

STRATEGI PENINGKATAN KINERJA TRAYEK UTAMA ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN JEMBER

Nunung Nuring Hayati
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Univ. Jember
Jl. Kalimantan 37 Jember
Telp./Fax. (0331) 410241
nunung.nuring@yahoo.co.id

Sonya Sulistyono
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Univ. Jember
Jl. Kalimantan 37 Jember
Telp./Fax. (0331) 410241
sonya.sulistyono@yahoo.co.id

WildanusSabiq
Jurusan Teknik Sipil
Fakultas Teknik Univ. Jember
Jl. Kalimantan 37 Jember
Telp./Fax. (0331) 410241
w.sabiq17@gmail.com

Abstract

Urban public transport of jember has many problems. Such as deviation route, ageing vehicles and no fixed schedule so that passengers do not get the guaranty of public transportation services, especially at non peak hours. This is why public transportation not chosen by the public to carry out their activities. For that we need to do research to determine the extent of urban public transportation of Jember able to serve the needs of society. Need to do a survey, among the survey static and dynamic surveys to determine the performance of public transport. Review of the route is also important to know whether the route will also need to be changed. From this research it is known that the performance of urban public transport of Jember in the category enough. Result of research shows route deviation still occurs, load factor also fairly low (under 50%), so it is not quite optimal in serving the movement of passengers. Public transport management strategy is needed to improve performance, so that public transport can be a mode choice for the peoples.

Keywords: *public transport, route, load factor.*

Abstrak

Angkutan umum perkotaan Jember memiliki beberapa permasalahan. Permasalahan tersebut adalah penyimpangan trayek, usia kendaraan yang sudah tua, dan tidak adanya jadwal keberangkatan yang tetap, sehingga calon penumpang tidak mendapat kepastian akan layanan angkutan kota terutama pada jam tidak sibuk. Hal ini yang menyebabkan angkutan umum bukan menjadi pilihan utama masyarakat untuk melakukan kegiatannya. Untuk itu perlu dilakukan penelitian guna mengetahui sejauh mana angkutan umum di Kota Jember mampu melayani kebutuhan masyarakatnya. Survei yang perlu dilakukan antara lain survei statis dan survei dinamis, dimaksudkan untuk mengetahui kinerja angkutan umum ini. Peninjauan terhadap trayek juga penting untuk mengetahui apakah nantinya rute trayek juga perlu diubah. Dari hasil penelitian ini diketahui bahwa kinerja angkutan umum di Kota Jember masuk dalam kategori "cukup". Hasil analisis memperlihatkan masih terjadi penyimpangan trayek, faktor muat masih rendah (dibawah 50%), sehingga belum cukup optimal dalam melayani pergerakan penumpang. Strategi manajemen angkutan umum diperlukan untuk meningkatkan kinerja, agar angkutan umum dapat menjadi pilihan moda bagi masyarakat.

Kata kunci: *angkutan umum, trayek, faktor muat.*

PENDAHULUAN

Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa syarat angkutan umum perkotaan adalah memiliki rute yang tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan (terminal, halte, dan/atau rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum). Dalam peraturan tersebut disebutkan rencana umum jaringan trayek dikaji ulang secara berkala paling lama 5 tahun. Angkutan umum suatu kota harus selalu dilakukan evaluasi minimal 6 bulan sekali untuk meninjau kinerjanya. Hal ini dimaksudkan agar tidak sampai munculnya permasalahan dalam pelayanan. Permasalahan yang sering muncul seperti penyimpangan trayek, kendaraan yang sudah tua serta tidak adanya jadwal yang tetap dan

teratur mengakibatkan masyarakat kurang tertarik untuk menggunakan angkutan umum. Menurut Salim Abas (1993), klasifikasi masalah transportasi perkotaan adalah masalah manajemen lalu lintas, kecelakaan lalu lintas, tingkat penggunaan angkutan umum yang melebihi kapasitas maksimum pada jam puncak (*peak hour*), tingkat penggunaan angkutan umum yang sangat rendah pada jam non puncak (*off peak hour*), kurangnya pelayanan bagi pedestrian (pejalan kaki), polusi udara dan serta kesulitan parkir. Permasalahan-permasalahan tersebut harus segera dievaluasi. Apabila tidak maka angkutan umum akan semakin kalah bersaing dengan kendaraan pribadi dan akhirnya orang akan lebih memilih bepergian dengan kendaraan pribadi. Hal ini tentunya akan semakin memunculkan masalah-masalah berkaitan dengan transportasi perkotaan khususnya angkutan umum.

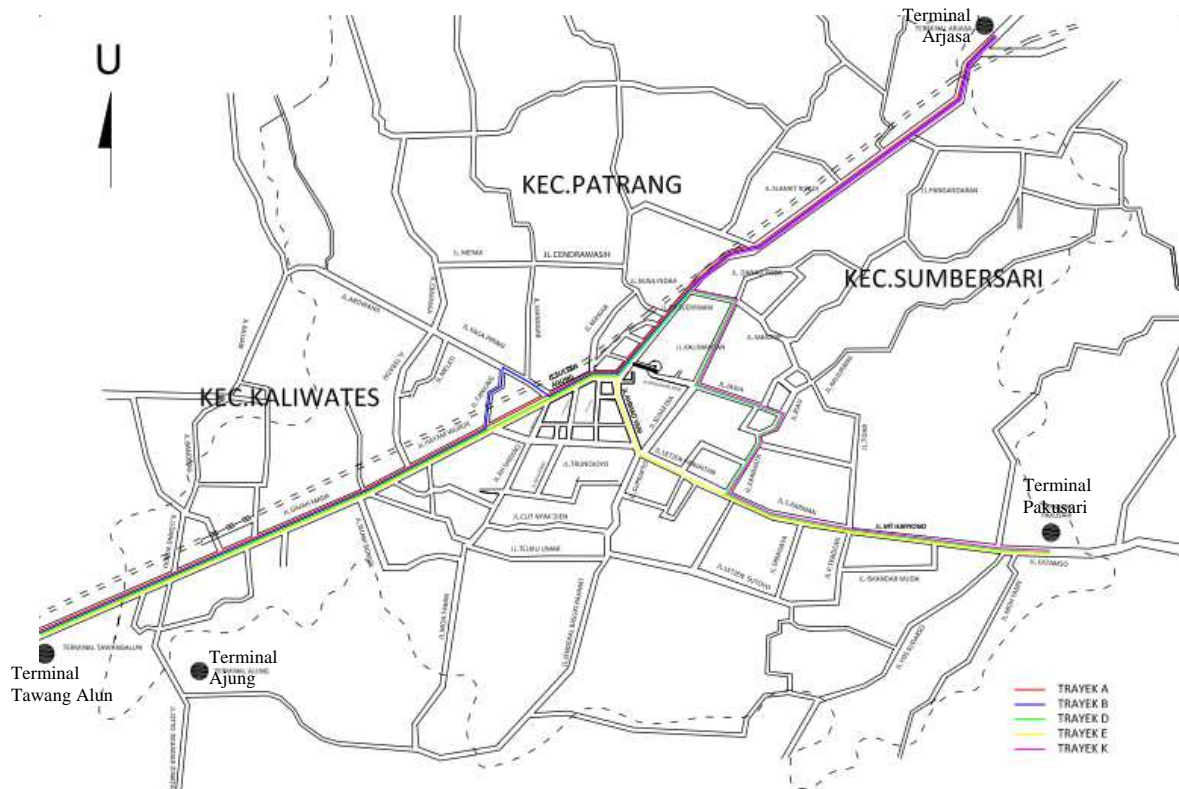
Evaluasi kinerja trayek angkutan umum perkotaan Jember menarik untuk ditinjau. Hasil evaluasi akan sangat bermanfaat bagi pemerintah kabupaten dalam mengambil keputusan untuk mengatasi masalah transportasi perkotaan di Jember khususnya angkutan umum. Hasil wawancara dengan Kepala Bagian Angkutan Umum – Dinas Perhubungan Kabupaten Jember disebutkan bahwa trayek utama meliputi trayek A, B, D, E, dan K. Hal ini didasari oleh Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 yang menyatakan bahwa trayek utama merupakan trayek yang melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal. Trayek ini telah beroperasi pada tahun 1980-an hingga saat ini. Armada yang melayani trayek ini adalah bus sedang dan minibus. Seiring berjalannya waktu dengan permasalahan kompetisi jenis armada, saat ini bus sedang dipaksa tidak beroperasi oleh pengemudi minibus. Hesti (2008) telah melakukan evaluasi kinerja angkutan umum, salah satunya pada trayek utama. Hasil evaluasi kinerja memperlihatkan trayek A, D, dan E memiliki kriteria baik sedangkan trayek B dan K memiliki kriteria cukup. Rata-rata *load factor* trayek di atas 50%.

Evaluasi kinerja angkutan umum penting untuk dilakukan. Angkutan umum perkotaan yang baik tidak hanya dapat memecahkan masalah penyediaan moda angkutan bagi sebagian besar penduduk kota saja, tetapi merupakan tindakan pemecahan yang akan mencakup sebagian besar masalah transportasi yang ada. Penelitian ini melakukan evaluasi kinerja angkutan umum khususnya pada trayek utama di Jember. Melalui evaluasi kinerja tersebut akan diketahui permasalahan yang timbul dan dapat diambil langkah-langkah dalam membenahan pelayanan angkutan umum perkotaan di Jember.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian dan Pengumpulan data

Trayek angkutan umum yang ditinjau adalah trayek utama meliputi trayek A, B, D, E dan K dengan rute trayek ditunjukkan seperti pada gambar 1. Pengumpulan data dilakukan secara sekunder dan primer. Data sekunder terkait angkutan umum diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Sedangkan data primer diperoleh melalui survey statis dan survey dinamis.



Gambar 1. Rute trayek utama angkutan umum perkotaan Jember

Tahapan Pelaksanaan Penelitian

Tahapan dalam pelaksanaan penelitian ini terbagi atas tiga tahap utama. Setiap tahapan tersebut terdiri atas beberapa kegiatan, yaitu:

1. Tahap pengumpulan data.
 - a. Pengumpulan data sekunder: peraturan-peraturan Kabupaten Jember terkait angkutan umum, jaringan trayek, rute trayek utama, ijin trayek, armada-armada yang melayani dan data teknis armada.
 - b. Pengumpulan data primer, meliputi survey statis dan survey dinamis. Pelaksanaan survey mengacu padapedoman Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan (Departemen Perhubungan, 2011).
2. Tahap perhitungan dan analisa
Tahap ini dilakukan perhitungan dari data-data hasil survey statis dan dinamis menggunakan pedoman Panduan Pengumpulan Data Angkutan Umum Perkotaan (Departemen Perhubungan, 2011). Selanjutnya dilakukan analisa parameter-parameter kinerja angkutan umum perkotaan, meliputi: (i) waktu perjalanan pergi pulang, (ii) frekuensi kendaraan dan variansi frekuensi, (iii) waktu antara (*headway*), (iv) factor muat (*load factor*), (v) jumlah trip dan jarak tempuh per kendaraan per hari, (vi) waktu siklus (*cycle time*), (vii) jumlah penumpang per kendaraan per hari, (viii) jumlah armada, (ix) waktu sirkulasi, (x) *overlapping* trayek, dan (xi) penyimpangan trayek.
3. Tahap evaluasi kinerja angkutan umum perkotaan
Salah satu dasar yang digunakan dalam evaluasi adalah mengacu Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur (Departemen Perhubungan, 2002). Evaluasi kinerja angkutan umum

perkotaan dilakukan dengan membanding kondisi kinerja saat ini dengan standar kinerja angkutan umum dan kinerja tahun 2008 hasil penelitian Hesti (2008).

Tabel 1. Standar kinerja angkutan umum perkotaan

No	Parameter	Satuan	Standar
1	Waktu perjalanan pergi pulang	jam	1 – 3
2	Frekuensi kendaraan/jam	kend	6 – 12
3	Faktor Muat	%	≤ 100
4	Selisih waktu (<i>time headway</i>)	menit	6 – 12
5	Jarak tempuh kendaraan/hari	km	230 – 260
6	Jumlah pnp/kendaraan/hari	pnp/kend/hari	250 – 300
7	Faktor ketersediaan	%	80 – 90

Sumber: Word Bank (1987)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Faktor Ketersediaan

Faktor ketersediaan diperoleh dengan membandingkan jumlah kendaraan beroperasi dengan jumlah kendaraan menurut ijin. Jumlah kendaraan beroperasi diperoleh dari hasil survey statis, sedangkan jumlah kendaraan menurut ijin diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Jember. Dalam pengumpulan data sekunder jumlah kendaraan menurut ijin, diperoleh pula data tahun pembuatan kendaraan dan rute trayek. Data jumlah kendaraan, dapat dipakai sebagai pembanding dengan jumlah kendaraan beroperasi pada saat survai. Faktor ketersediaan angkutan umum ditunjukkan pada tabel 2.

Tabel 2. Faktor ketersediaan angkutan umum

Kode Trayek	Jumlah Kendaraan Beroperasi (kend)	Jumlah Kendaraan Menurut ijin (kend)	Faktor Ketersediaan (%)
A	30	31	97%
B	29	31	94%
D	32	36	89%
E	29	32	91%
K	16	18	89%

Faktor ketersediaan terendah adalah sebesar 89%, yaitu pada trayek D dan K. Sedangkan tiga trayek lainnya trayek A, B dan E memiliki faktor ketersediaan diatas 90%. Lima trayek utama memiliki faktor ketersediaan di atas 80% dan memenuhi standar kinerja angkutan umum.

Ketersediaan pelayanan angkutan pada trayek utama saat ini dilayani oleh jenis armada minibus dengan usia kendaraan diatas 20 tahun. Sebelumnya trayek utama dilayani pula oleh jenis armada bus sedang (operator DAMRI), namun beberapa trayek dilayani pula jenis armada minibus. Dengan berjalannya waktu jenis armada bus sedang dipaksa untuk tidak beroperasi oleh jenis armada minibus. Hingga saat ini yang beroperasi pada trayek utama hanya jenis kendaraan minibus. Berdasarkan PP 41/1993 seharusnya jenis armada yang melayani trayek utama tidak demikian.

Kinerja Angkutan Umum Perkotaan Jember

Waktu perjalanan pulang pergi

Berdasar hasil survai statis pada 9 lokasi pengamatan dapat ditentukan waktu pergi-pulang tiap trayek. Waktu perjalanan pergi-pulang terbagi dua, yaitu: waktu perjalanan pergi-pulang terminal dan waktu perjalanan pergi-pulang segmen. Waktu perjalanan pergi-pulang tiap trayek diperoleh dari selisih waktu antara kedatangan dan keberangkatan yang berurutan untuk kendaraan yang sama.

Tabel 3. Waktu perjalanan pergi-pulang

Kode Trayek	Waktu Perjalanan Terminal				Total	Waktu Perjalanan Segmen	Rata- rata
	Waktu Pergi		Waktu Pulang				
	Waktu Perjalanan	Waktu Tunggu	Waktu Perjalanan	Waktu Tunggu			
A	0:50	0:03	0:59	0:05	1:58	2:00	1:59
B	0:57	0:04	1:12	0:10	2:24	2:04	2:14
D	1:00	0:11	0:47	0:05	2:04	1:47	1:56
E	1:04	0:06	0:53	0:12	2:15	2:08	2:12
K	0:54	0:13	0:56	0:19	2:23	2:22	2:22

Rata-rata waktu perjalanan pergi pulang pada lima trayek utama 1,93 – 2,37 jam. Waktu perjalanan ini memenuhi standar kinerja yaitu 2-3 jam. Trayek dengan waktu perjalanan pergi-pulang terlama adalah trayek K, sedangkan trayek dengan waktu perjalanan pergi-pulang terpendek adalah trayek D. Waktu perjalanan pergi-pulang terminal dan segmen apabila diperbandingkan, kecenderungan pengamatan segmen lebih besar \pm 10 menit jika dibandingkan dengan terminal pada trayek B, D E. Hal ini memperlihatkan terjadi penyimpangan trayek pada tiga trayek tersebut, yaitu banyak kendaraan yang tidak masuk ke terminal dan memilih putar baik di segmen.

Frekuensi kendaraan per jam

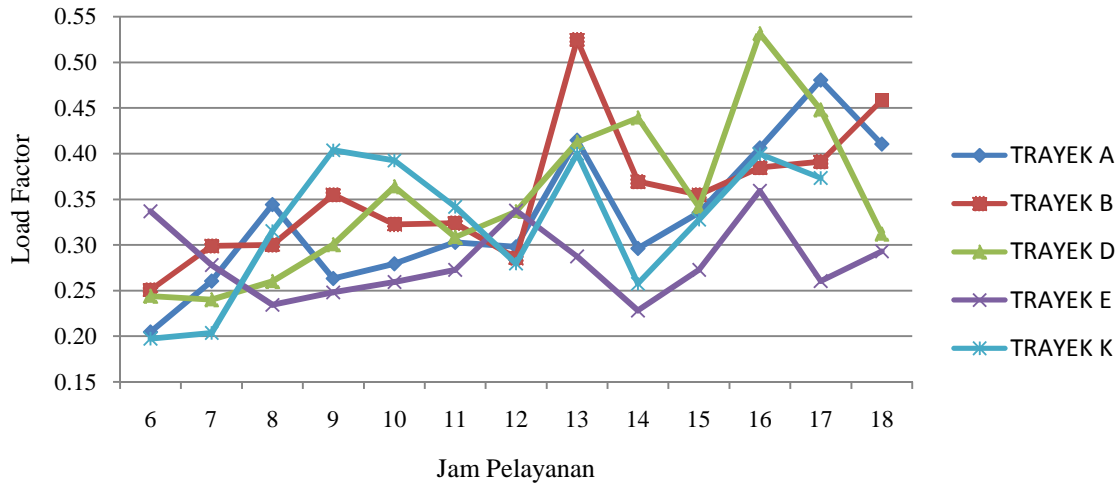
Menggunkan data “Kode>Nama Trayek” dan “Jam Berangkat” dari survai statis pada 9 lokasi pengamatan, maka diperoleh frekuensi kendaraan per jam untuk setiap trayek di terminal atau ruas-ruas/segmen-segmen jalan yang diamati. Trayek A, B, D dan E memenuhi standar frekuensi kendaraan seperti rekomendasi World Bank (frekuensi kendaraan pada jam sibuk dianjurkan 12 kendaraan tiap jam dan jam tidak sibuk dianjurkan paling sedikit 6 kendaraan tiap jam). Trayek K tidak memenuhi kriteria tersebut karena frekuensi kendaraan hanya 4 kendaraan per jam.

Waktu antara (time headway)

Data hasil survai statis digunakan untuk menentukan waktu antara. Waktu antara kendaraan diperoleh dengan menghitung selisih jam berangkat antar kendaraan. Hasil analisis waktu antara memperlihatkan rata-rata 1 – 12 menit. Parameter kinerja ini memenuhi standar, dimana ditetapkan 6 – 12 menit.

Load Factor (Faktor Muat)

Analisis faktor muat dimaksudkan untuk mengukur kapasitas penumpang setiap kali perjalanan. Perhitungan load factor muat dapat dicari dengan jumlah penumpang dan kapasitasnya yang dinyatakan dalam persen (Yafiz,2002).



Gambar 2. Grafik faktor muat rata-rata tiap trayek

Rata-rata faktor muat memperlihatkan hasil di bawah 50%. Walaupun dapat dinilai bagus karena tidak mengalami *overcrowding* (kepenuh sesakan), namun hal ini tentunya kurang optimal dalam kinerja angkutan umum. Sedangkan dalam asumsi perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK) pada perencanaan angkutan umum digunakan faktor muat 70%. Pada grafik 1 terlihat pada jam sibuk pagi rata-rata faktor muat cenderung lebih rendah dibandingkan jam tidak sibuk siang dan jam sibuk sore. Kecenderungan armada pada jam sibuk pagi yang beroperasi lebih banyak, sehingga hal ini menurunkan faktor muat.

Jumlah trip per kendaraan per hari dan jarak tempuh per kendaraan per hari

Jumlah trip per kendaraan per hari tidak dapat dijadikan dasar untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum perkotaan, karena setiap segmen memiliki jarak tempuh bervariasi. Kinerja lebih tepat diukur dengan jarak tempuh per-kendaraan per-hari. Menentukan jumlah trip per-kendaraan per-hari dihitung dari jumlah kendaraan yang melintas pada survai statis di 9 lokasi pengamatan, selanjutnya membaginya dengan jumlah kendaraan yang beroperasi. Jumlah trip/kendaraan/hari ditunjukkan pada tabel 4.

Tabel 4. Jumlah trip/kendaraan/hari

Kode Trayek	Jumlah Trip Kendaraan (kend/hari)	Jarak Rute Trayek (km)	Jarak Tempuh Kendaraan (km)
A	8	33.1	254.2
B	6	33.1	204.5
D	9	29.1	259.0
E	6	30.2	194.6
K	7	30.4	203.3

Berdasar hasil analisa tabel 4 diperoleh jumlah trip terbesar yaitu trayek D, dan trayek yang memiliki trip terendah yaitu trayek B, dan E. Jarak tempuh per kendaraan per hari semua trayek tidak memenuhi standar World Bank. Jarak tempuh per kendaraan per hari menurut standar Bank Dunia untuk kinerja operasi kendaraan (230 – 260 km/kend/hari).

Jumlah penumpang per kendaraan per hari

Jumlah penumpang terbagi dua, yaitu jumlah penumpang segmen dan jumlah penumpang trayek. Jumlah penumpang kendaraan per hari dalam satu segmen di lihat dari jumlah penumpang naik pada survai statis. Jumlah penumpang naik yaitu dengan cara menjumlahkan penumpang naik per trip, setelah itu membagi dengan banyaknya jumlah trip/kendaraan/hari yang diamati pada survai statis. Selanjutnya untuk menentukan jumlah penumpang per kendaraan per hari dapat dihitung dari jumlah penumpang per trip dikalikan dengan jumlah trip per kendaraan per hari. Sedangkan untuk jumlah penumpang kendaraan per hari sendiri di dapat dari rata-rata jumlah penumpang per kendaraan pada setiap titik pengamatan survai statis, kemudian membandingkan dengan data jumlah kendaraan yang melintas di terminal dalam satu hari dengan jumlah kendaraan yang beroperasi. Hasil analisa dan perhitungan ditunjukkan pada tabel 5.

Tabel 5. Jumlah Penumpang per Kendaraan per Hari

Kode Trayek	Jumlah Penumpang Kendaraan/hari	Jumlah Penumpang Segmen/hari
A	16	29
B	18	23
D	17	38
E	8	20
K	21	25

Dari hasil analisis tabel 5 dapat dilihat bahwa tidak ada satupun trayek yang mmenuhi standar Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yakni 250 – 300 penumpang/kendaraan/hari. Tidak ada satupun trayek yang memenuhi standar.

Waktu Sirkulasi

Waktu sirkulasi adalah waktu yang dibutuhkan untuk perjalanan dari terminal ke terminal. Dihitung dengan menjumlahkan waktu tempuh dari terminal asal ke terminal tujuan dan waktu tempuh dari terminal tujuan ke terminal asal dengan deviasi perjalanan kedua waktu tempuh tersebut, serta menjumlahkan dengan waktu istirahat (lama tinggal) kendaraan di terminal asal dan terminal tujuan.

Hasil analisis memperlihatkan waktu sirkulasi yang terjadi pada trayek A sebesar 2:01 jam, trayek B sebesar 2: 24 jam, trayek D sebesar 2:10 jam, trayek E sebesar 2:23 jam dan trayek K sebesar 2:41 jam. Berdasarkan hasil analisis tersebut dapat dilihat waktu sirkulasi terpanjang terjadi pada trayek K, sedangkan waktu sirkulasi terpendek adalah trayek A.

Overlapping Trayek

Overlapping/tumpang tindih trayek harus sedapat mungkin dihindari, karena dapat mengakibatkan pemborosan dalam sumber daya. *Overlapping* lebih dari dua trayek dapat

ditoleransi di pusat kota, tetapi di pinggiran kota atau daerah perkotaan yang bukan pusat kota hanya dapat ditoleransi satu overlap.

Pertimbangan yang dapat diterima untuk dapat membiarkan *overlapping* adalah:

1. Selang waktu (*headway*) antara kendaraan yang berhimpitan trayek lebih besar dari 3 menit di jam puncak dan 6-8 menit di luar jam sibuk. Bila selang waktu antara berada di bawah angka tersebut di atas, maka perlu langkah untuk melakukan perubahan rute.
2. *Load factor* pada lintasan yang tumpang tindih lebih besar dari 60 persen.
3. Panjang lintasan yang tumpang tindih tidak boleh melebihi 50 persen dari panjang lintasan.

Overlapping trayek yang terjadi yaitu pada trayek A sebesar 100%, trayek B sebesar 85%, trayek D sebesar 100%, trayek E sebesar 84% dan trayek K sebesar 100%. Hasil analisa tersebut memperlihatkan seluruh trayek mengalami *overlapping*. Banyak terjadi tumpang tindih antar trayek. Ini dinilai kurang efektif karena kompetisi antar trayek terlalu tinggi. Hal ini akan menyebabkan kinerja angkutan umum tidak optimal terutama disegit sumberdaya dan produktifitas penumpang tiap trayek.

Penyimpangan Trayek

Penyimpangan trayek adalah perubahan jalur angkutan umum yang disebabkan oleh beberapa hal, misalnya sepi penumpang sehingga banyak armada yang beroperasi melaju tidak sesuai dengan rute yang berlaku. Dari kelima trayek utama angkutan umum perkotaan jember, semuanya melakukan penyimpangan trayek. Trayek A melakukan 3% penyimpangan trayek, trayek B 12%, trayek D 100%, trayek E 14%, trayek K 32%.

Evaluasi Kinerja Angkutan Kota

Hasil kinerja angkutan umum pada pembahasan sebelumnya selanjutnya dievaluasi dengan membandingkan kinerja pada beberapa tahun sebelumnya. Lestari (2008) telah melakukan analisis kinerja angkutan untuk kondisi tahun 2008. Perbandingan kinerja angkutan umum tahun 2008 dan 2015 ditunjukkan pada tabel 6.

Tabel 6. Perbandingan kinerja angkutan umum tahun 2008 dan 2015

No	Parameter	Satuan	Standar	Trayek A		Trayek B		Trayek D		Trayek E		Trayek K	
				2008	2015	2008	2015	2008	2015	2008	2015	2008	2015
1	Wkt.perj. pergipulang	jam	1 - 3	2:03	1:59	2:09	2:14	1:51	1:56	2:00	2:12	1:52	2:22
2	Jumlah pnp/kend/hari		250 - 300	105	29	115	23	173	38	104	20	107	26
3	Jarak tempuh ken/hari	km	230 - 260	307.82	254.2	270.68	204.5	327.85	259	273.62	194.6	237.78	203.3
4	Frekuensi kend/jam	kend	6 - 12	12	10	11	7	16	12	12	8	5	4
5	Penyimpangan trayek	%		28	3	47	12	100	100	15	14	28	32
6	Faktor ketersediaan	%	80 - 90	100	97	88	94	96	89	93	91	87	89
7	Faktor muat	%	≤ 100	51.55	32.47	34.09	34.97	64.11	37.26	56.02	29.41	72.27	32.42
8	Waktu siklus	menit		2:05	2:03	2:11	2:21	1:52	2:07	2:09	2:20	2:10	2:38
9	Waktu sirkulasi	jam		2:10	2:06	2:16	2:24	1:59	2:11	2:08	2:22	1:59	2:41
10	Jumlah trip	kend/hari		9	8	8	6	12	9	10	6	8	7

Tabel 6 memperlihatkan kinerja angkutan umum perkotaan Jember pada trayek utama mengalami penurunan kinerja. Kinerja yang menurun terjadi pada *load factor*, frekuensi kendaraan, dan jarak tempuh kendaraan per hari. Menurunnya kinerja ini disebabkan oleh:

1. **Tingginya kompetisi antar trayek**
Banyak terjadi tumpang tindih trayek di setiap segmen hingga lebih dari 80%. Tumpang tindih ini menyebabkan pemborosan sumber daya dan berakibat langsung pada produktifitas penumpang tiap trayek.
2. **Tidak adanya jadwal yang tetap dan teratur**
Angkutan umum perkotaan Jember tidak memiliki jadwal yang tetap dan teratur. Hal ini membuat masyarakat tidak memilih angkutan umum sebagai pilihan utama dalam melakukan perjalanan untuk melakukan aktifitasnya. Masyarakat merasa tidak mendapat kepastian ketika menggunakan angkutan umum. Hal ini salah satu yang mengakibatkan turunnya faktor muat pada trayek angkutan umum kota Jember.
3. **Jumlah kendaraan beroperasi yang terlalu banyak**
Jika dilihat dari perhitungan, rata-rata jumlah kendaraan yang dibutuhkan lebih sedikit daripada jumlah kendaraan yang beroperasi. Hal ini mengakibatkan pemborosan sumber daya. Tidak berimbangnya jumlah kendaraan dengan demand penumpang *load factor* menjadi rendah.
4. **Penyimpangan Trayek**
Angkutan umum perkotaan jember terutama pada trayek utama banyak melakukan penyimpangan trayek. Analisa dari survey statis menyebutkan bahwa angkutan umum perkotaan Jember menyimpang di angka 3% - 100%. Ini berakibat menghambat penumpang untuk sampai ke tujuan karena harus terlebih dahulu melakukan oper kendaraan.

Strategi Peningkatan Kinerja Angkutan Umum

Kinerja angkutan umum perkotaan Jember dengan berjalannya waktu mengalami penurunan yang cukup berarti. Untuk itu strategi yang perlu dilakukan pengambil kebijakan untuk memberdayakan angkutan umum dapat dilakukan dengan:

1. *Pengurangan Kompetisi Antar Trayek.* Banyaknya tumpang tindih trayek di setiap ruas menyebabkan pemborosan sumber daya, dan berakibat langsung pada produktifitas penumpang tiap trayek. Untuk itu perlu dilakukan peninjauan ulang terhadap rute masing-masing trayek sehingga tidak banyak terjadi tumpang tindih trayek.
2. *Penjadwalan yang tetap dan teratur.* Trayek utama dalam studi ini tidak memiliki jadwal yang tetap dan teratur, mengakibatkan penumpang merasa tidak mendapatkan kepastian pelayanan. Seharusnya angkutan umum perkotaan jember memiliki jadwal yang tetap dan teratur dalam hal ini sesuai dengan konsep *Bus Rapid Transit (BRT)*.
3. *Penyesuaian demand dan supply.* Jumlah kendaraan beroperasi yang terlalu banyak jika dibandingkan dengan jumlah kendaraan yang diperlukan dalam perhitungan. Seharusnya ini tidak boleh terjadi karena dapat mengakibatkan pemborosan sumber daya. Penyesuaian ini harus dilakukan guna membuat angkutan umum menjadi efektif dan tidak terjadi pemborosan sumber daya.
4. *Menghilangkan penyimpangan trayek.* Penyimpangan trayek seharusnya tidak oleh terjadi pada angkutan umum perkotaan. Hal ini dikarenakan dapat merugikan penumpang yang tidak bisa sampai dengan tepat pada tujuannya. Untuk itu penyimpangan trayek harus dihilangkan.
5. *Meningkatkan biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi.* Saat ini pengguna kendaraan pribadi sangat dimanjakan dan enak sekali. Betapa tidak, hingga saat ini pengguna kendaraan pribadi sangat murah biaya parkirnya, bisa parkir dimana saja,

dapat subsidi BBM dan bebas berkeliling kota tanpa bayar. Issue murah berkendara bermotor pribadi ini mendorong peralihan dari pemakai kendaraan umum ke angkutan pribadi. Langkah berani untuk meningkatkan biaya penggunaan kendaraan pribadi perlu diambil oleh pemerintah daerah, salah satunya dengan penerapan “kebijakan parkir mahal berdasarkan zonasi”. Pengguna kendaraan pribadi dipaksa mengeluarkan biaya lebih mahal. Pendapatan yang diperoleh dari peningkatan biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dapat digunakan untuk mensubsidi angkutan umum.

6. *Melakukan kebijakan mensubsidi angkutan umum.* Dalam konteks politik manajemen transportasi, hanya angkutan umum yang berhak atas subsidi, bukan kendaraan pribadi (subsidi BBM). Namun yang terjadi yakni sebuah kebijakan bodoh yakni faktanya, kini justru kendaraan pribadi yang dominan menikmati subsidi setidaknya melalui subsidi BBM. Padahal dalam konteks tarif, tidak seharusnya besaran tarif ditanggung semuanya oleh konsumen. Sebagian tarif seharusnya menjadi beban (subsidi) pemerintah. Kebijakan mensubsidi angkutan umum dan mencabut subsidi BBM untuk memecahkan kemacetan karena kemudian biaya perjalanan kendaraan pribadi lebih mahal daripada kendaraan angkutan umum.

KESIMPULAN

Kinerja angkutan umum perkotaan Jember pada trayek utama mengalami penurunan seiring berjalannya waktu. Hal ini tampak dari kondisi kinerja pada tahun 2015 tidak lebih baik dibandingkan dengan kinerja yang terjadi tahun 2008. Penurunan kinerja angkutan umum paling mencolok terlihat pada *load factor*, frekuensi kendaraan, dan jarak tempuh kendaraan per hari.

Strategi kebijakan perlu dilakukan untuk dapat meningkatkan kinerja angkutan umum di Jember khususnya pada trayek utama. Strategi yang dapat dilakukan dengan: pengurangan kompetisi antar trayek, penjadwalan yang tetap dan teratur (bisa dengan menerapkan BRT System), penyesuaian demand dan supply, menghilangkan penyimpangan trayek yang terjadi, meningkatkan biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi, dan melakukan kebijakan mensubsidi angkutan umum.

DAFTAR PUSTAKA

- Vuchic, V. 1981. *Urban Public Transportation System and Technology*. Pennsylvania: Universitas of Pennsylvania
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993. Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014. Angkutan Jalan.
- Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Yang Tetap dan Teratur*. Jakarta: Departemen Perhubungan RI
- World Bank. 1987. *Bus Service: Reducing Cost and Raising Standarts*. Washington, D.C: World Bank Technical Paper No. 68.