

EVALUASI KINERJA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KABUPATEN GRESIK

Yahya Haidar Helmi Laksana¹, Wijianto², Widorisnomo³

Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD

Jl. Raya Setu No. 89 Bekasi, Indonesia, 17530

haidarhelmi17@gmail.com

ABSTRACT

In this research, entitled Evaluation of Urban Transport Performance in Gresik Regency, there are deviations on the LYN C urban transport route of 37% with a deviation length of 4.5 km. This deviation was caused because the LYN C urban transport did not travel to the final point, the route was cut in the middle of the route where it should have been. Then, this route also overlaps with the LYN F route with an overlap percentage of 39%. Then the percentage of urban transport fleets operating within the permitted range is very small, namely 10%.

This research uses analysis in terms of network performance and urban passenger transport services which will later examine the coverage of urban passenger transport services, the service ratio and the comparison of road length with the length of routes traveled by urban transport per zone on the network, up to the time between vehicles, and vehicle frequency.

The results of this study are the arrangement of urban passenger transportation routes in Gresik Regency and the adjustment of the number of urban transportation fleets which is carried out by knowing the demand that has the potential to use public transportation. Then for the service aspect, use the reference from the Decree of the Director General of Land Transportation Number SK.687/AJ.206/DRJD/2002 with a load factor determination of 70%.

Keywords: *Network Performance, Service Performance, Rerouting*

ABSTRAK

Penelitian ini dengan judul Evaluasi Kinerja Angkutan Perkotaan di Kabupaten Gresik, terdapat penyimpangan pada trayek angkutan perkotaan LYN C sebesar 37% dengan panjang penyimpangan sepanjang 4.5 Km . Penyimpangan ini disebabkan karena angkutan perkotaan LYN C tersebut tidak melakukan perjalanan hingga titik akhir, terjadi pemotongan trayek pada pertengahan lintasan yang seharusnya. Kemudian pada trayek ini juga terdapat tumpang tindih dengan trayek LYN F dengan persentase tumpang tindih sebesar 39%. Lalu persentase jumlah armada angkutan perkotaan yang beroperasi dengan yang diizinkan sangat kecil yaitu 10%. Penelitian ini menggunakan analisis dari segi kinerja jaringan dan pelayanan angkutan penumpang perkotaan yang nantinya akan mengkaji cakupan pelayanan angkutan penumpang perkotaan, nisbah pelayanan dan perbandingan panjang jalan dengan panjang trayek yang dilalui angkutan perkotaan per zona pada jaringan hingga waktu antar kendaraan, dan Frekuensi kendaraan.

Hasil dari penelitian ini adalah penataan trayek angkutan penumpang perkotaan di Kabupaten Gresik dan penyesuaian jumlah armada angkutan perkotaan yang dilakukan dengan mengetahui *demand* yang berpotensi naik angkutan umum. Kemudian untuk segi pelayanan menggunakan acuan dari Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dengan penentuan *load factor* 70%.

Kata Kunci: *Kinerja Jaringan, Kinerja Pelayanan, Penataan Trayek*

PENDAHULUAN

Kabupaten Gresik merupakan suatu Kabupaten di Jawa Timur dengan luas wilayah ± 1.194 Km². Berdasarkan hasil observasi, Kabupaten Gresik memiliki 1 (satu) terminal tipe B Bunder dan 4 (empat) terminal tipe C yaitu terminal tipe C Bunder, terminal tipe C Gubernur Suryo, terminal tipe C Gulomantung, terminal tipe C Menganti, dan memiliki 17 (tujuh

belas) titik halte yang tersebar di Kabupaten Gresik. Hal ini menunjukkan bahwa betapa dibutuhkannya moda transportasi dan harus pula didukung dengan prasarana transportasi yang mendukung keberlangsungan angkutan umum yang ada di Kabupaten Gresik.

Berdasarkan data yang kami peroleh dari Peraturan Bupati Gresik Nomor 30 Tahun 2013 tentang Tarif Mobil Penumpang Umum Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Gresik jumlah trayek yang melayani penumpang di Kabupaten Gresik sebanyak 14 trayek, yaitu 7 trayek Angkutan Perkotaan dan 7 trayek Angkutan Pedesaan. Namun, sesuai dengan hasil inventarisasi tim PKL Kabupaten Gresik Tahun 2023, jumlah trayek yang masih aktif beroperasi yaitu sebanyak 8 trayek, dengan 4 trayek Angkutan Perkotaan dan 4 trayek Angkutan Pedesaan.

Pada temuan dilapangan, terdapat penyimpangan pada trayek angkutan perkotaan LYN C sebesar 37% dengan panjang penyimpangan sepanjang 4.5 Km . Penyimpangan ini disebabkan karena angkutan perkotaan LYN C tersebut tidak melakukan perjalanan hingga titik akhir, terjadi pemotongan trayek pada pertengahan lintasan yang seharusnya. Kemudian pada trayek ini juga terdapat tumpang tindih dengan trayek LYN F dengan persentase tumpang tindih sebesar 39%. Lalu persentase jumlah armada angkutan perkotaan yang beroperasi dengan yang diizinkan sangat kecil yaitu 10%. Kemudian operasional yang kurang baik dari seluruh trayeknya masih belum sesuai dengan standar angkutan perkotaan. Oleh karena itu, diperlukan evaluasi terkait kinerja jaringan dan kinerja pelayanan angkutan umum khususnya angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik.

METODE PENELITIAN

A. Alur Pikir Penelitian

Penelitian dengan judul Evaluasi Kinerja Angkutan Perkotaan di Kabupaten Gresik yang nantinya akan mengkaji terkait penataan jaringan trayek angkutan perkotaan, evaluasi kinerja operasionalnya dan apakah terjadi penambahan atau pengurangan terkait armada yang beroperasi. Dalam permasalahan yang timbul yang paling menjadi pembahasan utama adalah tingkat tumpang tindih, penyimpangan, dan kinerja pelayanan yang buruk, sehingga pembahasan terkait jumlah armada guna memenuhi demand angkutan untuk meningkatkan pelayanan dan mengurangi kerugian pada operator angkutan. Dalam tahapan ini terdapat beberapa tahapan guna mendapatkan hasil yang telah ditentukan dalam kajian ini. Penelitian didasarkan atas perhitungan yang dilakukan pada zona kajian yaitu kawasan perkotaan di Kabupaten Gresik.

B. Metode pengumpulan data

1. Data Primer

Pada umumnya data primer didapatkan dari survei-survei yang dilakukan secara langsung di lapangan untuk mendapatkan data kinerja angkutan umum, yaitu:

- a) Survei Inventarisasi Angkutan Umum
- b) Survei Statis
- c) Survei Dinamis
- d) Survei Permintaan Angkutan Umum (*Stated Of Preferred*)

2. Data sekunder

Dalam pengumpulan data sekunder ini, data yang didapatkan dari instansi terkait yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Gresik yang berupa data-data sebagai berikut:

- a) Data jaringan trayek
- b) Jumlah armada yang diizinkan
- c) Peta Jaringan Trayek

C. Metode analisis data

Metode analisis yang dipakai dalam penelitian ini adalah melakukan analisa terhadap kebutuhan angkutan yang diperlukan untuk melayani permintaan dan kebutuhan angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik.

1. Analisis Kinerja angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002.
2. Analisis permintaan aktual dan potensial angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik.
3. Analisis penataan trayek angkutan perkotaan berdasarkan permintaan angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik

PEMBAHASAN

A. KINERJA JARINGAN EKSISTING

1. Cakupan Pelayanan

Ukuran cakupan pelayanan mendasar kepada jarak kemauan berjalan kaki, bukan jarak antar rute pelayanan melainkan ke pemberhentian. Jaringan pelayanan dikatakan baik jika cakupan pelayanan untuk daerah perkotaan ialah 70 – 75% penduduk tinggal 400 m berjalan ke perhentian. Sedangkan untuk daerah pinggiran kota dengan kepadatan agak rendah 50 – 60% penduduk tinggal pada jarak berjalan 700 m ke perhentian. (Pedoman PKL MTJ 2021)

Zona	Panjang Jalan yang dilewati AU (km)	Kemauan Orang Berjalan (km)	Cakupan Pelayanan (km ²)
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d = (b)*(c)</i>
1	8.30	0.8	6.64
2	4.40	0.8	3.52
3	15.20	0.8	12.16
4	6.30	0.8	5.04
Total			27.36

2. Nisbah Pelayanan

Nisbah atau angka banding ini mengukur total cakupan pelayanan angkutan dengan luas daerah yang dilayani.

Total Cakupan Pelayanan (km ²)	Luas Pelayanan (km ²)	Nisbah
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c=(a/b)x100%</i>
27.36	57.43	48%

3. Kepadatan Trayek

Kepadatan trayek merupakan perbandingan panjang jalan yang dilalui pelayanan angkutan umum dengan luas daerah yang dilayani.

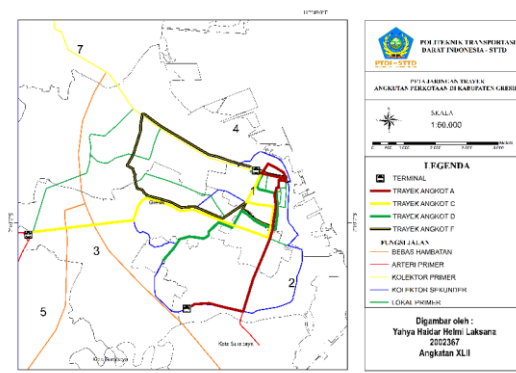
Zona	Panjang Jalan Sebenarnya(Km)	Panjang Jalan yang dilewati Angkutan Umum (Km)	Kepadatan Trayek (%)
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	$d = (c/b)*100\%$
1	17.99	8.30	46%
2	14.47	4.40	30%
3	35.83	15.20	42%
4	20.47	6.30	31%
Total	88.76	34.20	39%

4. Tumpang Tindih Trayek

Tumpang tindih merupakan dua atau lebih trayek yang berbeda tetapi mempunyai bagian yang hampir sama dari lintasan rute. Indikator ini adalah membandingkan jarak tumpang tindih dengan jarak lintasan rute yang ada.

No	Trayek	Panjang Trayek (%)	Tumpang Tindih (Km)	Tumpang Tindih (%)	Dengan Trayek
1	LYN C	12.2	4.8	39%	LYN F
2	LYN F	12.5	4.8	38%	LYN C

B. PETA JARINGAN TRAYEK EKSISTING



Rute Lyn A : Terminal Gulomantung – Jl. Veteran – Jl. P.Sudirman – jl. Pahlawan – Alun Alun – Jl. R.Santri – Jl. B.Rachmad – Jl. Kh.Kholil – Jl. Sindujoyo – Terminal Gubernur Suryo.

Rute Lyn C : Terminal Bunder – Jl. Dr Wahidin SHD – Jl. Ra Kartini – Jl. P. Sudirman –Jl.JS Suprpto - Jl. Usman Sadar – Terminal Gubernur Suryo.

Rute Lyn D : Terminal Gubernur Suryo - Jl. Usman Sadar – Jl. Akim Kayat – Jl. Pahlawan – Jl. P. Sudirman – Jl. AR. Hakim – Jl. Proklamasi – Jl. Ra. Kartini – Jl. Sunan Giri – Terminal Sekarkurung (Mayjend Sungkono).

Rute Lyn F : Terminal Gubernur Suryo - Jl. Usman Sadar – Jl. Akim Kayat – Jl. Pahlawan – Jl. P. Sudirman – Jl. AR. Hakim – Jl. Proklamasi – Jl. Ra. Kartini – Jl. Sunan Giri – Terminal Sekarkurung (Mayjend Sungkono).

C. KINERJA PELAYANAN EKSISTING

Kondisi eksisting operasional angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik yaitu tidak berjadwal sehingga *Headway* dan Frekuensinya tidak beraturan dan hanya menggunakan rit kendaraan per hari. Sehingga, nantinya akan diubah menjadi angkutan berjadwal sesuai dengan Standar Pelayanan Minimum yang telah ditetapkan. Berikut merupakan hasil perbandingan data-data kinerja pelayanan eksisting angkutan perkotaan yang beroperasi di Kabupaten Gresik dengan SK Dirjen 687 Tahun 2002 :

1. *Headway*

No	Kode Trayek	<i>Headway</i> (menit)	SK Dirjen 687 Tahun 2002 (menit)	Keterangan
1	LYN A	0:58:17	15	Tidak Memenuhi
2	LYN C	1:48:39	15	Tidak Memenuhi
3	LYN D	0:43:54	15	Tidak Memenuhi
4	LYN F	1:18:43	15	Tidak Memenuhi

2. Frekuensi

No	Trayek	Frekuensi rata-rata (kend/jam)	Sk dirjen 687 tahun 2002 (kend/jam)	Keterangan
1	LYN A	1	6	Tidak Memenuhi
2	LYN C	0	6	Tidak Memenuhi
3	LYN D	1	6	Tidak Memenuhi
4	LYN F	0	6	Tidak Memenuhi

3. Faktor Muat (*Load Factor*)

No	Trayek	Load Factor (%)	SK Dirjen 687 Tahun 2002 (%)	Keterangan
1	LYN A	13	70	Memenuhi
2	LYN C	15	70	Memenuhi
3	LYN D	22	70	Memenuhi
4	LYN F	19	70	Memenuhi

4. Waktu Perjalanan

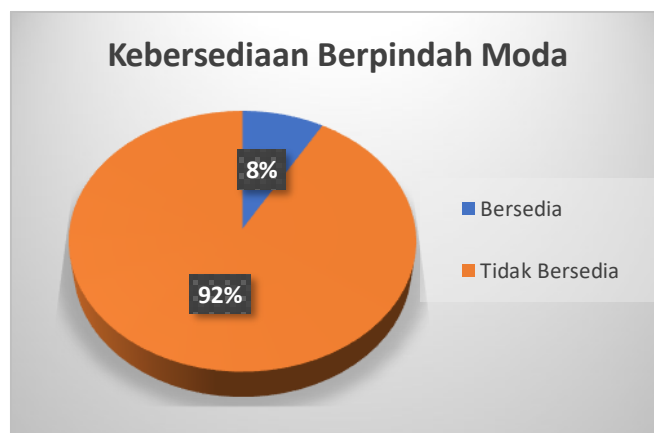
No	TRAYEK	Waktu perjalanan (menit)	Jarak (Km)	Waktu Perjalanan (Menit/Km)	SK Dirjen 687 Tahun 2002 (Menit/Km)	Keterangan
1	LYN A	42	8.9	4.7	6	Memenuhi
2	LYN C	32	12.2	2.6	6	Memenuhi
3	LYN D	50	7.1	7.1	6	Tidak Memenuhi
4	LYN F	56	12.5	4.5	6	Memenuhi

5. Kecepatan Perjalanan

No	Trayek	Kecepatan (km/jam)	Sk dirjen 687 tahun 2002 (km/jam)	Keterangan
1	LYN A	20	>10	Memenuhi
2	LYN C	20	>10	Memenuhi
3	LYN D	20	>10	Memenuhi
4	LYN F	18	>10	Memenuhi

D. PERMINTAAN POTENSIAL ANGKUTAN PERKOTAAN

Permintaan potensial merupakan permintaan terhadap angkutan umum oleh masyarakat namun belum dapat terlayani atau belum dapat merealisasikan kemampuan tersebut karena kurangnya informasi mengenai jasa angkutan umum. Untuk mengetahui jumlah permintaan (*demand*) angkutan umum perkotaan pada wilayah atau zona kajian maka dilakukan dengan survei *Stated of Preferred* yang dimana akan menghasilkan potensi masyarakat untuk berpindah moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum. Berikut merupakan hasil survei yang telah dilaksanakan:



No	Trayek	Permintaan (Orang/Jam)
1	Lyn A	62
2	Lyn C	53
3	Lyn D	48
4	Lyn F	65
Total		228

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa permintaan potensial yang menggunakan angkutan perkotaan tertinggi terdapat pada trayek angkutan perkotaan Lyn F sebanyak 65 permintaan (orang/jam). Sedangkan permintaan paling rendah terdapat pada Lyn D yaitu sebanyak 48 permintaan (orang/jam). Sehingga total permintaan angkutan perkotaan seluruhnya yaitu sebanyak 228 permintaan (orang/jam).

E. MENENTUKAN JUMLAH KENDARAAN

Keinginan penumpang mengenai operasional angkutan umum dapat terpenuhi apabila penyediaan armada angkutan umum seimbang dengan permintaan angkutannya. Jumlah armada yang tepat sesuai dengan kebutuhan sulit dipastikan, yang dapat dilakukan adalah jumlah yang mendekati besarnya kebutuhan. Perhitungan penentuan jumlah armada dapat ditentukan dengan kapasitas kendaraan, waktu sirkulasi, waktu henti kendaraan, dan waktu antara kendaraan. Jenis kendaraan yang akan dioperasikan pada trayek angkutan perkotaan ini merupakan jenis kendaraan yang sama dengan kendaraan eksisting yaitu MPU dengan kapasitas maksimal 11 orang.

Perhitungan jumlah armada yang dibutuhkan adalah menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Berikut merupakan contoh perhitungan jumlah armada pada trayek Lyn A sesuai rencana :

1. Waktu Sirkulasi

Waktu sirkulasi merupakan waktu perjalanan dari asal perjalanan ke tujuan perjalanan dan kembali lagi ke asal perjalanan. (Kecepatan diasumsikan 30 km/jam)

$$T = \frac{\text{Jarak Trayek}}{\text{Kecepatan}} \times 60 \text{ Menit}$$

$$T = \frac{9,2 \text{ Km}}{30 \text{ Km/Jam}} \times 60 \text{ Menit}$$

$$T = 18 \text{ Menit}$$

Deviasi Waktu Perjalanan dari asal ke tujuan

$$\sigma = 5\% \times T$$

$$\sigma = 5\% \times 18 \text{ Menit}$$

$$\sigma = 0,9 \text{ Menit}$$

Waktu Henti Kendaraan (TT)

$$TT = 10\% \times T$$

$$TT = 10\% \times 18 \text{ Menit}$$

$$TT = 1,8 \text{ Menit}$$

$$CTABA = (TAB + TBA) + (AB + BA) + (TTA + TTB)$$

$$CTABA = (18 + 18) + (0,9 + 0,9) + (1,8 + 1,8)$$

$$CTABA = 36 + 1,8 + 3,6$$

$$CTABA = 42,3 \text{ Menit}$$

2. Waktu Antara Kendaraan (*Headway*) dengan LF 70%

$$H = \frac{60 \times C \times LF}{P}$$

$$H = \frac{60 \times 11 \times 70\%}{62}$$

$$H = 7,45 \text{ Menit}$$

3. Frekuensi

$$F = \frac{60}{H}$$

$$F = \frac{60}{7,45}$$

$$F = 8 \text{ Kend/Jam}$$

4. Jumlah Kendaraan per Siklus Waktu

$$K = \frac{CT}{H \times fA}$$

$$K = \frac{42,32}{7,45 \times 100\%}$$

$$K = 6 \text{ Kendaraan}$$

No	Trayek	Jumlah Armada yang Dibutuhkan (Kendaraan)
1	Lyn A	6
2	Lyn C	5
3	Lyn D	3
4	Lyn F	8
Total		22

Dapat diketahui bahwa jumlah armada yang dibutuhkan angkutan perkotaan di wilayah studi Kabupaten Gresik sesuai dengan rencana yaitu sebanyak 22 kendaraan. Dengan proporsi kendaraan terbanyak yaitu pada trayek Lyn F sebanyak 8 kendaraan. Sedangkan, yang paling sedikit terdapat pada Lyn D sebanyak 3 kendaraan.

F. KINERJA JARINGAN RENCANA

1. Cakupan Pelayanan Rencana

Zona	Panjang Jalan yang dilewati AU (km)	Kemauan Orang Berjalan (km)	Cakupan Pelayanan (km ²)
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	$d = (b) * (c)$
1	9.30	0.8	7.44
2	5.00	0.8	4.00
3	15.20	0.8	12.16
4	9.30	0.8	7.44
Total			31.04

2. Nisbah Pelayanan Rencana

Total Cakupan Pelayanan (km ²)	Luas Pelayanan (km ²)	Nisbah
<i>a</i>	<i>b</i>	$c = (a/b) * 100\%$
31.04	57.43	54%

3. Kepadatan Trayek

ZONA	Panjang Jalan Sebenarnya(km)	Panjang Jalan yang dilewati Angkutan Umum (km)	Kepadatan Trayek (%)
<i>A</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	$d = (c/b) * 100\%$
1	17.99	9.30	52%
2	14.47	5.00	35%
3	35.83	15.20	42%
4	20.47	9.30	45%
Total	88.76	38.80	44%

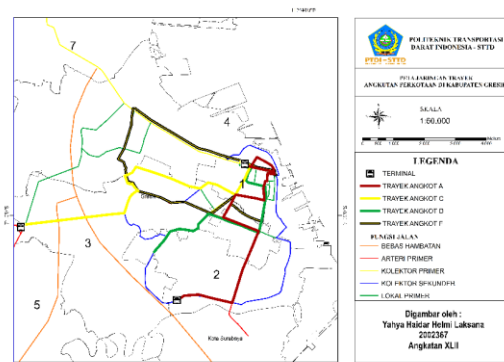
4. Tumpang Tindih Trayek

No	Trayek	Panjang Trayek (%)	Tumpang Tindih (Km)	Tumpang Tindih (%)	Dengan Trayek
1	LYN C	9.9	1	10%	LYN F
2	LYN F	12.5	1	8%	LYN C

G. PETA JARINGAN TRAYEK RENCANA

Berikut penataan jaringan trayek yang bertujuan untuk meningkatkan kinerja angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik. Analisis penataan trayek angkutan perkotaan dilakukan berdasarkan beberapa faktor, yaitu:

- Penambahan titik yang dilayani angkutan umum
- Mengurangi overlapping atau tumpang tindih trayek
- Demand penumpang yang belum terlayani angkutan umum



- Rute Lyn A : Terminal Gulomantung – Jl.Veteran – Jl.RA.Kartini – Jl.JA.Suprpto – Jl.Pahlawan – Alun Alun – Jl.R.Santri – Jl.B.Rachmad – Jl.Kh.Kholil – Jl.Sindujoyo – Terminal Gubernur Suryo.
- Rute Lyn C : Terminal Bunder – Jl. Dr Wahidin SHD – Jl. Sumatra – Jl.Siti Fatimah –Jl.Jend. Ahmad Yani - Jl. Usman Sadar – Terminal Gubernur Suryo.
- Rute Lyn D : Terminal Gubernur Suryo - Jl. Usman Sadar – Jl. Akim Kayat – Jl. Pahlawan – Jl. P. Sudirman – Jl. AR. Hakim – Jl. Proklamasi – Jl. Ra. Kartini – Jl. Sunan Giri – Terminal Sekarkurung (Mayjend Sungkono).
- Rute Lyn F : Terminal Gubernur Suryo – Jl. Raya Roomo Manyar – Ds. Pongangan – Jl. Kh. Syafi'i – Jl. Pembangunan – Jl. Palem – Jl. Lontar – Jl. Jawa – Jl. Dr. Wahidin SHD – Jl. Proklamasi – Jl. AR Hakim – Bp. Wetan – Jl. Harun Thohir – Jl. Samanhudi.

H. KINERJA PELAYANAN RENCANA

Dari hasil penataan trayek yang telah dilakukan, diperoleh hasil analisis kinerja pelayanan angkutan perkotaan yang melayani di wilayah studi Kabupaten Gresik sesuai dengan rencana dan dibandingkan dengan Standar Pelayanan Minimal :

1. *Headway*

Trayek	<i>Headway</i> (Menit)	Standar Pelayanan (Menit)	Keterangan
Lyn A	7	15	Memenuhi
Lyn C	9	15	Memenuhi
Lyn D	10	15	Memenuhi
Lyn F	7	15	Memenuhi

2. Frekuensi

Trayek	Frekuensi (Kend/Jam)	Standar Pelayanan (Kend/Jam)	Keterangan
Lyn A	8	6	Memenuhi
Lyn C	7	6	Memenuhi
Lyn D	6	6	Memenuhi
Lyn F	8	6	Memenuhi

3. Faktor Muat (*Load Factor*)

Trayek	<i>Load Factor</i> (%)	Standar Pelayanan (%)	Keterangan
Lyn A	70	70	Memenuhi
Lyn C	70	70	Memenuhi
Lyn D	70	70	Memenuhi
Lyn F	70	70	Memenuhi

4. Waktu Perjalanan

Trayek	Waktu Perjalanan (Menit)	Jarak (Km)	Waktu Perjalanan (Menit/Km)	Standar Pelayanan (Menit/Km)	Keterangan
Lyn A	21.16	9.2	2.3	6	Memenuhi
Lyn C	22.77	9.9	2.3	6	Memenuhi
Lyn D	15.64	6.8	2.3	6	Memenuhi
Lyn F	28.75	12.5	2.3	6	Memenuhi

5. Kecepatan Perjalanan

Trayek	Kecepatan (Km/Jam)	Standar Pelayanan (Km/Jam)	Keterangan
Lyn A	30	10	Memenuhi
Lyn C	30	10	Memenuhi
Lyn D	30	10	Memenuhi
Lyn F	30	10	Memenuhi

KESIMPULAN

- A. Pada trayek Lyn C memiliki tumpang tindih dengan trayek Lyn F sebesar 39% sehingga terjadi pembagian penumpang pada ruas jalan tumpang tindih. Sedangkan, terdapat *demand* angkutan pada kawasan industri sebesar 12%, akan tetapi belum terlayani angkutan perkotaan. Berdasarkan kondisi eksisting kinerja operasional seluruh trayek angkutan perkotaan masih belum memenuhi sesuai standar penyelenggaraan angkutan perkotaan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang bahkan terdapat *Headway* angkutan perkotaan pada trayek Lyn C dan Lyn F yaitu lebih dari 1 (satu) jam sehingga memengaruhi Frekuensinya menjadi 0.
- B. Adanya penataan trayek terhadap angkutan perkotaan Lyn C yang sebelumnya memiliki tingkat tumpang tindih trayek dengan Lyn F sebesar 39% telah berkurang menjadi 10%. Kemudian permintaan terkait pelayanan angkutan didominasi ketepatan waktu maka sistem keberangkatan yang semula tidak berjadwal menjadi berjadwal.
- C. Cakupan pelayanan pada kawasan perkotaan yang semula 27.36 Km² meningkat menjadi 31.04 Km². Kemudian *Headway* dan Frekuensi angkutan perkotaan yang semula dari kondisi eksistingnya seluruh trayek masih belum memenuhi yaitu dengan *headway* hingga 108 menit sehingga membuat frekuensinya 0 menjadi memenuhi sesuai standar penyelenggaraan angkutan perkotaan dengan *headway* paling lama 10 menit dan frekuensi lebih dari 6 kendaraan/jam sesuai pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002.

SARAN

- A. Perlunya melakukan penataan ulang trayek atau rerouting dikarenakan terdapat trayek yang memiliki tumpang tindih dan terdapat permintaan pada daerah yang belum terlayani angkutan umum guna membuat pemerataan dari tingkat kinerja jaringan hingga pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik yang belum terjangkau oleh angkutan umum.
- B. Melakukan perubahan sistem operasi angkutan penumpang perkotaan dari tidak berjadwal menjadi berjadwal (penyesuaian ketersediaan armada sesuai dengan kebutuhan).
- C. Perlu arahan dan pengawasan pengendalian terhadap kinerja angkutan perkotaan di Kabupaten Gresik, kemudian dilakukan evaluasi secara bertahap sesuai pasal 145 ayat 4 yaitu rencana umum jaringan trayek dikaji ulang secara berkala paling lama 5 tahun.

DAFTAR PUSTAKA

- _____, 2009, Undang-Undang Nomor 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta : Departemen Perhubungan.
- _____, 2013, Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- _____, 2014, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan
- _____, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Jakarta : Kementerian Perhubungan
- _____, 2002, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/Tahun 2002, Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Jakarta : Departemen Perhubungan.
- Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Pedoman PKL Jurusan Manajemen Transportasi Jalan Tahun 2021. Bekasi: PTDI – STTD, 2021
- Tim PKL Kabupaten Gresik 2023. Laporan Umum Taruna Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Tentang Pola Umum Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Gresik Dan Identifikasi Permasalahannya. Bekasi: PTDI – STTD, 2023
- Buchika, M. D. (2018). Studi perencanaan rute angkutan umum di kota pontianak. *Studi Perencanaan Rute Angkutan Umum Kota Pontianak*, 5, 1–17.
- Febrianti, Ana., dan Mashuri. *Studi Kebutuhan Angkutan Umum Penumpang Perkotaan Di Kota Palu (Studi kasus: Trayek Mamboro – Manonda)*. *Jurnal Rekayasa dan Manajemen Transportasi*. 2012
- Giannopoulos, G. A. *Bus Planning and Operation in Urban Areas: A Pratical Guide*. Avebury, Brookfield USA, 1989.
- Kadir Abdul. (2006). Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional. *Transportasi Peran Dan Dampaknya Dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional*, 1, 121–131.
- Prastowo, Muhammad Elyas. *Evaluasi Kinerja Jaringan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Grobogan (Dengan Pendekatan Kinerja Jaringan dan Kinerja Pelayanan)*. Bekasi: PTDI – STTD, 2021.
- Perdana, Caesario Brilliant. *Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Di Bagian Timur Kabupaten Blitar*. Bekasi: PTDI – STTD, 2022.
- Primasworo, R. A., Oktaviastuti, B., & Madun, R. W. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari – Tidar / AT). *Fondasi : Jurnal Teknik Sipil*, 11(1), 98. <https://doi.org/10.36055/fondasi.v0i0.10561>