

# EVALUASI KINERJA ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN SIDOARJO

**Dadang Supriyatno**

Program Studi DIII Transportasi  
Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik  
Universitas Negeri Surabaya  
Jln. Ketintang Kampus Unesa, Surabaya  
Tlp. 081330614567  
dadang.supriyatno@gmail.com

**Ari Widayanti**

Program Studi DIII Transportasi  
Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik  
Universitas Negeri Surabaya  
Jln. Ketintang Kampus Unesa, Surabaya  
Tlp. 08155613917  
ari\_wid@yahoo.co.id

## Abstract

Public transportation is very important to support community activities in a city. The Lapindo mud disaster in Sidoarjo has impacts on community activities and public transportation travel patterns in the area. The performance of public transportation services in Sidoarjo is currently quite poor, with an average frequency of less than 6 vehicles/hour, an average headway of greater than 10 minutes, a load factor of less than 70 %, an average speed less than 30 km/hour, and an average travel time of less than 60 minutes. The low load factors could result in decreasing the revenue of public transportation operators which implies a decrease in welfare. In the field, around 20 % of public transportation vehicles are not operating in accordance with the route. In addition, some fleets are not in operation, especially on the route that led to the Porong area, because of the declining number of passengers as a result of the Lapindo mud disaster. For that reason, it is necessary for public transportation route network to adapt to impact map of the Lapindo mudflow and the development of the road network in Sidoarjo.

**Key words:** public transportation, performance evaluation, load factor, headway, route

## Abstrak

Angkutan umum sangat penting untuk mendukung aktivitas masyarakat di suatu kota. Bencana lumpur Lapindo di Sidoarjo berdampak pada aktivitas masyarakat dan pola perjalanan angkutan umum di daerah tersebut. Kinerja layanan angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo saat ini kurang baik, dengan frekuensi rata-rata kurang dari 6 kendaraan/jam, waktu antara rata-rata lebih besar dari 10 menit, faktor muat kurang dari 70 %, kecepatan rata-rata kurang dari 30 km/jam, serta waktu tempuh perjalanan rata-rata kurang dari 60 menit. Faktor muat yang rendah berakibat menurunnya penghasilan operator angkutan umum yang berimplikasi pada penurunan kesejahteraan. Hal yang terjadi di lapangan adalah bahwa sekitar 20 % angkutan umum beroperasi tidak sesuai dengan ijin trayeknya. Selain itu beberapa armada tidak beroperasi, khususnya pada trayek yang menuju ke daerah Porong, karena menurunnya jumlah penumpang akibat bencana lumpur Lapindo. Untuk itu, diperlukan jaringan trayek angkutan umum yang disesuaikan dengan peta dampak lumpur Lapindo dan pengembangan jaringan jalan di Sidoarjo.

**Kata-kata kunci:** angkutan umum, evaluasi kinerja, faktor muat, waktu antara, trayek

## PENDAHULUAN

Permasalahan angkutan umum berbeda untuk kawasan perkotaan dan kawasan perdesaan (suburban). Masalah di kawasan perkotaan terkait dengan kemacetan lalu lintas serta penumpukan armada yang tidak disertai dengan faktor muat yang mencukupi dan menguntungkan. Di pihak lain permasalahan angkutan umum di kawasan perdesaan atau suburban membutuhkan pengembangan yang jelas berdasarkan kebutuhan pengguna, yaitu

pelaku perjalanan, sehingga perlu mempertimbangkan aspek perkembangan aktivitas dan mobilitas masyarakat seiring dengan pengembangan kawasan dalam mendukung aktivitas perekonomian masyarakat (Nasution, 2008).

Kabupaten Sidoarjo adalah salah satu kabupaten yang sedang berkembang di Provinsi Jawa Timur. Pada saat ini terdapat suatu masalah yang dapat menghambat perkembangan wilayah di kabupaten ini, yang harus dihadapi oleh masyarakat Sidoarjo, yaitu bencana Lumpur Lapindo Sidoarjo. Bencana ini mulai terjadi pada bulan Mei 2006, yang mengakibatkan sebagian wilayah terendam lumpur.

Saat ini sudah terjadi perkembangan dan penambahan jaringan jalan dan jalan tol baru, pertumbuhan kawasan pusat aktivitas masyarakat, serta pertumbuhan kawasan permukiman seiring dengan pertambahan jumlah penduduk dan tingkat penghasilan. Tentunya hal ini akan berdampak pada potensi pergerakan masyarakat.

Pelaku pergerakan dibagi menjadi 2 golongan yaitu *choice user* dan *captive user*. *Choice user* adalah kelompok pelaku perjalanan yang dapat memilih jenis angkutan dalam melakukan perjalanan, yaitu menggunakan angkutan pribadi atau menggunakan angkutan umum. *Captive user* adalah kelompok pelaku perjalanan yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena beberapa keterbatasan, yang meliputi aspek fisik, finansial, dan legalitas (Warpani, 2002). Di banyak negara yang sedang berkembang proporsi *captive user* lebih besar daripada *choice user* sehingga angkutan umum merupakan sarana yang diperlukan dalam menunjang aktivitas masyarakat (Warpani, 1990).

Kabupaten Sidoarjo menyediakan beberapa jenis angkutan umum yang beroperasi. Yang paling banyak beroperasi adalah angkutan umum dengan kapasitas 12 penumpang per unit armada. Dari data dan pengamatan pendahuluan pada wilayah studi, trayek angkutan umum yang terdapat di Kabupaten Sidoarjo terdiri atas 15 trayek yang menyebar di seluruh wilayah Kabupaten Sidoarjo. Dari 15 trayek yang ada terdapat beberapa trayek yang berpotensi melalui daerah yang macet, seperti daerah Sedati, yang merupakan daerah pabrik dan industri. Kemacetan terjadi secara khusus pada pagi hari jam 06.00-10.00 WIB, siang hari jam 11.00-13.00 WIB, serta sore hari jam 16.00-18.00 WIB.

Pada studi ini ditinjau beberapa perkembangan yang terjadi, yang mencakup jaringan jalan arteri baru, perkembangan wilayah, serta pusat bangkitan dan tarikan perjalanan. Adanya bencana Lumpur Lapindo menyebabkan banyak anggota masyarakat yang kehilangan mata pencaharian dan tempat tinggal serta terjadi penurunan harga tanah dan bangunan yang ada di sekitarnya. Selain itu terdapat pengaruh psikologis, yaitu adanya ketakutan masyarakat terkena limpahan lumpur serta dampak yang ditimbulkannya. Suatu usaha yang sudah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Jawa Timur adalah membangun jalan arteri baru. Adanya penambahan jaringan jalan yang baru ini akan berpengaruh terhadap kinerja angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo. Hal ini akan membutuhkan kebijakan penanganan yang tepat agar angkutan umum dapat lebih baik melayani masyarakat dalam aktivitas sehari-hari.

## DATA DAN ANALISIS

Hasil wawancara dan pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa di wilayah Kabupaten Sidoarjo terdapat 6 terminal yang merupakan lokasi awal dan lokasi akhir perjalanan angkutan umum. Jumlah terminal beserta jumlah trayek angkutan umum di masing-masing terminal ditunjukkan pada Tabel 1.

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

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

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo (2014)



**Gambar 1** Kondisi Angkutan Umum di Kabupaten Sidoarjo

### Kondisi Operasional

Kinerja angkutan umum dapat ditinjau dari faktor muat statis dan faktor muat dinamis, waktu antara, frekuensi, waktu tempuh perjalanan, kecepatan dan ketersediaan (Abubakar, 1998). Hasil analisis terhadap kinerja angkutan umum yang beroperasi di Kabupaten Sidoarjo dirangkum pada Tabel 2.

**Tabel 2** Kinerja Angkutan Umum di Terminal Krian

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1.	HG	Faktor Muat Statis	56 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	24 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	6 menit	(10-20) menit	Ideal
		Frekuensi	10 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	54 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak ideal
2.	HB	Faktor Muat Statis	57 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	25 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	7 menit	(10-20) menit	Ideal
		Frekuensi	6 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	51 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	22 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
3.	KC	Faktor Muat Statis	29 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	25 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	15 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	62,5 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	23 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
4.	HN	Faktor Muat Statis	25 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	28 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	36 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	52 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
5.	KL	Faktor Muat Statis	53 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	8 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	30 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	57,5 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
6.	KM	Faktor Muat Statis	27 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	22 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	11 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	4 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	57,5 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal

Kinerja angkutan umum di terminal Krian tergolong kurang baik karena nilai faktor muat semua trayek memiliki nilai kurang dari 70 %. Selain itu waktu tunggu untuk beberapa trayek, seperti KC, HN, KL, dan KM memiliki nilai lebih besar dari (10-20) menit.

**Tabel 3** Kinerja Angkutan Umum di Terminal Porong

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

Di Terminal Porong sebenarnya terdapat 9 trayek yang terdaftar dengan 140 unit armada (HE, HI, HM, HL, HV, HX, HZ, MA, dan PK), namun hanya trayek HE yang beroperasi, tetapi tidak masuk ke dalam terminal Porong, dan beroperasi dari pukul 06.30 WIB hingga pukul 16.00 WIB. Trayek HE memiliki rute Jln. Pasar Porong, melintasi jalan arteri Porong, Jln. Pondokan, Jln. Yenggot, Jln. Raya Kandangan, Jln. Raya Krembung, Jln. Lemujut, Jln. Cangkring, Jln. Bulang, Jln. Simpang, Jln. Pejangkalan, Jln. Kates, Jln. Wirobitung, Jln. Brawijaya, Jln. Gedangrowo, Jln. Mojopahit, dan terakhir menuju Prambon. Namun pada kondisi eksisting trayek HE tidak melayani sampai pada tujuan terakhir, yaitu Prambon, dan tujuan terakhir hanya sampai Jln. Krembung. Di sini kendaraan berhenti (ngetem) dengan waktu yang cukup lama untuk menunggu terisi penumpang.

Berdasarkan data Dinas Perhubungan Sidoarjo, angkutan umum yang beroperasi di terminal Taman sebanyak 12 trayek. Namun pada kenyataannya angkutan umum yang masih beroperasi hanya ada 5 trayek angkutan umum, yaitu Trayek HA, Trayek HG, Trayek HO, Trayek H1, dan Trayek HN. Rute angkutan umum yang melakukan penyimpangan adalah Trayek HA, Trayek HN, dan Trayek HO. Tata guna lahan di sekitar rute angkutan umum hampir sama semua, yaitu kawasan permukiman, kawasan perkantoran, kawasan pertokoan, kawasan pendidikan, dan kawasan industri.

Hasil survei statis dan dinamis menunjukkan bahwa kinerja angkutan umum di Terminal Taman memiliki faktor muat yang rendah. Faktor muat yang ideal adalah 70 %, sedangkan angkutan umum di Terminal Taman mempunyai nilai 29 % untuk Trayek HG, 49 % untuk Trayek HN, 37 % untuk Trayek H1, 48 % untuk Trayek HA, dan 22 % untuk Trayek HO.

**Tabel 4** Kinerja Angkutan Umum di Terminal Larangan

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1.	HB1	Faktor Muat Statis	57 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	90 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	49 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	63 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	18 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
2.	HP	Faktor Muat Statis	10 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	70 %	70 %	Ideal
		Waktu Antara	59 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	38 menit	(60-90) menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	19 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
3.	HU	Faktor Muat Statis	5 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	35 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	117 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	0 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	65 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	15 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
4.	HD	Faktor Muat Statis	7 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	50 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	84 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	0 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	35 menit	(60-90) menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	7 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
5.	JSP	Faktor Muat Statis	25 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	78 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	39 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	2 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	92 menit	(60-90) menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	12 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
6.	HB2	Faktor Muat Statis	25 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	71 %	70 %	Ideal
		Waktu Antara	39 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	2 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	80 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	18 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
7.	HA	Faktor Muat Statis	25 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	85 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	49 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	1 kend./jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	80 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	15 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal

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

**Tabel 5** Kinerja Angkutan Umum di Terminal Taman

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

**Tabel 6** Kinerja Angkutan Umum di Terminal Sukodono

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

**Tabel 7** Kinerja Angkutan Umum di Terminal Wadungasri

No.	Trayek	Indikator	Hasil Survei Primer	Standar World Bank	Kesimpulan
1.	H4J	Faktor Muat Statis	45 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	67 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	4 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	19 kend/jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	35 menit	(60-90) menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	27 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak ideal
2.	H4W	Faktor Muat Statis	42 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	63 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	9 menit	(10-20) menit	Ideal
		Frekuensi	7 kend/jam	(3-6) kend/jam	Ideal
		Waktu Tempuh	45 menit	(60-90) menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	25 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
3.	X	Faktor Muat Statis	83 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	50 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	56 menit	(60-90) menit	Ideal
		Kecepatan	20 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal
4.	HH	Faktor Muat Statis	92 %	70 %	Tidak Ideal
		Faktor Muat Dinamis	66 %	70 %	Tidak Ideal
		Waktu Antara	9 menit	(10-20) menit	Tidak Ideal
		Frekuensi	9 kend/jam	(3-6) kend/jam	Tidak Ideal
		Waktu Tempuh	45 menit	(60-90) menit	Tidak Ideal
		Kecepatan	24 km/jam	(30-60) km/jam	Tidak Ideal

### Kinerja Angkutan Umum di Kabupaten Sidoarjo

Hanya sekitar 10 % angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo 90 % yang ideal, terutama untuk indikator pelayanan frekuensi dan waktu antara. Kinerja berdasarkan faktor muat statis dan faktor muat dinamis kurang baik. Sedangkan waktu tempuh juga bervariasi, dari cepat sampai dengan lambat, sebagai akibat jumlah penumpang yang sedikit. Secara umum kecepatan kendaraan rata-rata kurang dari standar. Faktor muat yang rendah ini akan berakibat pada penghasilan operator yang berkurang, yang selanjutnya dapat berimplikasi pada keberlanjutan usaha.

Fenomena jumlah penumpang yang sedikit juga banyak dipengaruhi oleh menurunnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Hal ini disebabkan oleh kualitas layanan angkutan umum yang makin menurun akibat kondisi kendaraan yang kurang nyaman. Selain itu pelaku perjalanan juga lebih memilih menggunakan sepeda motor yang bisa dibeli dengan harga murah dan mempunyai aksesibilitas dan fleksibilitas yang tinggi untuk mencapai tempat-tempat tujuan.

### **Kebijakan Penanganan**

Sistem pelayanan angkutan umum seharusnya mengacu pada rute sesuai dengan ijin trayek yang diberikan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Hal yang terjadi di lapangan adalah bahwa sekitar 15 % rute trayek tidak sesuai dengan ijin trayek. Selain itu terdapat beberapa armada yang tidak beroperasi, khususnya pada trayek yang menuju ke daerah Porong.

Diperlukan jaringan trayek angkutan umum yang disesuaikan dengan dampak lumpur Lapindo. Selain itu trayek juga perlu disesuaikan dengan perkembangan jaringan jalan yang sudah dan akan dibangun di daerah Kabupaten Sidoarjo serta pengembangan wilayah.

## **KESIMPULAN DAN SARAN**

Kesimpulan yang diperoleh dari studi ini adalah:

1. Secara umum kinerja layanan angkutan umum di Kabupaten Sidoarjo tidak ideal. Hal ini ditunjukkan oleh frekuensi rata-rata kurang dari 6 kendaraan/jam, waktu antara rata-rata lebih besar dari 10 menit, faktor muat kurang dari 70 %, kecepatan rata-rata kurang dari 30 km/jam, serta waktu tempuh perjalanan rata-rata kurang dari 60 menit. Faktor muat yang rendah akan berakibat pada menurunnya penghasilan operator yang berimplikasi, terutama pada trayek yang sepi penumpang.
2. Sistem pelayanan angkutan umum seharusnya mengacu pada rute sesuai dengan ijin trayek yang diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo. Hal yang terjadi di lapangan adalah bahwa sekitar 20 % rute trayek tidak sesuai dengan ijin trayek. Selain itu beberapa armada tidak beroperasi, khususnya pada trayek yang menuju ke daerah Porong karena menurunnya jumlah penumpang sebagai akibat bencana lumpur Lapindo. Untuk ini diperlukan jaringan trayek angkutan umum yang disesuaikan dengan peta dampak lumpur Lapindo dan perkembangan jaringan jalan yang sudah dan yang akan dibangun di daerah Kabupaten Sidoarjo.

Saran yang dapat diberikan dari studi ini adalah bahwa diperlukan penanganan yang lebih intensif terkait pengelolaan angkutan umum sehingga lebih menarik minat pengguna. Penanganan perlu dilakukan secara menyeluruh karena permasalahan angkutan

umum, baik penyebab dan solusinya, terkait dengan bidang-bidang yang lain. Pengembangan angkutan umum juga perlu diintegrasikan dengan sistem pembentuk kota secara keseluruhan dan pengembangan wilayah. Selain itu, diperlukan pengawasan angkutan umum sehingga penyimpangan yang terjadi di lapangan dapat diminimalisasi serta diperlukan pembinaan terhadap operator angkutan umum sehingga kondisi armada dan fasilitas angkutan umum dapat meningkatkan.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Abubakar, I. 1998. *Menuju Lalulintas Angkutan Darat yang Tertib*. Jakarta: Dirjenhubdat.
- Nasution, M. N. 2008. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Warpani, S. P. 2002. *Pengelolaan Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Warpani, S. P. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit Institut Teknologi Bandung.