

PERENCANAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN BANYUWANGI

RURAL TRANSPORT TRAVEL NETWORK PLANNING IN BANYUWANGI REGENCY

Abdillah Satriagung Atmoko, Asrizal, Eli Jumaeli

Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Jalan Raya Setu

Km 3.5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat, Indonesia

E-mail: abdistr10@gmail.com

Abstract

This study aims to determine the number of requests for public transportation in the Coastal Region of Banyuwangi Regency, determine the type of mode used, the number of fleets needed, routes that suit the needs of the community, propose the operational performance of rural transportation, and determine the tariff according to the Vehicle Operating Cost. The analysis used in this study includes an analysis of potential demand, determining the type of mode, determining the route with the help of the Vissum application, the operational performance of rural transportation, and Vehicle Operational Costs which are also useful in the process of determining tariffs. The data collection technique in this study was to conduct a State Preference Survey conducted on communities in coastal areas of Banyuwangi Regency (Tegaldlimo District, Muncar District, Cluring District, Pesanggaran District, Siliragung District, Bangorejo District, Purwoharjo District, Gambiran District). The results of this study show that 4% of the population want to switch to public transportation, in order to obtain the type of mode that will be used, namely the Public Passenger Car and the planned route as many as 3 routes with tariffs for route 1 of Rp. 3,100, route 2 Rp.2,800, and route 3 for Rp.3,500

Keyword : *Planning, Route, District Public Transport*

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jumlah permintaan angkutan umum di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi, mengetahui jenis moda yang digunakan, jumlah armada yang di butuhkan, rute yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat, mengusulkan kinerja operasional angkutan perdesaan, dan menentukan tarif sesuai dengan Biaya Operasi Kendaraan (BOK). Analisis yang digunakan dalam penelitian ini meliputi analisis *demand potential*, penentuan jenis moda, penentuan rute dengan bantuan aplikasi *Vissum Student Version*, kinerja operasional angkutan perdesaan, dan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang berguna juga dalam proses penentuan tarif. Teknik pengumpulan data pada penelitian ini dengan melakukan Survei *State Preference* yang dilakukan pada masyarakat di daerah pesisir Kabupaten Banyuwangi (Kecamatan Tegaldlimo, Kecamatan Muncar, Kecamatan Cluring, Kecamatan Pesanggaran, Kecamatan Siliragung, Kecamatan Bangorejo, Kecamatan Purwoharjo, Kecamatan Gambiran). Hasil penelitian ini menunjukkan masyarakat yang mau berpindah ke angkutan umum sebanyak 4% dari populasi, sehingga diperoleh jenis moda yang akan digunakan yaitu Mobil Penumpang Umum (MPU) dan rute yang direncanakan sebanyak 3 trayek dengan tarif untuk trayek 1 sebesar Rp.3.100, trayek 2 sebesar Rp.2.800, dan trayek 3 sebesar RP.3.500

Kata kunci : Perencanaan, Trayek, Angkutan Umum Perdesaan

Pendahuluan

Di Wilayah Kabupaten Banyuwangi sesuai SK Bupati no 269 Tahun 1995 tentang pengaturan kembali rute angkutan kota, angkutan umum dan dokar dalam Ibu Kota Kabupaten Banyuwangi, terdapat 12 trayek yang diizinkan, namun yang beroperasi saat ini hanya 11 trayek dengan angkutan yang beroperasi sebanyak 64 unit. Dari semua trayek mempunyai

angka *load factor* yang kecil. Sebagai contoh studi kasus yaitu pada lin 7 yang memiliki rata-rata *load factor* terkecil dengan angka 6,77%.

Hal ini terjadi dikarenakan angkutan umum di Kabupaten Banyuwangi belum merata, Semua trayek yang ada di Kabupaten Banyuwangi hanya beroperasi di wilayah Kota Banyuwangi (Kecamatan Banyuwangi, Kabat, Rogojampi, Singojuruh, Blimbingsari, Srono, Giri, Glagah, Kalipuro), sementara itu di wilayah pesisir (Kecamatan Tegaldlimo, Muncar, Cluring, Pesanggaran, Siliragung, Bangorejo, Purwoharjo, Gambiran) belum terlayani angkutan umum dikarenakan untuk trayek angkutan perdesaan hanya terdapat 1 trayek yang masih aktif yaitu trayek Terminal Blambangan – Terminal Sri Tanjung yang pada dasarnya masih terletak di dekat Kecamatan Kota. Seperti yang terjadi saat ini, masyarakat di daerah pesisir Kabupaten Banyuwangi kesulitan saat menjangkau pusat perbelanjaan dan tempat kerja dikarenakan tempatnya yang cukup jauh dan akses menuju kawasan tersebut belum terdapat fasilitas publik yang memadai serta belum terdapat angkutan umum yang melayani.

Tinjauan Pustaka

Angkutan Umum

Menurut Warpani (1990) Angkutan Umum adalah Angkutan penumpang yang dalam pengoperasiannya dengan cara sewa atau bayar. Sehingga dapat diartikan bahwa Angkutan Umum ialah suatu proses berpindahnya orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lainya dengan tujuan untuk mempermudah orang menjangkau beberapa tempat yang mereka kehendaki. Prosesnya dengan menggunakan sarana angkutan yang semua orang dapat menggunakannya.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek terdiri atas:

- a. angkutan lintas batas negara
- b. angkutan antarkota antarprovinsi
- c. angkutan antarkota dalam provinsi
- d. angkutan perkotaan
- e. angkutan perdesaan.

Angkutan Perdesaan

Menurut Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Angkutan Perdesaan adalah Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Faktor Yang Diperhatikan Dalam Perencanaan Trayek

Menurut Buchika (2018) Faktor yang perlu diperhatikan dalam perencanaan trayek adalah:

1. Pola Tata Guna Lahan

Dalam memenuhi kebutuhan penduduk, angkutan umum harus bisa memberikan aksesibilitas yang baik. Untuk mencapainya, trayek tersebut melewati tata guna lahan dengan *potensial demand* yang tinggi.

2. Kepadatan Penduduk

Faktor yang menjadi prioritas pelayanan angkutan umum adalah daerah padat penduduk, karena daerah padat penduduk umumnya merupakan daerah dengan potensi permintaan yang tinggi.

3. Daerah Pelayanan dan Jangkauan Rute

Didefinisikan sebagai daerah dimana seluruh masyarakat bisa menggunakan rute yang bersangkutan untuk kebutuhan mobilitasnya.

4. Karakteristik Jaringan Jalan

Karakteristik jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan dari rute angkutan umum yang ada. Karakteristik jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi dan fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur.

Kinerja Operasional Angkutan Umum

Berdasarkan Peraturan Menteri 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, kinerja operasional adalah suatu pelayanan yang memberikan kepastian besarnya suplai pelayanan pada rute yang ditetapkan agar kendaraan beroperasi dengan biaya ekonomis dan efisien.

Metodologi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi pada tahun 2021. Dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis kualitatif dan kuantitatif dengan cara mendeskripsikan semua informasi dan menyajikannya ke dalam peta, gambar maupun tabel. Data yang digunakan terdiri dari data primer dan data sekunder.

a. Data primer

Data primer adalah data-data yang didapat dari hasil survei lapangan yakni survei *state preference*

b. Data sekunder

Data sekunder tidak diperoleh dari hasil survei di lapangan tetapi didapat dari instansi-instansi terkait di Kabupaten Banyuwangi. Data yang dibutuhkan yaitu:

1) Badan Pusat Statistik, untuk memperoleh data Kabupaten Banyuwangi dalam angka.

2) Dinas Pekerjaan Umum, untuk memperoleh data jaringan jalan.

3) Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi, untuk memberikan informasi rute trayek angkutan umum dan dapat diketahui pula daerah – daerah yang belum terlayani angkutan umum

4) Data Laporan Umum Kabupaten Banyuwangi 2021

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari 5 analisis, yaitu analisis permintaan potensial, analisis penentuan jenis armada, analisis penentuan rute, analisis kinerja operasional dan analisis biaya operasional kendaraan.

a. Analisis permintaan potensial

Analisis ini dilakukan dengan metode pengumpulan data *state preference* untuk mengetahui jumlah keinginan masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi beralih menggunakan angkutan umum .

b. Analisis penentuan jenis armada

Analisis ini dilakukan untuk menentukan jenis armada yang akan digunakan pada trayek rencana yang disesuaikan dengan *demand potential*.

c. Analisis penentuan rute

Analisis ini dilakukan dengan mempertimbangkan tata guna lahan dan hasil pembebanan yang telah dilakukan dengan menggunakan aplikasi *Vissum* sehingga dapat ditentukan pola alternatif jaringan trayek untuk melayani permintaan angkutan umum.

d. Analisis kinerja operasional

Analisis ini dilakukan untuk mengetahui kinerja dari operasional angkutan umum yang diusulkan.

e. Analisis biaya operasional kendaraan

Analisis ini dilakukan untuk mendapatkan jumlah tarif yang harus dibayarkan masyarakat yang didapat dari penghitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK).

Hasil dan Pembahasan

Analisis Permintaan Potensial

Tidak adanya pelayanan angkutan umum di Daerah pesisir Kabupaten Banyuwangi menyebabkan sulitnya aksesibilitas dalam melakukan kegiatan sehari-hari. Kemudian, untuk mengetahui jumlah keinginan masyarakat untuk tersedianya pelayanan angkutan umum maka dilakukan survei *State Preference*. Dalam melakukan survei *State Preference* dilakukan pengambilan sampel menggunakan metode *Slovin* pada wilayah kajian sehingga dari 387.659 orang didapatkan sampel sebanyak 2779 orang dan diketahui terdapat 4% pengguna kendaraan pribadi yang berkeinginan beralih menggunakan angkutan umum.

Tabel 1 Matriks Populasi Kendaraan Asal dan Tujuan Kendaran (Orang/hari) pada wilayah kajian Tahun 2021

O\D	16	18	19	22	24	25	27	Jumlah
16	9,650	8,384	10,305	11,683	22,325	2,784	1,726	66,856
18	11,754	6,472	9,292	1,766	54,869	236	449	84,838
19	9,910	11,355	7,548	10,740	9,522	9,551	33	58,659
22	11,249	707	10,231	10,437	15,419	10,238	449	58,730
24	18,210	81,079	13,950	16,683	10,423	2,097	2,050	144,493
25	1,392	230	9,315	8,955	420	11,287	2,552	34,150
27	1,642	325	146	325	1,345	2,088	8,083	13,954
Jumlah	63,807	108,551	60,787	60,590	114,323	38,281	15,341	461,679

Sumber : Hasil Analisa Tim PKL Kab. Banyuwangi 2021

Hasil presentase ketersediaan berpindah ke angkutan umum dijadikan dasar untuk menentukan jumlah potensi permintaan angkutan umum di wilayah kajian. Metode yang dilakukan sesuai dengan Sriastuti (2018) yang menyatakan dalam penentuan *Demand Potential* dapat ditentukan dengan cara mengalikan jumlah presentase kemauan berpindah ke angkutan umum dengan target yang diinginkan sehingga dapat diketahui jumlah penumpang yang akan dilayani angkutan yang direncanakan.

Tabel 2 Matriks Populasi Permintaan Potensial Angkutan Umum

O\D	16	18	19	22	24	25	27	Jumlah
16	386	335	412	467	893	111	69	2,674
18	564	311	446	85	2,634	11	22	4,072
19	367	420	279	397	352	353	1	2,170
22	472	30	430	438	648	430	19	2,467
24	728	3,243	558	667	417	84	82	5,780
25	45	7	298	287	13	361	82	1,093
27	66	13	6	13	54	84	323	558
Jumlah	2,628	4,359	2,429	2,355	5,011	1,435	598	18,814

Setelah melihat tabel diatas dapat diketahui banyaknya minat pindah orang dari menggunakan kendaraan pribadi yang kemudian berpindah menggunakan angkutan umum di Kabupaten

Banyuwangi khususnya di daerah pesisir Kabupaten Banyuwangi sebesar 18.814 orang. Berikut merupakan matriks permintaan potensial yang sudah dibagi pertrayek yang direncanakan:

Tabel 3 Matriks Permintaan Potensial Trayek 1

O\D	16	24	27	Jumlah
16	386	893	69	1,348
24	728	417	82	1,227
27	66	54	323	443
Jumlah	1,180	1,364	474	3,018

Tabel V 4 Matriks Permintaan Potensial Trayek 2

O\D	16	18	19	Jumlah
16	386	335	412	1,134
18	564	311	446	1,321
19	367	420	279	1,066
Jumlah	1,317	1,066	1,137	3,520

Tabel 5 Matriks Permintaan Potensial Trayek 3

O\D	19	22	25	Jumlah
19	279	397	353	1,030
22	430	438	430	1,298
25	298	287	361	946
Jumlah	1,007	1,122	1,145	3,274

Analisis Penentuan Jenis Armada

Tabel 6 Jenis Angkutan Berdasarkan Kapasitas Penumpang Per Hari

Jenis Armada	Jumla Armada Minimum	Jumlah Penumpang Minimum/Hari/Kendaraan	Jumlah Penumpang Minimum
MPU	20	250	5000
Bus Sedang	20	500	10000
Bus Besar	50	1000	50000

Sumber : Keputusan Dirjen Hubdat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur

Berdasarkan Tabel 6 untuk jenis armada yang akan digunakan untuk trayek rencana dalam melayani kebutuhan angkutan umum ini, harus ditentukan dan disesuaikan dengan kebutuhan pelayanannya. Adapun jenis moda yang digunakan sebagai alternatif pilihan adalah Mobil Penumpang Umum (MPU).

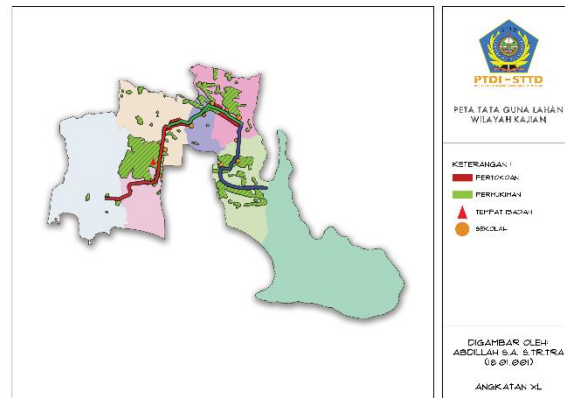
Tabel 7 Penentuan Jenis Angkutan Berdasarkan Jumlah Penumpang Minimum Dengan Permintaan Potensial Minat Berpindah Menggunakan Angkutan Perdesaan

Trayek	Jumlah Permintaan penumpang/hari	Kebutuhan Armada	Penentuan Armada
1	3,018	MPU	MPU
2	3,520	MPU	MPU
3	3,274	MPU	MPU

Mobil penumpang umum ini sesuai dengan legalitas pada penyelenggaraan angkutan umum perdesaan, kapasitas yang dimiliki adalah 8 seat.

Analisis Penentuan Rute

a. Tata Guna Lahan di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi

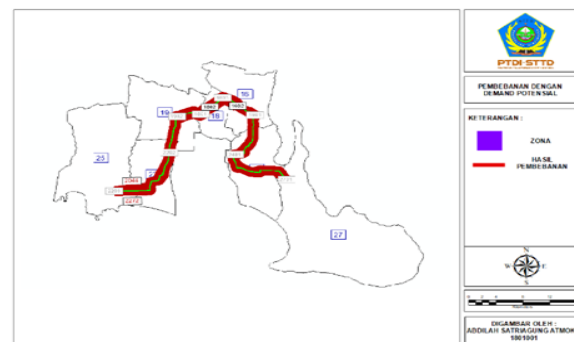


Gambar 1 Peta Tata Guna Lahan Wilayah Kajian

Kabupaten Banyuwangi terbagi menjadi beberapa zona dimana di dalamnya terdapat sarana dan prasarana umum seperti pemukiman, pertokoan, pasar, tempat wisata, dan lain lain.

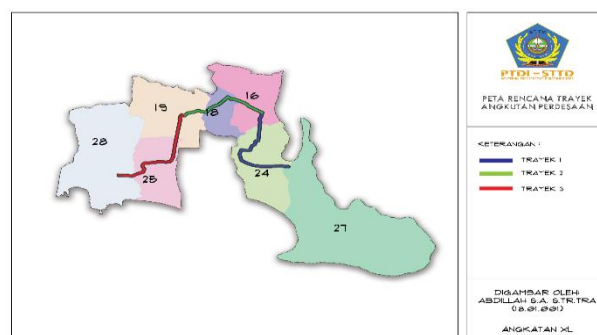
b. Pembebanan Permintaan Angkutan Umum

Dalam tahapan pembebanan permintaan angkutan umum, dilakukan menggunakan aplikasi *Vissum 22 Student Version* dengan metode *equilibrium* yang merupakan suatu metode yang digunakan untuk menentukan pembebanan perjalanan dimana kapasitas menjadi salah satu mekanisme proses penyebaran pergerakan dalam suatu jaringan dan mengaitkan fungsi pergerakan dengan waktu tempuh dan jarak. Pendekatan ini digunakan dengan menganggap bahwa perjalanan terbaik adalah perjalanan yang menggunakan rute tercepat.



Gambar 2 Hasil Pembebanan Permintaan Angkutan Umum

c. Usulan Panjang dan Lintasan Jaringan Trayek Angkutan Umum Perdesaan



Gambar 3 Peta Rencana Trayek

Berdasarkan pertimbangan tata guna lahan tiap zona, dan hasil pembebanan sehingga dapat ditentukan pola alternatif jaringan trayek untuk melayani permintaan angkutan umum di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi.

Tabel 8 Panjang Rencana Trayek

RENCANA TRAYEK ANGKUTAN PERDESAAN DI DAERAH PESISIR KABUPATEN BANYUWANGI		PANJANG TRAYEK
TRAYEK 1	Terminal Muncar – Jalan Raya Sumberayu – Jalan Koptu Ruswadi 1 - Jalan Koptu Ruswadi 2 - Pasar Jatian	19 Km
TRAYEK 2	terminal Muncar – Jalan Srono-Muncar 1 - Jalan Srono-Muncar 2 – Jalan Banyuwangi 1 – Jalan Banyuwangi 2 – Jalan Juanda 2 – Terminal Jajag	17 Km
TRAYEK 3	Terminal Jajag – Jalan Juanda 2 – Jalan Pesanggaran – Jalan Seneporejo – Pasar Pesanggaran	21 Km

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, maka lintasan trayek angkutan perdesaan di usahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi seperti pusat kegiatan, perkantoran, maupun jasa atau perdagangan.

Analisis Kinerja Operasional

Analisis kinerja operasional angkutan perdesaan disesuaikan berdasarkan SK Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan angkutan umum, data yang di perhatikan ialah jarak rute, waktu operasi, waktu putar, kecepatan operasi, headway, frekuensi, faktor muat, kecepatan kendaraan, waktu siklus, jumlah rit, jumlah armada. Berikut merupakan hasil rekapitulasi rencana kinerja operasional trayek 1, 2, dan 3.

Tabel 9 Panjang Rencana Trayek

Indikator	Kinerja Angkutan	Satuan
Jenis Kendaraan	MPU (Minibus Carry)	
Kapasitas	8	Penumpang
Waktu Operasi	12	Jam/hari
Panjang Rute	19	Km
Kecepatan Operasi	30	Km/jam
Waktu Perjalanan / Travel Time	38	Menit
Deviasi AU	2	Menit
LOT	4	Menit
RTT	84	Menit
Load Factor	70	%
Headway	2,7	Menit
Frekuensi	23	Kendaraan/Jam
Waktu Siklus	87	menit
Jumlah armada	33	Unit
Jumlah Rit	8	Rit

Tabel 10 Panjang Rencana Trayek

Indikator	Kinerja Angkutan	Satuan
Jenis Kendaraan	MPU (Minibus Carry)	
Kapasitas	8	Penumpang
Waktu Operasi	12	Jam/hari
Panjang Rute	17	Km
Kecepatan Operasi	30	Km/jam
Waktu Perjalanan / Travel Time	34	Menit
Deviasi AU	2	Menit
LOT	3	Menit
RTT	74	Menit
Load Factor	70	%
Headway	2,3	Menit
Frekuensi	27	Kendaraan/Jam
Waktu Siklus	78	menit
Jumlah armada	35	Unit
Jumlah Rit	9	Rit

Tabel 11 Panjang Rencana Trayek

Indikator	Kinerja Angkutan	Satuan
Jenis Kendaraan	MPU (Minibus Carry)	
Kapasitas	8	Penumpang
Waktu Operasi	12	Jam/hari
Panjang Rute	21	Km
Kecepatan Operasi	30	Km/jam
Waktu Perjalanan / Travel Time	42	Menit
Deviasi AU	2	Menit
LOT	4	Menit
RTT	92	Menit
Load Factor	70	%
Headway	2,5	Menit
Frekuensi	25	Kendaraan/Jam
Waktu Siklus	97	menit
Jumlah armada	40	Unit
Jumlah Rit	7	Rit

Analisis Biaya Operasional Kendaraan Trayek Usulan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) ini meliputi pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan tersebut setiap hari, tiap bulan bahkan biaya tahunan untuk pemeliharaan kendaraan dan biaya pengoperasian angkutan itu sendiri. Biaya ini meliputi biaya secara langsung dan tidak langsung.

Tabel 12 Panjang Rencana Trayek

No	Rekapitulasi Biaya per Km	Trayek 1	Trayek 2	Trayek 3
1	Biaya Langsung			
	a. Penyusutan	Rp264.01	Rp262.28	Rp272.99
	b. Bunga Modal	Rp178.21	Rp177.04	Rp184.27
	c. Gaji dan Tunjangan Sopir	Rp297.51	Rp295.56	Rp307.63
	d. BBM	Rp850.00	Rp850.00	Rp850.00
	e. Ban	Rp61.60	Rp61.60	Rp61.60
	f. Servis Kecil	Rp104.25	Rp104.25	Rp104.25
	g. Servis Besar	Rp60.42	Rp60.42	Rp60.42
	h. Over Houl Mesin	Rp25.83	Rp25.83	Rp25.83
	i. Over Houl Body	Rp51.10	Rp50.76	Rp52.84
	j. Retribusi Terminal	Rp9.87	Rp9.80	Rp10.20
	k. STNK /Pajak Kendaraan	Rp7.98	Rp7.93	Rp8.26
	l. Kir	Rp2.13	Rp2.12	Rp2.20
	m. asuransi	Rp2.48	Rp2.46	Rp2.56
2	Biaya Tidak Langsung			
	a. Biaya Gaji Pegawai non awak bus			
	b. Biaya Pengelolaan	Rp1.44	Rp1.43	Rp1.49
3	TOTAL JUMLAH	Rp1,916.82	Rp1,911.49	Rp1,944.53

Penentuan tarif angkutan umum yang harus dibayarkan didasarkan pada hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Tarif angkutan umum sendiri dapat dihitung menggunakan rumus $(\text{biaya BOK} + (\text{biaya BOK} \times 10\%))/\text{Load Faktor} \times \text{Kapasitas}$. Artinya dalam tarif tersebut sudah diperhitungkan keuntungan sebesar 10%. Faktor muat yang digunakan yaitu sebesar 70%.

Tabel 13 Panjang Rencana Trayek

Trayek	Tarif Pokok (Rupiah pnp/Km)	Jarak (Km)	Tarif BEP (Rupiah)	Tarif (Rupiah)	Pembulatan
1	Rp342.29	19.00	Rp6,503.49	Rp6,503.59	Rp6,600
2	Rp341.34	17.00	Rp5,802.74	Rp5,802.84	Rp5,900
3	Rp347.24	21.00	Rp7,291.98	Rp7,292.08	Rp7,300

Dari tarif yang sudah didapatkan, tarif angkutan umum perdesaan yang direncanakan masih terbilang mahal dikarenakan untuk rata-rata tarif angkutan umum berada pada kisaran Rp.3000 – Rp.5000 sehingga Pemerintah Daerah Kabupaten Banyuwangi melakukan subsidi angkutan umum sesuai dari Kajian Pemberian Subsidi Angkutan Umum di Kabupaten Banyuwangi yaitu pembebasan biaya pengujian kendaraan bermotor berkala dan biaya perpanjangan izin trayek, pemberian bantuan operasional kendaraan angkutan perkotaan (BBM), dan pemberian bantuan berupa perbaikan kendaraan dan fasilitas kendaraan. Sehingga dapat diketahui Biaya operasional kendaraan per kilometer dan Rekapitulasi Perhitungan Subsidi Tarif Angkutan Umum.

Tabel 14 Panjang Rencana Trayek

No	Rekapitulasi Biaya per Km	Trayek 1	Trayek 2	Trayek 3
1	Biaya Langsung			
	a. Penyusutan	Rp264.01	Rp262.28	Rp272.99
	b. Bunga Modal	Rp178.21	Rp177.04	Rp184.27
	c. Gaji dan Tunjangan Sopir	Rp297.51	Rp295.56	Rp307.63
	d. BBM	Rp0.00	Rp0.00	Rp0.00
	e. Ban	Rp61.60	Rp61.60	Rp61.60
	f. Servis Kecil	Rp0.00	Rp0.00	Rp0.00
	g. Servis Besar	Rp0.00	Rp0.00	Rp0.00
	h. Over Houl Mesin	Rp25.83	Rp25.83	Rp25.83
	i. Over Houl Body	Rp51.10	Rp50.76	Rp52.84
	j. Retribusi Terminal	Rp9.87	Rp9.80	Rp10.20
	k. STNK /Pajak Kendaraan	Rp7.98	Rp7.93	Rp8.26
	l. Kir	Rp0.00	Rp0.00	Rp0.00
	m. asuransi	Rp2.48	Rp2.46	Rp2.56
2	Biaya Tidak Langsung			
	a. Biaya Gaji Pegawai non awak bus			
	b. Biaya Pengelolaan	Rp0.80	Rp0.79	Rp0.83
3	TOTAL JUMLAH	Rp899.38	Rp894.08	Rp927.00

Tabel 15 Panjang Rencana Trayek

Trayek	Tarif Pokok (Rupiah pnp/Km)	Jarak (Km)	Tarif BEP (Rupiah)	Tarif (Rupiah)	Pembulatan
1	Rp160.60	19.00	Rp3,051.48	Rp3,051.58	Rp3,100.00
2	Rp159.66	17.00	Rp2,714.16	Rp2,714.26	Rp2,800.00
3	Rp165.54	21.00	Rp3,476.25	Rp3,476.35	Rp3,500.00

Kesimpulan

Berdasarkan analisa yang telah dilakukan, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Tingkat jumlah permintaan terhadap pelayanan Angkutan Umum Perdesaan di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi yang didasari pada persentase kemauan berpindah moda dari kendaraan pribadi ke Angkutan Umum Perdesaan yaitu sebesar 18.814 orang/hari
2. Jenis armada yang digunakan adalah MPU kapasitas 8 penumpang dengan jumlah armadanya untuk rayek 1 sebanyak 33 armada, Trayek 2 sebanyak 35 armada, Trayek 3 sebanyak 40 armada

3. Rute yang diusulkan dalam Perencanaan Jaringan Trayek Angkutan Perdesaan di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi terdapat 3 trayek rencana antara lain:
- Trayek 1 : Terminal Muncar – Jalan Srono-Muncar 1 – Jalan Raya Sumberayu – Jalan Koptu Ruswadi 1 - Jalan Koptu Ruswadi 2 - Pasar Jatian dengan Panjang 19 Km
 - Trayek 2 : Terminal Muncar – Jalan Srono-Muncar 1 - Jalan Srono-Muncar 2 – Jalan Banyuwangi 1 – Jalan Banyuwangi 2 – Jalan Juanda 2 – Terminal Jajag dengan panjang 17 Km
 - Trayek 3 : Terminal Jajag – Jalan Juanda 2 – Jalan Pesanggaran – Jalan Seneporejo – Pasar Pesanggaran dengan panjang 21 Km
4. Rencana operasi pada masing-masing trayek adalah sebagai berikut:
- Trayek 1 :
1. Waktu Pelayanan : 12 jam dari pukul 05.00 – 17.00
 2. Jarak Rute : 19 km
 3. Waktu Perjalanan : 38 menit
 4. RTT : 84 menit
 5. Kecepatan Operasi : 30 km/jam
 6. Headway : 2,7 menit
 7. Frekuensi : 23 kend/jam
 8. Faktor Muat : 70%
 9. Waktu Siklus : 87 menit
 10. Jumlah Rit : 8 rit
- Trayek 2 :
1. Waktu Pelayanan : 12 jam dari pukul 05.00 – 17.00
 2. Jarak Rute : 17 km
 3. Waktu Perjalanan : 34 menit
 4. RTT : 74 menit
 5. Kecepatan Operasi : 30 km/jam
 6. Headway : 2,3 menit
 7. Frekuensi : 27 kend/jam
 8. Faktor Muat : 70%
 9. Waktu Siklus : 78 menit
 10. Jumlah Rit : 9 rit
- Trayek 3 :
1. Waktu Pelayanan : 12 jam dari pukul 05.00 – 17.00

2. Jarak Rute : 21 km
 3. Waktu Perjalanan : 42 menit
 4. RTT : 92 menit
 5. Kecepatan Operasi : 30 km/jam
 6. Headway : 2,5 menit
 7. Frekuensi : 25 kend/jam
 8. Faktor Muat : 70%
 9. Waktu Siklus : 97 menit
 10. Jumlah Rit : 7 rit
5. Tarif yang diberlakukan untuk mencapai titik awal hingga titik akhir masing-masing trayek adalah seperti berikut:
1. Trayek 1 : Rp.6.600,00
 2. Trayek 2 : Rp.5.800,00
 3. Trayek 3 : Rp.7.300,00

Saran

Beberapa saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, antara lain sebagai berikut:

1. Diharapkan untuk pengoperasian angkutan umum perdesaan di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi segera terwujud, melihat banyaknya potensi permintaan angkutan perdesaan di Daerah Pesisir Kabupaen Banyuwangi dan juga agar keinginan masyarakat untuk beralih moda dari kendaraan pribadi ke angkutan umum perdesaan segera terpenuhi.
2. Sebaiknya terlebih dahulu dilakukan sosialisasi dan penyuluhan tentang angkutan umum kepada masyarakat, sebelum menjalankan perencanaan angkutan umum perdesaan di Daerah Pesisir Kabupaten Banyuwangi dan dalam pengoperasiannya nanti diperlukan pengawasan terhadap jalannya angkutan umum dari instansi terkait agar dapat berjalan lancar.
3. Perlunya dilakukan penyesuaian untuk menangani pada permintaan pesimis (50%), sehingga armada yang digunakan untuk masing-masing trayek adalah:
 1. Trayek 1 : 16 armada
 2. Trayek 2 : 18 armada
 3. Trayek 3 : 20 armada
4. Sebaiknya subsidi yang sudah diterapkan di Kabupaten Banyuwangi juga diterapkan pada rencana angkutan perdesaan ini, dikarenakan untuk menyesuaikan dengan tarif angkutan umum yang sudah ada di Kabupaten Banyuwangi, yaitu dengan tarif:

1. Trayek 1 : Rp.3.100,00
2. Trayek 2 : Rp.2.800,00
3. Trayek 3 : Rp.3.500,00

Daftar Pustaka

- Abubakar. 1996. *"Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Yang Tertib, edisi yang disempurnakan."* (Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat).
- Buchika, Muhammad Dexy, dkk. 2018. *"Studi Perencanaan Rute Angkutan Umum Di Kota Pontianak"*: Jurnal LAST:5(2).
- Erica, Denny. 2018. *"Pengaruh Kualitas Layanan Dan Pemanfaatan Teknologi Informasi Terhadap Kepuasan Dan Loyalitas Pelanggan Jasa Transportasi Online Di Jakarta"* Jurnal Perspektif:16(2).
- Kementerian Perhubungan. 2002. *"Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor:SK687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur."*
- Kementerian Perhubungan. 2013. *"Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 98 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek."*
- Kementerian Perhubungan. 2019. *"Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM. 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek."*
- Kementerian Perhubungan. 2019. *"Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 73 Tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis."*
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *"Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan."*
- Pemerintah Republik Indonesia. 2014. *"Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tentang Angkutan Jalan."*
- Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. 1995. *"SK Bupati No 269 Tentang Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Banyuwang."*
- Pemerintah Kabupaten Banyuwangi. 2012. *"Peraturan Kabupaten Banyuwangi Nomor 08 Tentang Tata Ruang Wilayah Kabupaten Banyuwangi Tahun 2012 - 2032."*
- Sriastuti, Dewa Ayu Nyoman. 2018. *"Analisis Kebutuhan Pengoperasian Angkutan Antar Jemput (Car Pooling) Bagi Siswa Sekolah"* Jurnal Paduraksa, 7(1).