

PERENCANAAN PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN DENGAN SKEMA *BUY THE SERVICE* DI KABUPATEN BANYUWANGI

Harles Davika Oriwarda
Taruna Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi
Darat-STTD
Jalan Raya Setu, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520
harles.davika00@gmail.com

I Made Suraharta
Dosen Program Studi
Sarjana Terapan Transportasi
Darat Politeknik Transportasi
Darat-STTD
Jalan Raya Setu, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520

Efendhi Prih Raharjo
Dosen Program Studi Sarjana
Terapan Transportasi Darat
Politeknik Transportasi
Darat-STTD
Jalan Raya Setu, Cibitung,
Bekasi, Jawa Barat 17520

Abstract

Banyuwangi Regency is one of the areas with the largest area on the island of Java, especially in East Java Province. Banyuwangi Regency has a vision and mission that aims to make Banyuwangi Regency a tourism city since 2012. In order to support the aspirations of Banyuwangi Regency, one of them needs improvement and performance improvement efforts in the transportation sector. Improvements in the field of transportation can be done by fulfilling the needs of the community for transportation needs, especially in the provision of public transportation. In response to this, the research conducted is to analyze the condition of the operational performance level of existing. This study was conducted on 867 people in 9 villages affected by the TRAYEK LIN 1 route. The research method used was a survey through questionnaires and field observations. The analysis carried out in this study is an analysis of how the target operating system is planned, which begins with an analysis of movement patterns and demand patterns for public transportation which then includes an analysis of the fulfillment of minimum service standards, an analysis of the level of operational performance of the plan, and an analysis of determining travel fares. Rural transportation existing in Banyuwangi Regency is improvement and evaluation according to the target operating system plan with the Buy The Service result of the analysis in this study.

Keywords: *Buy The Service, Fleet Determination, Tariff Determination, Operational Performance Improvement, Banyuwangi Regency, Rural Transportation.*

Abstrak

Kabupaten Banyuwangi merupakan salah satu daerah dengan luas wilayah terbesar di Pulau Jawa, khususnya di Provinsi Jawa Timur. Kabupaten Banyuwangi memiliki visi dan misi yang bertujuan untuk menjadikan Kabupaten Banyuwangi sebagai kota pariwisata sejak tahun 2012. Dalam rangka menunjang cita-cita Kabupaten Banyuwangi tersebut, maka salah satunya perlu upaya perbaikan dan peningkatan kinerja di bidang transportasi. Peningkatan di bidang transportasi dapat dilakukan dengan cara pemenuhan kebutuhan masyarakat terhadap kebutuhan transportasi, utamanya dalam penyediaan transportasi angkutan umum. Dalam menanggapi hal ini, maka penelitian yang dilakukan adalah menganalisa kondisi tingkat kinerja operasional pelayanan angkutan pedesaan *eksisting*. Penelitian ini dilakukan kepada 867 orang di 9 kelurahan yang terdampak pada rute TRAYEK LIN 1. Metode penelitian yang dilakukan adalah survey melalui kuesioner dan observasi lapangan. Analisa yang dilakukan dalam penelitian kali ini adalah analisa terkait bagaimana target sistem operasi rencana yang diawali dengan analisa terkait pola pergerakan dan pola permintaan terhadap angkutan umum yang kemudian di dalamnya terdapat analisa pemenuhan standar pelayanan minimum, analisa tingkat kinerja operasional rencana, dan analisa penetapan tarif perjalanan. Solusi yang dapat diberikan terhadap permasalahan angkutan pedesaan *eksisting* di Kabupaten Banyuwangi adalah perbaikan dan evaluasi sesuai target rencana sistem operasi dengan skema *Buy The Service* hasil analisis pada penelitian ini.

Kata kunci: *Buy The Service, Penentuan Armada, Penetapan Tarif, Peningkat Kinerja Operasional, Kabupaten Banyuwangi, Angkutan Perdesaan.*

PENDAHULUAN

Transportasi adalah kegiatan perpindahan tempat suatu barang (muatan) dan/atau penumpang dari tempat asal ke tempat tujuan. Dua unsur terpenting dalam transportasi yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) barang dan/atau penumpang dan secara fisik mengubah tempat (Salim, 2000). Angkutan umum adalah sarana transportasi guna mengangkut orang dan/atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan dengan dikenakan tarif perjalanan (Warpani, 2002a). Salah satu bentuk turunan dari angkutan umum yaitu angkutan perkotaan, dalam hal ini Kabupaten Banyuwangi

memiliki sebutan “LIN” sebagai sarananya. Menurut (Vuchic, 1981), angkutan kota merupakan sarana transportasi yang diperuntukkan bagi masyarakat perkotaan dan beroperasi di jalan raya pada kondisi lalu lintas campuran (*mixed traffic*) yang dikelola oleh swasta atau operator umum dengan rute tertentu.

Pertumbuhan penduduk berdasarkan data BPS Kabupaten Banyuwangi 5 (lima) tahun terakhir rata-rata sebesar 1,33% dan rata-rata pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor sebesar 0,16%. Sedangkan berdasarkan data hasil kegiatan praktik kerja tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021, bahwa jumlah armada angkutan lin yang melayani di Kabupaten Banyuwangi sebanyak 64 unit untuk 11 trayek memiliki angka *load factor* yang kecil. Sebagai contoh studi kasus yaitu pada trayek lin 7 yang memiliki rata-rata *load factor* terkecil dengan angka 6,77% sedangkan pada trayek lin 1 memiliki rata-rata *load factor* tertinggi dengan angka 18%. Tingkat kinerja angkutan umum di Kabupaten Banyuwangi berdasarkan perhitungan metode *Importance and Performance* (IPA) yang dilakukan oleh tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021 dengan 18 variabel tingkat kinerja menunjukkan nilai rata-rata tingkat kinerja angkutan umum sebesar 3,25%. Kondisi ini perlu diperhatikan terhadap kaitannya dengan kondisi pelayanan transportasi umum yang tersedia di Kabupaten Banyuwangi, dimana sesuai dengan amanah dalam Undang-Undang LLAJ Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 158 yang menjelaskan bahwasannya pemerintah memastikan ketersediaan angkutan umum berbasis jalan untuk menunjang kebutuhan mobilitas orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan.

Pelayanan angkutan lin di Kabupaten Banyuwangi beroperasi berdasarkan SK Bupati Nomor 269 tahun 1995 Tentang Pengaturan Kembali Rute Angkutan Kota/Microbus, Angkutan Umum, dan Dokar Dalam Ibukota Kabupaten Daerah II Banyuwangi. Dari data hasil analisis TIM PKL Kabupaten Banyuwangi 2021, menyimpulkan bahwa masih rendahnya kualitas pelayanan angkutan lin yang ada seperti, umur kendaraan yang sudah terlalu tua, kondisi kabin yang kurang nyaman, tidak tersedianya fasilitas AC, dan kurangnya kejelasan operasional angkutan lin seperti tarif yang bervariasi maupun tidak adanya penjadwalan operasional menjadi penyebab alasan masyarakat memilih untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi.

Rendahnya jumlah permintaan atau *demand* dari masyarakat akan kebutuhan angkutan umum adalah karena masih rendahnya kualitas pelayanan yang nyaman, aman, selamat, dan terjangkau sebagaimana amanah dalam pasal 138 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Berdasarkan data dari Tim PKL Kabupaten Banyuwangi 2021, bahwa besaran tarif (*flat*) angkutan lin *eksisting* di Kabupaten Banyuwangi yaitu sebesar Rp 5.000 untuk umum dan Rp 2.500 untuk pelajar. Penerapan tarif tersebut tidak sesuai dengan Surat Keputusan Bupati Nomor 188/869/KEP/429.011/2015 tentang Penetapan Tarif Angkutan Kota, Angkutan Pedesaan, Mobil Penumpang Umum, dan Taksi Argo di Kabupaten Banyuwangi yaitu sebesar Rp 4.500 untuk umum dan Rp 2.000 untuk pelajar.

Terhadap permasalahan angkutan umum di wilayah perkotaan yang dialami oleh mayoritas perkotaan di Indonesia, Kementerian Perhubungan telah meluncurkan program yang dikenal dengan TEMAN BUS (Transportasi Ekonomis, Mudah, Andal, dan Nyaman) yang merupakan implementasi dari program BTS (*Buy The Service*). Program tersebut merupakan pengembangan pelayanan angkutan umum di kawasan perkotaan berbasis jalan dengan teknologi telematika dan sistem pembayaran non tunai untuk meningkatkan keselamatan, keamanan, dan kenyamanan pengguna. *Buy The Service* memiliki konsep dimana pembelian layanan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap operator yang kemudian dijual ke penumpang sebagai solusi permasalahan kelemahan operasi angkutan umum perkotaan dengan mengendalikan operator dan mengurangi resiko defisit pendapatan operator. Dengan arti lain, bahwa melalui program ini pemerintah membayar 100% kepada operator berdasarkan nilai angkut yang dihitung per kilometer. Kondisi inilah yang menjadi latar belakang bagi penulis untuk menyusun skripsi dengan judul **“PERENCANAAN SKEMA PELAYANAN**

ANGKUTAN UMUM BERBASIS *BUY THE SERVICE* DI KABUPATEN BANYUWANGI (STUDI KASUS : TRAYEK LIN 1)".

METODE

Lokasi dilakukannya penelitian yaitu lokasi yang sebelumnya menjadi lokasi kegiatan Praktik Kerja Lapangan (PKL) yang telah dilaksanakan di Kabupaten Banyuwangi. Penelitian ini dilakukan pada bulan September – Desember 2021. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif untuk menggambarkan secara sistematis permasalahan angkutan lin di lapangan. Dalam penelitian ini diperlukan 2 (dua) jenis data, yaitu data primer dan data sekunder.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Analisis Pelayanan Angkutan Umum *Eksisting*

Penelitian terkait perencanaan angkutan pedesaan berbasis *Buy The Service* di Kabupaten Banyuwangi studi kasus trayek lin 1 ini harus berdasarkan dengan harapan masyarakat dan SPM yang berlaku. Namun dengan adanya keterbatasan akan data secara *men-detail* terkait minat dan harapan masyarakat, maka SPM angkutan pedesaan akan dijadikan panduan dan acuan dalam rencana pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Banyuwangi. Berikut ini merupakan tabel aturan pemenuhan SPM angkutan pedesaan berdasarkan regulasi Permenhub PM NO. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Tabel 1. Target Pemenuhan SPM Angkutan Pedesaan

NO.	JENIS PENILAIAN	URAIAN	KETERANGAN
1	KEAMANAN		
	a. Tanda Pengenal Awak	Penggunaan Seragam dan Identitas Diri	Pemberian pengadaan/pembagian seragam terhadap supir beserta identitas diri
	b. Informasi Trayek dan Identitas Kendaraan	Nomor Kendaraan dan Nama Trayek	Penempatan informasi trayek dan identitas kendaraan sesuai dengan regulasi
2	KESELAMATAN		
	a. Awak Kendaraan	Kondisi Fisik dan Kompetensi	Pemberian pelatihan kompetensi terhadap awak kendaraan
	b. Pengecekan Kendaraan	Pengecekan Kondisi Kendaraan Sebelum Beroperasi	Pemenuhan servis rutin sesuai perhitungan BOK
	c. Dana Wajib Pertanggungan Kecelakaan	Kewajiban Perusahaan	pengurusan wajib asuransi baik bagi armada, awak, maupun penumpang sesuai perhitungan BOK
3	KENYAMANAN		
	a. Daya Angkut	Jumlah Penumpang Sesuai Kapasitas Armada	Asumsi perhitungan <i>load factor</i> target pemerintah sebesar 70% dan tanpa ada penambahan ruang penduduk melebihi kapasitas
	b. Fasilitas Pengatur Suhu Ruangan	Berupa Jendela yang Dapat Dibuka/Ditutup ataupun Sirkulasi Pendingin Udara (AC)	Perhatian pada pemilihan karoseri terkait ketersediaan kaca <i>sliding</i> maupun fasilitas AC

4	KETERJANGKAUAN		
	a. Tarif	Kesesuaian Biaya Tiap Satu Kali Perjalanan	Sesuai dengan kemampuan dan kemauan masyarakat
	b. Aksesibilitas	Kesesuaian Rute Dengan Keperluan Masyarakat	Penentuan rute dan lokasi pemberhentian yang sesuai dengan pola pergerakan masyarakat
5	KESETARAAN		
	Pelayanan Prioritas	Pemberian Prioritas Naik/Turun Kendaraan	Pemberian fasilitas khusus bagi para penumpang dengan berkebutuhan khusus guna memberikan kemudahan dan nilai kesetaraan
6	KETERATURAN		
	a. Informasi Pelayanan	Informasi Terkait Tarif dan Trayek yang Dilayani	Informasi terkait tarif dan trayek armada, baik visual pada armada maupun dukungan aplikasi <i>gadget</i>
	b. Kinerja Operasional	Umur Kendaraan dan Penjadwalan	Perhatian pada peremajaan armada dan penentuan waktu tempuh, <i>headway</i> , <i>lay over time</i> , dan <i>sbg.</i>

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022 Berdasarkan Regulasi PM Nomor 98 Tahun

Analisis Evaluasi Faktor-Faktor Pelayanan *Eksisting*

Pada penelitian kali ini, tingkat kinerja pelayanan angkutan pedesaan pada TRAYEK LIN 1 menjadi studi kasus yang dipilih berdasarkan perhitungan rata-rata *load factor* trayek tertinggi di Kabupaten Banyuwangi.

Penilaian Dan Harapan Masyarakat

Berdasarkan hasil survei wawancara *state of preference* yang telah dilakukan terhadap 867 sampel masyarakat di zona yang telah ditentukan atas pertimbangan jumlah populasi, tata guna lahan, dan potensi keterkaitan pada trayek lin 1 pembahasan penelitian ini serta bukti nyata di lapangan pada saat pengamatan dan survei saat pelaksanaan kegiatan PKL di Kabupaten Banyuwangi tahun 2021, dapat digambarkan bahwa harapan masyarakat terhadap pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Banyuwangi adalah sebagai berikut:

Tabel 2. Harapan Masyarakat Terhadap Pelayanan Angkutan Pedesaan

NO.	VARIABEL	TINGKAT KINERJA	TINGKAT HARAPAN
1	Nomor Kendaraan	3,7	3,7
2	Nama dan Kode Trayek	3,3	3,9
3	Pengemudi Mentaati Aturan Lalin	3,3	3,4
4	Kondisi Kendaraan	3,0	3,9
5	Jendela Untuk Sirkulasi Udara	2,9	3,5
6	Kebersihan	3,1	3,9
7	Tingkat Kesetaraan Bagi Lansia, Penyandang Cacat, Anak-Anak, dan Wanita Hamil	3,0	3,9
8	Ketersediaan Nama Trayek dan Tarif	3,4	3,7
9	Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan	2,9	3,8

10	Keteraturan Headway	3,1	3,9
11	Jumlah Armada Beroperasi	3,1	3,7
12	Kesesuaian Pemilihan Rute	3,4	3,6
13	Kecepatan Angkutan dalam Mencapai Tujuan	3,4	3,7
14	Waktu Tunggu Penumpang	2,9	3,9
15	Waktu Tempuh Penumpang Mencapai Tujuan	2,9	3,8
16	Waktu Operasioan Angkutan Umum	3,7	3,8
17	Kesesuai Tarif Terhadap Daya Beli Penumpang dan Jarak Angkutan	3,9	4,0
18	Kapasitas Kendaraan Angkutan Umum	3,6	3,6

Sumber : Tim PKL Kabupaten Banyuwangi, 2021

Dapat dilihat keterkaitan pada tabel 1, tabel 2, dan tabel 3 bahwa perlu adanya evaluasi dan perbaikan kinerja pelayanan angkutan pedesaan *eksisting* yang diterapkan agar sesuai dengan harapan masyarakat dan target rencana sistem pelayanan angkutan pedesaan dengan skema *Buy The Service*, terutama pada 9 (Sembilan) variabel bernilai rendah terkait hal kualitas pelayanan penumpang di dalam armada, jadwal operasional pelayanan, dan penentuan tarif penumpang.

Pola Perjalanan Masyarakat

Tabel 3. OD Matriks Populasi Asal-Tujuan Perjalanan Hasil Survei HI

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
1	3055	2067	4852	2246	2246	1977	1977	1977	3325	23721
2	1915	5381	1824	1094	1642	1824	638	2736	3374	20429
3	5511	3444	3904	2526	1148	459	459	1378	2870	21699
4	935	1402	1028	3177	2430	2991	3551	1869	1402	18784
5	274	639	122	731	1796	883	913	487	335	6179
6	434	1157	337	1639	1736	2073	1687	1253	1205	11522
7	462	1665	555	3330	2960	2312	3792	3330	2220	20625
8	555	1410	769	940	1282	1154	812	1453	940	9315
9	2364	2246	2128	946	1300	1123	768	709	1300	12884
TOTAL	15505	19410	15518	16629	16539	14795	14598	15192	16971	145159

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Terkait hasil analisis terhadap pola perjalanan masyarakat Kabupaten Banyuwangi berdasarkan pembagian zona yang telah ditentukan pada penelitian ini terbagi menjadi 9 (sembilan) zona pada Kecamatan Banyuwangi yang dianggap bersinggungan dengan studi kasus angkutan trayek lin 1.

Jumlah sampel yang digunakan dalam survei *state of preference* sesuai dengan jumlah sampel survei *Home Interview* pada wilayah studi, seperti yang ditampilkan pada tabel 9 berikut.

Tabel 4. Daftar Jumlah Sampel Yang Minat Berpindah Ke Angkutan Umum

ZONA	MOBIL	SEPEDA MOTOR
1	4	9
2	7	18
3	4	10
4	5	13
5	4	14
6	3	14
7	4	16
8	4	14

9	7	16
TOTAL	42	124

Sumber : Hasil Analisa Data, 2022

Data minat berpindah sebesar 7% adalah hasil survey minat berpindah masyarakat dari penggunaan angkutan pribadi kepada angkutan umum dengan rencana sistem pelayanan berbasis *Buy The Service* di Kabupaten Banyuwangi. persentase minat orang berpindah menggunakan angkutan umum dapat dilihat pada tabel 10 berikut.

Tabel 5. Persentase Minat Berpindah Orang Kepada Angkutan Umum

Kepemilikan Kendaraan		Berpindah		Tidak Berpindah	
Mobil	835	42	2%	793	33%
Motor	1554	124	5%	1430	60%
Jumlah	2389	166	7%	2223	93%

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Dari tabel di atas, dapat diketahui bahwa persentase minat berpindah masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi menggunakan angkutan umum sebesar 7% dengan proporsi 25% pengguna mobil pribadi dan 75% pengguna sepeda motor. Berikut ini merupakan tabel 9 mengenai sebaran total minat pindah masyarakat kepada angkutan umum.

Tabel 6. Pola Perjalanan Orang Yang Berminat Menggunakan BRT (Populasi)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	TOTAL
1	214	145	340	157	157	138	138	138	233	1660
2	134	377	128	77	115	128	45	192	236	1430
3	386	241	273	177	80	32	32	96	201	1519
4	65	98	72	222	170	209	249	131	98	1315
5	19	45	9	51	66	62	64	34	23	373
6	30	81	24	115	121	121	118	88	84	783
7	32	117	39	233	207	162	240	233	155	1418
8	39	99	54	66	90	81	57	102	66	652
9	165	157	149	66	91	79	54	50	91	902
TOTAL	1085	1359	1086	1164	1098	1012	996	1063	1188	10052

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Berdasarkan pola perjalanan pada matrik asal tujuan perjalanan angkutan umum pada Tabel 11, dapat dilihat bahwa total perjalanan masyarakat yang berminat untuk menggunakan angkutan umum rencana dengan skema *Buy The Service* sebanyak 10.052 perjalanan per hari.

Analisis Skema Rencana Sistem *Buy The Service*

Pembahasan terkait bagaimana penerapan dari rencana sistem pelayanan angkutan lin berbasis *buy the service* pada studi kasus trayek lin 1 di Kabupaten Banyuwangi.

Analisis Pemilihan Jenis Armada

Jika dibandingkan dengan persentase permintaan akan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Banyuwangi melalui analisa hasil wawancara *state of preference* yang telah dilakukan, dengan kondisi *demand* masyarakat Kabupaten Banyuwangi yang berminat menggunakan angkutan umum pada studi kasus trayek lin 1 sebesar 10.052 orang/hari maka penentuan jenis armada yang dianggap sesuai untuk beroperasi di Kabupaten Banyuwangi adalah armada bus sedang dengan kapasitas angkut 30 penumpang.

Waktu Operasi Kendaraan

Waktu operasional pelayanan angkutan pedesaan disesuaikan dengan waktu kegiatan masyarakat di Kabupaten Banyuwangi. Dimana kegiatan masyarakat di Kabupaten Banyuwangi dimulai pada pukul 06.00 WIB dan berakhir pada pukul 20.00 WIB, sehingga armada pelayanan angkutan pedesaan akan beroperasi selama 14 jam untuk setiap harinya. Penentuan waktu operasi digunakan untuk menghitung kebutuhan jumlah armada angkutan pedesaan.

Penetapan Waktu Operasi

Waktu tempuh dari titik asal sampai titik tujuan yang dihitung dari panjang jalan dibagi dengan waktu tempuh perjalanan. Bentuk data kecepatan dapat dilihat berdasarkan bentuk Pola Operasi BRT pada tabel di bawah ini:

Tabel 14. Waktu Perjalanan Angkutan Pedesaan BTS

Trayek	PR (Km)	KR(Km/Jam)	WT (menit)
Pola Operasi Angkutan Pedesaan BTS			
Terminal Brawijaya - Terminal Blambangan	10,5	30	21

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Dari perhitungan pada tabel di atas, didapatkan bahwa pelayanan angkutan pedesaan pada trayek lin 1 dengan panjang rute 10,5 km dan kecepatan rencana 30 km/jam membutuhkan waktu tempuh selama 21 menit.

Jumlah Kebutuhan Kendaraan

Semakin banyak jumlah kendaraan yang dibutuhkan, semakin tinggi pula investasi yang diperlukan serta biaya pengeluaran baik biaya langsung maupun tidak langsung. Berikut merupakan rencana kinerja operasional pelayanan angkutan pedesaan dengan skema *Buy The Service* di Kabupaten Banyuwangi.

Tabel 15. Jumlah Armada Operasi Angkutan Pedesaan BTS

Indikator	Faktor Muat					
	40%	60%	70%	80%	90%	100%
Kebutuhan Armada	13	9	7	7	6	5
Waktu Antar Kendaraan (menit)	2,01	3,01	3,5	4,01	4,51	5,01

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Dibawah ini disajikan tabel V.19 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan per Armada-Km.

Tabel 17. Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan per Armada-Km

1. Rekapitulasi Biaya Langsung	
a. Penyusutan	Rp 1.030
b. Bunga Modal	Rp 541
c. Biaya Awak Kendaraan	Rp 562

d. Biaya BBM	Rp 1.355
e. Biaya Ban	Rp 300
f. Biaya Pemeliharaan Kendaraan	Rp 663
g. Biaya Terminal	Rp 6
h. Biaya PKB (STNK)	Rp 32
i. KIR	Rp 1
j. Asuransi	Rp 161
Jumlah	Rp 4.651
2. Rekapitulasi Biaya Tidak Langsung	
a. Biaya Pegawai Kantor Manajemen	Rp 367
b. Biaya Pengelolaan	Rp 180
c. Biaya Fasilitas Tambahan	Rp 17
Jumlah	Rp 564
Biaya Pokok	Rp 5.215

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Berdasarkan tabel V.15 diatas diketahui besarnya biaya pokok untuk tiap kendaraan untuk BOK per bus km didapat dari hasil biaya pokok yang dikeluarkan yaitu, jumlah dari biaya langsung dan biaya tidak langsung sebesar Rp 5.845,00 per bus km. maka BOK per trayek per tahun dapat diketahui dengan menghitung berikut.

$$\begin{aligned}
 \text{BOK Armada/Tahun} &= \text{Biaya Pokok} \times \text{Km-Tempuh/Tahun} \\
 &= \text{Rp } 5.215,00 \times 143.640 \text{ km} \\
 &= \text{Rp } 729.349.483,00
 \end{aligned}$$

Biaya pokok per penumpang dihitung setelah memasukkan besarnya keuntungan (*margin*) yang wajar bagi operator. Besarnya keuntungan yang wajar adalah sebesar 10% dari biaya operasi yang dikeluarkan. Besarnya biaya pokok/penumpang adalah biaya pokok/kend/tahun dibandingkan dengan *load factor* 70% dikalikan dengan kapasitas kendaraan.

$$\begin{aligned}
 \text{BOK/Pnp per-km} &: \text{Biaya Pokok}/(70\% \times \text{Kapasitas}) \\
 &: \text{Rp } 5.215/(70\% \times 30) \\
 &: \text{Rp } 248,3
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Tarif} &: (\text{BOK/Pnp per-km} \times \text{km tempuh/rit}) + \text{BOK } 10\% \\
 &: (\text{Rp } 248,3 \times 21) + 24,8 \\
 &: \text{Rp } 5.239,00
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Tarif Armada/thn} &: \text{Tarif} \times \text{km-tempuh/tahun} \\
 &: \text{Rp } 5.239,00 \times 143.640 \text{ km} \\
 &: \text{Rp } 752.544.324,00
 \end{aligned}$$

Dari perhitungan di atas, dapat didapatkan bahwa tarif perjalanan penumpang sebesar Rp 5.239,00.

Ability and Willingness to Pay

1. *Ability to Pay* (ATP)

Umumnya, pengeluaran masyarakat untuk melakukan perjalanan adalah 10% dari pendapatan dalam satu bulan. Perhitungan kemampuan membayar masyarakat terhadap angkutan umum dapat dijadikan oleh pemberi kebijakan dalam melakukan kebijakan dalam penentuan tarif. Perhitungan ATP dapat dihitung dengan:

$$\text{ATP} = \frac{I \times \% \text{ Biaya Transportasi}}{D \times y}$$

Berdasarkan data dari BPS Kabupaten Banyuwangi, pendapatan per kapita sebesar Rp 4.316.000,00. Sehingga perhitungan ATP yaitu sebesar:

$$ATP = \frac{4.316.000 \times 10\%}{24 \times 2,2} = \text{Rp } 8.174,00.$$

Maka diketahui kemampuan masyarakat Kabupaten Banyuwangi dalam membayar biaya angkutan umum adalah Rp 8.174,00 untuk sekali perjalanan

2. *Willingness to Pay* (WTP)

Ukuran ketersediaan masyarakat untuk mengeluarkan biaya terhadap tarif perjalanan. Hasil survey menunjukkan bahwa sebanyak 60% masyarakat mengharapkan tarif sebesar Rp 4.000,00, 21% masyarakat mengharapkan tarif sebesar Rp 5.000,00. 14% masyarakat mengharapkan tarif sebesar Rp 6.000,00, dan 5% masyarakat mengharapkan tarif sebesar > Rp 6.000,00.

Tabel 18 Rekapitulasi Hasil Wawancara

NO	TARIF	KRITERIA	RESPONDEN
1	Rp4.000	BUS SEDANG + AC	520
2	Rp5.000	BUS SEDANG + AC + MUSIK	182
3	Rp6.000	BUS SEDANG + AC + MUSIK + GPS	121
4	> Rp6.000	BUS SEDANG + AC + MUSIK + GPS + TV PENUMPANG	43

Sumber : Hasil Analisis Data, 2022

Penetapan Tarif

Setelah dilakukan perhitungan tarif berdasarkan BOK, ATP, dan WTP, langkah berikutnya yaitu Rp 5.663,00 dengan langkah perhitungan sebagai berikut:

$$\begin{aligned} \text{Median WTP} &= (X_{867/2} + X_{867/2+1})/2 \\ &= (\text{Rp } 4.000,00 + \text{Rp } 4.000,00)/2 \\ &= \text{Rp } 4.000,00 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Mean ATP} - \text{WTP} &= (\text{Rp } 8.174,00 + \text{Rp } 4.000,00)/2 \\ &= \text{Rp } 6.087,00 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} \text{Mean BOK} - (\text{ATP}-\text{WTP}) &= (\text{Rp } 5.239,00 + \text{Rp } 6.087,00)/2 \\ &= \text{Rp } 5.663,00 \end{aligned}$$

Dengan penerapan tarif Rp 5.000,00 operator masih mendapatkan keuntungan sebesar Rp 36.335.219,00 per tahun, sehingga masih dimungkinkan penerapatan tarif Rp 4.000,00 dengan subsidi sebesar Rp 116.801.721,22 per tahun.

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Perencanaan Pelayanan Angkutan Pedesaan Dengan Skema *Buy The Service* di Kabupaten Banyuwangi adalah sebagai berikut:

1. Perbandingan antara kinerja operasional sistem operasi *eksisting* dengan sistem operasi rencana terdapat pada pemenuhan SPM sebagai berikut :
 - (a) Pemenuhan 6 indikator SPM pada sistem operasi rencana, sedangkan pada sistem operasi *eksisting* masih banyak terdapat kekurangan pada nilai pemenuhan SPM angkutan pedesaan.
 - (b) Penyesuaian armada pada angkutan pedesaan dengan sistem operasi *Buy The Service* guna memenuhi kebutuhan *demand* dan memberikan nilai-nilai indikator SPM termasuk nilai kesetaraan bagi kaum lansia, difabel, dan lainnya sedangkan pada sistem operasi *eksisting* penggunaan armada MPU dengan kondisi.

- (c) Pengaturan pada nilai frekuensi, *headway*, *lay over time*, *drop point*, dan *travel time* guna memberikan kepastian operasional armada sesuai kebutuhan dan harapan, sedangkan pada sistem operasi angkutan pedesaan *eksisting* tidak terdapat ketentuan terkait kinerja operasional termasuk waktu tunggu penumpang.
 - (d) Perhitungan tarif yang sesuai dengan perhitungan BOK, kemampuan, dan kemauan masyarakat sedangkan pada sistem operasi angkutan pedesaan *eksisting* tidak terdapat ketentuan terkait besaran tarif perjalanan yang berlaku.
2. Faktor-faktor yang memerlukan perbaikan pada sistem operasi angkutan pedesaan *eksisting* dengan sistem operasi rencana dilakukan berdasarkan penilaian harapan masyarakat dalam pemenuhan SPM. Beberapa hal yang dapat dievaluasi atau diperbaiki dengan sistem operasi angkutan pedesaan rencana, antara lain yaitu:
 - (a) Kondisi kendaraan
 - (b) Jendela sirkulasi udara
 - (c) Tingkat kesetaraan
 - (d) Kepastian kinerja sistem operasi
 3. Skema pelayanan angkutan pedesaan dengan skema *Buy The Service* di Kabupaten Banyuwangi yang pertama adalah penentuan jenis armada yang digunakan, berdasarkan hasil analisis data dan kesesuaian regulasi armada terpilih adalah bus sedang dengan kapasitas 30 orang., kemudian kinerja operasional pengoperasian angkutan pedesaan dengan skema *BTS* di Kabupaten Banyuwangi studi kasus trayek lin 1 untuk memenuhi *demand* gabungan menggunakan 7 armada bus sedang dengan frekuensi 17 kendaraan dan *headway* 3,5 menit dengan jumlah Tempat Perhentian Angkutan Umum (TPAU) yang dibutuhkan dalam pengoperasian angkutan pedesaan dengan skema *BTS* di Kabupaten Banyuwangi berdasar pada pola pergerakan masyarakat adalah 8 titik, serta penetapan perhitungan tarif berdasarkan biaya operasi kendaraan, kemampuan, dan kemauan masyarakat membayar tarif perjalanan adalah sebesar Rp 4.000,00.

SARAN

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

1. Perlu adanya pembentukan unit pelaksana untuk mengelola angkutan pedesaan dengan skema *BTS* dimana unit pelaksana tersebut berada di bawah pengawasan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyuwangi.
2. Perlu adanya perjanjian standar pelayanan minimum pengoperasian *BTS* di Kabupaten Banyuwangi untuk mengatur hak dan kewajiban penyedia jasa dan penyelenggara.
3. Perlu adanya keterlibatan pemerintah dalam mendorong minat masyarakat dari kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan angkutan umum untuk mengurangi tingkat kemacetan Kabupaten Banyuwangi, dalam hal ini dapat berupa kebijakan *push and pull*.
4. Senantiasa melakukan evaluasi kinerja dan layanan terhadap pengoperasian *BTS* di Kabupaten Banyuwangi untuk menciptakan sistem transportasi yang murah, aman, efisien, dan sesuai dengan harapan pemerintah maupun masyarakat.
5. Diharapkan dapat diterapkan pada 10 trayek lin lainnya namun dengan pertimbangan perencanaan rute baru untuk meminimalisir angka tumpang tindih antar trayek.

DAFTAR PUSTAKA

Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknik Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Bebas. Retrieved May 31, 2022, from <https://perhubungan2.files.wordpress.com/2012/01/sk-dirjen-687-tahun-2002-ttg-tentang-pedoman-teknis-penyelenggaraan-angkutan-penumpang-umum-di-wilayah-perkotaan-dalam-trayek-tetap-dan-teratur.pdf>

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP. 1057/AJ. 206/DRJD/2020 tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional. Retrieved May 31, 2022, from https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/pEI/2020/PERDIRJEN_KP.1057_AJ_.206_.DRJD_.2020_.pdf

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2022 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Retrieved May 31, 2022, from <https://jdih.maritim.go.id/id/permenhub-no-pm2-tahun-2022>

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Retrieved May 31, 2022, from https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2020/PM_9_TAHUN_2020_rev.pdf

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Retrieved May 31, 2022, from https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM_15_TAHUN_2019_Update.pdf

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Retrieved May 31, 2022, from https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2013/pm_no_98_tahun_2013.pdf

Banyuwangi - Merdeka.com | Banyuwangi sediakan transportasi gratis bagi pelajar dan wisatawan. (n.d.). Retrieved May 28, 2022, from <https://m.merdeka.com/banyuwangi/info-banyuwangi/banyuwangi-sediakan-transportasi-gratis-bagi-pelajar-dan-wisatawan-1707294.html>

Dewa Ayu Nyoman Sriastuti. (2015). *BIAYA OPERASIONAL KENDARAAN (BOK) SEBAGAI DASAR PENENTUAN TARIF ANGKUTAN UMUM PENUMPANG (AUP)*. 4.

Harris, T. L. ; H. R. E. . (1981). *A dictionary of reading and related terms* (Vol. 4, Issue 4). International Reading Association.

J. Pignataro, L. (1973). *Traffic Engineering: Theory and Practice*. Prentice Hall, inc.

Salim, A. (2000). *MANAJEMEN TRANSPORTASI*. PT Raja Grafindo Persada.

Tamin, O. Z. (1997). *Public Transport Demand Estimation by Calibrating a Trip Distribution-Mode Choice (TDMC) Model from Passenger Counts: A case study in Bandung, Indonesia*. 31(1), 5–18.

Undang-Undang LLAJ NO. 22 TAHUN 2009 PASAL 158. Retrieved May 31, 2022, from https://www.dpr.go.id/dokjdih/document/uu/UU_2009_22.pdf

Vuchic, V. R. (1981). *Urban Public Transportation Systems and Technology*. Prentice-Hall.

Warpani, S. (2002a). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB.

Warpani, S. (2002b). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. ITB.