu pula beberapa data yang terdapat pada penyusunan Kertas Kerja Wajib ini bersumber dari hasil survei langsung pada saat Praktik Kerja Lapangan yang dimulai sejak tanggal 28 Februari-14 Mei 2022 di Kota Kediri..

### **Teknik Pengumpulan Data**

Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu bersumber dari data sekunder dan data primer:

#### **1. Pengumpulan Data Sekunder**

Pengumpulan data sekunder didapatkan dengan mengunjungi dan meminta data pada instansi-instansi pemerintah. Berikut target data sekunder:

- a. Data kependudukan yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kota Kediri.
- b. Data jaringan jalan yang diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum Kota Kediri.
- c. Data jaringan trayek yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Kediri
- d. Data tata guna lahan yang diperoleh dari Laporan Umum Tim PKL Kota Kediri tahun 2022
- e. Survei Dinamis yang diperoleh dari survei langsung di lapangan
- f. Survei Statis yang diperoleh dari survei langsung di lapangan
- g. Survei Home Interview yang diperoleh dari survei langsung di lapangan dengan melakukan wawancara orang dari rumah ke rumah

## 2. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara melakukan pengamatan langsung di lapangan untuk memperoleh kinerja lalu lintas pada wilayah kajian secara akurat. Adapun survei-survei yang dilakukan adalah sebagai berikut:

### a. Data Demand Potensial Angkutan Umum

*Demand* potensial merupakan data primer yang akan digunakan dalam menentukan trayek usulan angkutan umum yang dikaji. *Demand* potensial angkutan umum diperoleh dari penjumlahan *demand* angkutan umum aktual dengan OD matrik perjalanan kendaraan pribadi yang berminat untuk beralih ke kendaraan umum. Permintaan potensial merupakan jumlah total permintaan dari masing-masing kelurahan yang berpotensi menggunakan angkutan umum apabila dilakukan penataan jaringan trayek.

## Teknik Analisis Data

Teknik Analisis data yang digunakan pada saat melaksanakan penelitian penataan ulang jaringan trayek angkutan perkotaan adalah sebagai berikut:

### 1. Analisis Kinerja Jaringan Angkutan Perkotaan

Dilaksanakannya analisis kinerja jaringan trayek untuk mengetahui bagaimana kinerja jaringan trayek eksisting kota kediri setelah didapatkan hasil dari pengolahan data. Adapun data yang terdapat pada analisis kinerja terdiri dari cakupan pelayanan, nisbah pelayanan, kepadatan trayek dan aksesibilitas.

### 2. Analisis Kinerja Operasional Angkutan Perkotaan

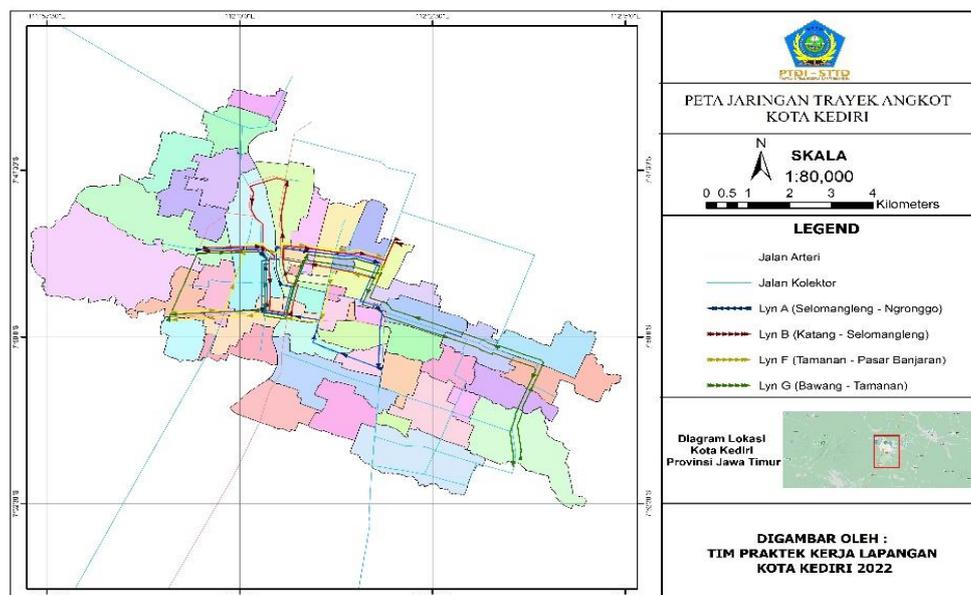
Dilaksanakannya analisis kinerja operasional angkutan umum untuk mengetahui bagaimana tingkat tumpang tindih, deviasi, tingkat operasi dan Panjang trayek angkutan perkotaan.

### 3. Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan

Pada analisis kinerja pelayanan angkutan perkotaan terdapat beberapa indikator yang meliputi frekuensi, waktu antara (*headway*), waktu perjalanan, faktor muat (*load factor*), kecepatan perjalanan, dan waktu tunggu penumpang.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Trayek Angkutan Umum Eksisting



Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kota Kediri Tahun 2022

**Gambar 1.** Peta Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kota Kediri

Kota Kediri menggunakan Peraturan Walikota Kediri nomor 11 tahun 2009 sebagai acuan dari semua trayek angkutan perkotaan yang ada di Kota Kediri. Pada Peraturan Walikota Kediri nomor 11 tahun 2009 trayek angkutan perkotaan di sebut dengan kata Line sebagai awalan kode trayek tiap angkutan perkotaan dengan jumlah trayek sebanyak 9 trayek, namun jika dilihat dari kondisi eksisting pada saat ini hanya terdapat 2 trayek yang masih aktif yaitu trayek Line A dan Line F. Untuk trayek Line B dan Line G masing-masing memiliki 1 armada tetapi sudah tidak aktif dikarenakan sepi penumpang sehingga biaya operasional dan BBM tidak balik modal.

Jika dilihat dari arah pergerakan angkutan umum Kota Kediri yang masih beroperasi, Kota Kediri menerapkan tipologi radial. Hal ini dikarenakan trayek angkutan perkotaan yang ada seluruhnya melintasi atau mengarah ke CBD.

**Tabel 1.** Kinerja Pelayanan Angkutan Perkotaan Kota Kediri

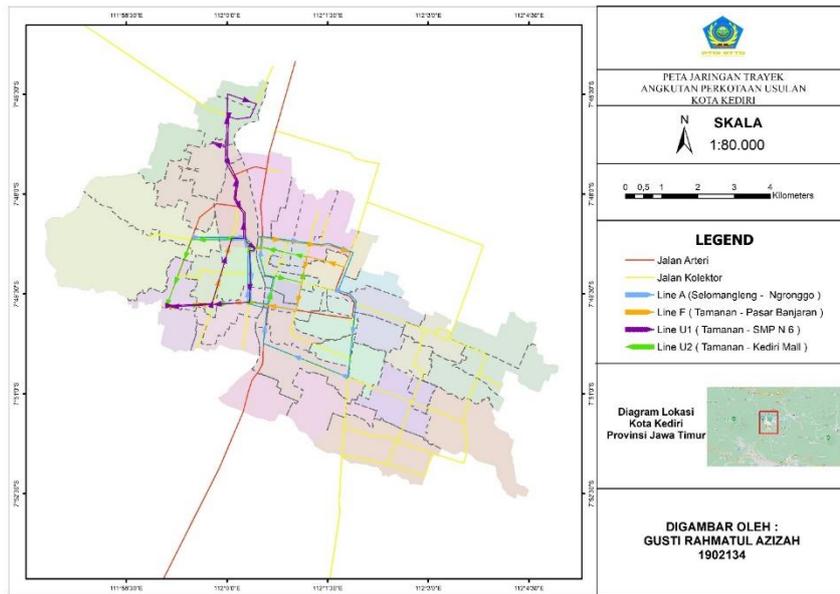
No	Trayek	Headway (Menit)	Faktor muat (%)	Umur kendaraan rata-rata (tahun)	Waktu perjalanan (MENIT)
1	LINE A	01:44:20	12,7%	21	66
2	LINE F	01:03:00	11,56%	21	22

Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kota Kediri Tahun 2022

## 2. Trayek Angkutan Umum Usulan

Kriteria yang digunakan dalam perencanaan jaringan trayek angkutan perkotaan dengan mempertimbangkan beberapa hal, sebagai berikut:

- a. Jaringan trayek angkutan umum yang baru, didesain dengan menghubungkan zona-zona yang memiliki permintaan perjalanan terbesar.
- b. Membuat usulan jaringan trayek baru dengan mempertimbangkan pemilihan rute tiap jalur trayek untuk meminimalisir tingkat tumpang tindih serendah mungkin.
- c. Menambah daerah pelayanan, sehingga cakupan pelayanan meningkat sehingga trayek dapat melayani dengan melakukan perubahan rute yang lebih efektif dan efisien serta memastikan jalur trayek yang baru harus melewati terminal di wilayah tersebut.
- d. Ruas jalan yang dipilih adalah jalan yang memiliki lebar lajur dan jalur yang cukup untuk dilalui oleh kendaraan Mobil Penumpang Umum kapasitas 12 orang.
- e. Rute yang dipilih melewati *centroid* / pusat kegiatan yang ada di dalam suatu zona sehingga permintaan penumpang pada setiap zona dapat terpenuhi.
- f. Rute yang dipilih merupakan rute yang menghubungkan zona-zona yang memiliki permintaan perjalanan yang tinggi.



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 1.** Peta Rute Jaringan Trayek Usulan Angkutan Perkotaan Kota Kediri

Jika dilihat dari rute jaringan trayek usulan di atas, terdapat dua jaringan trayek baru yang diusulkan yaitu trayek LINE U1 dan trayek LINE U2. Selain itu pada LINE A terdapat perpanjangan trayek dari jaringan trayek eksisting yaitu yang awalnya melewati jalan Dewi Sartika beralih ke jalan Super Semar. Sedangkan pada trayek LINE F tidak ada perubahan pada rute eksisting. Berikut merupakan profil jaringan trayek usulan angkutan perkotaan di Kota Kediri.

**Tabel 2.** Rute Trayek Usulan

Kode Trayek	Keterangan	Rute
LINE A	Pergi–Pulang (Linier)	Jl. Veteran – Jl. Sudanco Supriadi – Jl. KDP Slamet 2 – Jl. KH Wahid Hasyim – Jl. Bandar Ngalim – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Yos Sudarso – Jl. Mayjend Sungkono – Jl. Diponegoro – Jl. Hasanuddin – Jl. Imam Bonjol – Jl. Jendral Ahmad Yani – Jl. Letjend Suprpto – Jl. Letjend Sutoyo – Jl. Mayjend Panjaitan – Jl. Kapten Tendean 1 – Jl. Kapten Tendean 2 – Jl. Super Semar – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Bandar Ngalim – Jl. KH Wahid Hasyim – Jl. KDP Slamet 1 – Jl. Veteran
	Pergi–Pulang (Linier)	Terminal Tamanan – Jl. Semeru – Jl. Penanggungan – Jl. Veteran 2 – Jl. Sudanco Supriadi – Jl. Jembatan Brawijaya – Jl. Mayjend Sungkono – Jl. Diponegoro – Jl. Hasanuddin – Jl. Imam Bonjol – Jl. Jendral Ahmad Yani – Jl. P.K. Bangsa – Jl. Erlangga – Jl. Joyoboyo – Jl. Kilisuci – Jl. Brigjend Katamso – Jl. Bandar Ngalim – Jl. KH Agus Salim – Jl. Semeru – Terminal Tamanan
LINE U1	Pergi–Pulang (Linier)	Terminal Tamanan – Jl. Semeru – Jl. Penanggungan – Jl. Veteran 2 – Jl. Jaksa Agung Suprpto – Jl. KH Ahmad Dahlan – Jl. Gatot Subroto – Jl. Raya Ngampel-Gayam – Jl. Gatot Subroto – Jl. Dworowati – Jl. Gunung Agung – Jl. Merbabu – Jl. Gatot Subroto – Jl. KH Ahmad Dahlan – Jl. Sudanco Supriadi – Jl. KDP Slamet 2 – Jl. KH Wahid Hasyim – Jl. KH Agus Salim – Jl. Semeru – Terminal Tamanan
LINE U2	Pergi–Pulang (Linier)	Terminal Tamanan – Jl. Semeru – Jl. KH Agus Salim – Jl. Bandar Ngalim – Jl. Panglima Sudirman – Jl. Pattimura – Jl. Joyoboyo – Jl. Hatam Wuruk – Jl. Brawijaya – Jl. Jembatan Brawijaya – Jl. KDP Slamet 2 – Jl. KDP Slamet 1 – Jl. Veteran – Jl. Dr. Saharjo – Terminal Tamanan

Sumber: Hasil Analisis

### 3. Analisis Kebutuhan Armada

Dalam melayani sebuah jaringan trayek diperlukan perhitungan jumlah armada yang tepat sehingga tidak terjadi kekurangan armada atau kelebihan armada yang dapat mengganggu operasional angkutan perdesaan. Berikut merupakan contoh perhitungan jumlah armada pada trayek LINE A:

$$K = \frac{CT}{H \times fA}$$
$$K = \frac{44}{3,6 \times 1}$$

$$K = 12 \text{ Kendaraan}$$

Tabel 3 dibawah ini merupakan rekapitulasi kebutuhan armada pada seluruh trayek:

**Tabel 3.** Kebutuhan Armada Trayek LINE U2

NO	TRAYEK	JUMLAH ARMADA YANG DIBUTUHKAN (Kendaraan)
1	A BARU	12
2	F	8
3	U1	9
4	U2	5
	<b>TOTAL</b>	<b>34</b>

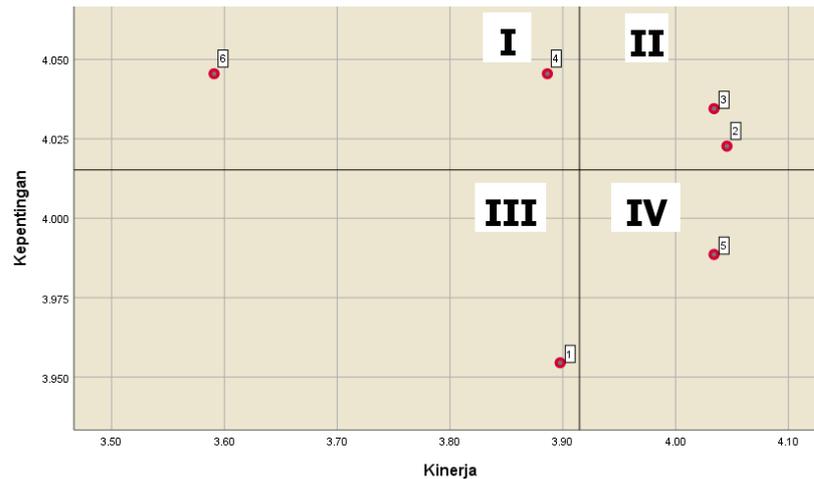
Sumber: Hasil Analisis

### 4. Analisis Metode *importance performance analysis*

Metode IPA bertujuan untuk mengukur hubungan antara persepsi konsumen dan prioritas peningkatan kualitas produk/jasa. Pada metode IPA ditampilkan informasi yang berkaitan dengan faktor pelayanan yang sangat mempengaruhi kepuasan dan kesesuaian pelayanan yang perlu untuk ditingkatkan karena kondisi pelayanan yang belum memuaskan bagi konsumen. Pada metode IPA ini dilakukan survei kepuasan yang selanjutnya akan digunakan sebagai dasar perbaikan pelayanan angkutan umum dengan berdasar pada Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yaitu perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:

- Keamanan
- Keselamatan
- Kenyamanan
- Keterjangkauan
- Kesetaraan
- Keteraturan

Pada Gambar 3 yang berisikan diagram kartesius dibawah ini merupakan hasil pengukuran tingkat kepuasan pelayanan oleh penumpang angkutan umum.



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 3.** Diagram Kartesius

Dari diagram kartesius di atas dapat dilihat bahwa pada Kota Kediri perlu adanya peningkatan kinerja pada tingkat keterjangkauan dan keteraturan pelayanan angkutan umum. Hal itu diketahui karena tingkat pelayanan dalam hal keterjangkauan dan keteraturan berada pada diagram 1 yang merupakan prioritas utama dalam hal peningkatan kinerja pelayanan.

## 5. Analisis Kinerja Pelayanan Operasional

### a. Frekuensi

Pada Tabel V.13 dibawah ini dapat dilihat jumlah frekuensi kendaraan pada trayek usulan angkutan perkotaan.

**Tabel V. 1** Frekuensi Angkutan Perkotaan Usulan di Kota Kediri

Kode Trayek	Frekuensi Rata-Rata (Kend/Jam)	Standar Pelayanan	Keterangan
LINE A	17	12	Memenuhi
LINE F	16	12	Memenuhi
LINE U1	13	12	Memenuhi
LINE U2	12	12	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

### b. Faktor Muat

Berikut merupakan Tabel V.14 yang berisikan faktor muat angkutan perkotaan usulan di Kota Kediri.

**Tabel V. 2** Faktor Muat Angkutan Perkotaan Usulan di Kota Kediri

Kode Trayek	Load Factor	Standar Pelayanan	Keterangan
LINE A	70%	70%	Memenuhi
LINE F	70%	70%	Memenuhi
LINE U1	70%	70%	Memenuhi
LINE U2	70%	70%	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

c. *Headway*

*Headway* angkutan perkotaan usulan di Kota Kediri dapat dilihat pada Tabel V.15 dibawah ini.

**Tabel V. 3** *Headway* Angkutan Perkotaan Usulan di Kota Kediri

Kode Trayek	Headway	Standar Pelayanan	Keterangan
LINE A	3,6	15	Memenuhi
LINE F	3,8	15	Memenuhi
LINE U1	4,5	15	Memenuhi
LINE U2	4,9	15	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

d. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan angkutan perkotaan usulan di Kota Kediri dapat dilihat pada Tabel V.16 dibawah ini.

**Tabel V. 4** Waktu Perjalanan Angkutan Perkotaan di Kota Kediri

Kode Trayek	Waktu Perjalanan	Standar Pelayanan	Keterangan
LINE A	42	90	Memenuhi
LINE F	29	90	Memenuhi
LINE U1	42	90	Memenuhi
LINE U2	23	90	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

e. Tingkat Tumpang Tindih

Tabel V.10 dibawah ini berisikan tingkat tumpang tindih trayek angkutan perkotaan usulan yang dapat dilihat sebagai berikut.

**Tabel V. 5** Tumpang Tindih Angkutan Perkotaan Usulan di Kota Kediri

No	Trayek	Panjang Tumpang Tindih (km)	Panjang Trayek (km)	Panjang Trayek (km)	Standar Pelayanan	Keterangan
1	Line A Baru	8,767	19,3	45%	50%	Memenuhi
2	Line F	5,7	13,2	43%	50%	Memenuhi
3	Line U1	6,536	19,1	34%	50%	Memenuhi
4	Line U2	4,8	10,4	46%	50%	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

f. Tingkat Penyimpangan Trayek

Tabel 4 dibawah ini merupakan table tingkat penyimpangan angkutan perkotaan di kota kediri.

**Tabel 4.** Tingkat Penyimpangan Angkutan Perkotaan Usulan di Kota Kediri

Trayek	Panjang Penyimpangan (km)	Panjang Trayek (km)	Tingkat Penyimpangan (%)	Standar Pelayanan	Keterangan
Line A Baru	0	19,3	0%	maks. 25%	Memenuhi
Line F	5,6	13,2	42%	maks. 25%	Tidak Memenuhi
Line U1	0	19,1	0%	maks. 25%	Memenuhi
Line U2	0	10,4	0%	maks. 25%	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

g. Panjang Trayek

Adapun panjang trayek angkutan perkotaan usulan dapat dilihat pada Tabel 5 dibawah ini.

**Tabel 5.** Panjang Trayek Angkutan Perkotaan Usulan di Kota Kediri

KODE TRAYEK	PANJANG LINTASAN (Km)	Standar Pelayanan (Km)	Keterangan
A Baru	19,3	Maks. 40	Memenuhi
F	13,2	Maks. 40	Memenuhi
U1	19,1	Maks. 40	Memenuhi
U2	10,4	Maks. 40	Memenuhi

Sumber: Hasil Analisis

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data yang telah dilaksanakan, diperoleh kesimpulan sebagai berikut.

1. Kinerja pelayanan angkutan perkotaan yang saat ini beroperasi di wilayah Kota Kediri masih banyak yang belum sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditetapkan. Kinerja pelayanan operasional kendaraan eksisting dan usulan dapat dilihat sebagai berikut:
  - a. Kinerja pelayanan operasional trayek eksisting
    - 1) Frekuensi
      - a) LINE A: 6 kend/hari
      - b) LINE F: 7 kend/hari
    - 2) Faktor Muat (*Load Factor*)
      - a) LINE A: 12,7%
      - b) LINE F: 11,56%
    - 3) Headway
      - a) LINE A: 104 menit
      - b) LINE F: 63 menit
    - 4) Jumlah kendaraan yang beroperasi
      - a) LINE A: 3 kend/hari
      - b) LINE F: 2 kend/hari
    - 5) Waktu Perjalanan
      - a) LINE A: 66 menit
      - b) LINE F: 22 menit
    - 6) Tumpang Tindih
      - a) LINE A: 58%

- b) LINE F: 43%
- 7) Tingkat Penyimpangan
  - a) LINE A: 66%
  - b) LINE F: 45%

b. Kinerja pelayanan operasional trayek usulan

- 1) Frekuensi
  - a) LINE A: 17 kend/jam
  - b) LINE F: 16 kend/jam
  - c) LINE U1: 13 kend/jam
  - d) LINE U2: 12 kend/jam
- 2) Faktor Muat (*Load Factor*)
  - a) LINE A: 70%
  - b) LINE F: 70%
  - c) LINE U1: 70%
  - d) LINE U2: 70%
- 3) Headway
  - a) LINE A: 3,6 menit
  - b) LINE F: 3,8 menit
  - c) LINE U1: 4,5 menit
  - d) LINE U2: 4,9 menit
- 4) Jumlah kendaraan yang beroperasi
  - a) LINE A: 12
  - b) LINE F: 8
  - c) LINE U1: 9
  - d) LINE U2: 5
- 5) Waktu Perjalanan
  - a) LINE A: 42 menit
  - b) LINE F: 29 menit
  - c) LINE U1: 42 menit
  - d) LINE U2: 23 menit
- 6) Tumpang Tindih
  - a) LINE A: 45%
  - b) LINE F: 43%
  - c) LINE U1: 34%
  - d) LINE U2: 46%
- 7) Tingkat Penyimpangan
  - a) LINE A: 0%
  - b) LINE F: 43%
  - c) LINE U1: 0%
  - d) LINE U2: 0%

2. Kota Kediri memiliki 2 trayek angkutan perkotaan dengan jumlah armada sebanyak 5 armada. Setelah dilakukannya penataan ulang, terdapat perpanjangan rute terhadap LINE A dan penambahan 2 trayek baru yaitu trayek LINE U1 dan LINE U2. Diadakannya penambahan rute baru bertujuan agar tingkat pelayanan yang diberikan oleh angkutan perkotaan semakin merata yang awalnya rute trayek hanya kearah CBD dan melintasi CBD, pada rute trayek usulan ditambahkan trayek U1 yang tidak melintasi dan tidak mengarah ke CBD yang hanya beroperasi dari Terminal Tamanan-SMPN 6 Kota Kediri.

## SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah dibahas sebelumnya, maka diperoleh saran sebagai berikut:

1. Perlunya implementasi usulan rencana kinerja pelayanan operasional angkutan umum yang ada di Kota Kediri guna meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang pada saat menggunakan angkutan perkotaan.
2. Perlu dilakukan kajian tarif angkutan umum Kota Kediri
3. Diperlukan adanya monitoring dan pengawasan oleh instansi terkait terhadap pengoperasian angkutan umum secara periodik guna mencegah adanya penyimpangan trayek.
4. Dalam rangka menjawab keperluan pelayanan sesuai rencana operasi yang telah diusulkan diperlukan kajian mengenai subsidi operasional.

## REFERENSI

- \_\_\_\_\_. 2009. "Undang-Undang Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan."
- \_\_\_\_\_. 2022. "Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 102 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi."
- \_\_\_\_\_. 2013. "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tentang Standar Pelayanan dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek."
- \_\_\_\_\_. 2019. "Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek."
- \_\_\_\_\_. 2009. "Peraturan Walikota Kediri Nomor 11 Tentang Tarif Penumpang Angkutan Kota."
- \_\_\_\_\_. 2002. "Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2022 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur." *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat*, no. SK.687/AJ.206/DRJD/2002: 2–69.
- \_\_\_\_\_. 2020. "Badan Pusat Statistik Kota Kediri-Kota Kediri Dalam Angka."
- Tim PKL Kota. 2022. "*Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Pola Umum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Wilayah Studi Kota Kediri dan Identifikasi Permasalahannya.*" Kediri: PTDI-STTD.
- Althafurrahman, dan Sri Yuniarti. "Pentanaan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Di Kota Bogor." *Jurnal Teknik Sipil-Arsitektur*, Volume 20, Edisi 2, (November 2021), Halaman 136–54. <https://doi.org/10.54564/jtsa.v20i2.92>.
- Buchika, Muhammad Dexy, Komala Erwan dan Akhmadali. "Studi perencanaan rute angkutan umum di kota pontianak." *Studi Perencanaan Rute Angkutan Umum Kota Pontianak*, Volume 5, (2018), Halaman 1–17.
- Faadilah, Teguh, dan Tedy Murtejo. "Evaluasi Kinerja Layanan Angkutan Umum Trans Patriot Koridor 1 Rute Terminal Bekasi-Harapan Indah Kota Bekasi." *Seminar Nasional Ketekniksipilan, Infrastruktur dan Industri Jasa Konstruksi (KIIJK)*, Volume 1, Edisi 1, (2021), Halaman 257-263.
- Idham, M. "Evaluasi Dan Penataan Trayek Angkutan Umum Wilayah Mandau Dan Pinggir." *Invotek Polbeng*, Volume 6, Nomor 2, (Oktober 2018), Halaman 87–94.
- Suhargon, Rahmat. "Kebijakan Pemerintah Dalam Penataan Angkutan Umum Dalam Menambah Pendapatan Asli Daerah." *Jurnal Review Pendidikan dan Pengajaran*, Volume 4, Nomor 2, (Desember 2021), Halaman 426–30. <https://doi.org/10.31004/jrpp.v4i2.3702>.
- Yusuf, Rianti Aisyah A, Anton Kaharu, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Gorontalo, Corresponding Author, Jaringan Trayek Eksisting, Evaluasi Penataan, dan Angkutan

Umum. 2021. "*Composite journal*", Volume 1, Edisi 2, (Juli 2021), Halaman 58–65.