

**EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN
KABUPATEN LAMPUNG TENGAH**

KERTAS KERJA WAJIB

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi
Diploma III Guna Memperoleh Sebutan Ahli Madya
Transportasi



DIAJUKAN OLEH :

ROHANI ARISKA

NOTAR : 1902325

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
PROGRAM STUDI DIPLOMA III
BEKASI
2022**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALISME

Kertas Kerja Wajib (KKW) ini adalah hasil karya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Rohani Ariska

Notar : 19.02.325

Tanda Tangan :

Tanggal :

KERTA KERJA WAJIB
EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN
DIKABUPATEN LAMPUNG TENGAH

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh

ROHANI ARISKA

Nomor Taruna : 19.02.325

Telah di Setujui oleh :

PEMBIMBING I



MUHAMMAD NURHADI, MT

Tanggal: 4 Agustus 2022

PEMBIMBING II



IKA SETYORINI S.Psi, MM

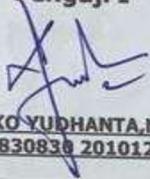
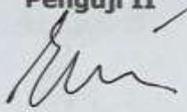
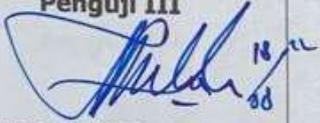
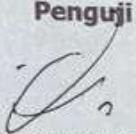
Tanggal: 4 Agustus 2022

**KERTAS KERJA WAJIB
EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN
KABUPATEN LAMPUNG TENGAH**

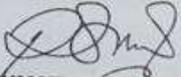
Yang dipersiapkan dan disusun oleh :

ROHANI ARISKA
Nomor Taruna : 19.02.325

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 08 AGUSTUS 2022
DAN DINYATAKAN TELAH MEMENUHI SYARAT**

<p>Penguji I</p>  <p><u>RICKO YUDHANTA, M.Sc</u> <u>NIP.19830830 201012 1 002</u></p>	<p>Penguji II</p>  <p><u>PENNI CAHYANI, MT</u> <u>NIP. 19770813 200812 2 001</u></p>
<p>Penguji III</p>  <p><u>MUHAMMAD NURHADI, ATD, MT</u> <u>NIP. 19681125 199301 1 001</u></p>	<p>Penguji IV</p>  <p><u>IKA SETYORINI, S.Psi, MM</u> <u>NIP. 19721119 199803 2 001</u></p>

**MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI MANAJEMEN TRANSPORTASI**


RACHMAT SADILI, S.SIT, MT
NIP : 19840208 200604 1 001

ABSTRAKSI

Angkutan umum salah satunya adalah angkutan pedesaan merupakan moda angkutan yang melayani masyarakat didalam kabupaten. Kabupaten Lampung Tengah memiliki 5 trayek aktif dari 12 trayek yang diizinkan yang berarti eksistensi angkutan Pedesaan melemah dikarenakan penggunaan kendaraan pribadi dan juga kinerja pelayanan yang secara kualitas dan kuantitas menurun. Sesuai dengan Peraturan Menteri perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang mengatur tentang parameter pelayanan angkutan umum dan juga Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur yang mengatur tentang kebutuhan armada.

Karakteristik pelayanan angkutan pedesaan dikabupaten Lampung Tengah masih terbilang sangat minim dan jauh dari Standar Pelayanan Minimal. Supir yang ugal-ugalan, banyak anak sekolah yang bergantung dipintu angkutan pedesaan, dan angkutan pedesaan dikabupaten Lampung Tengah tidak berjadwal serta minat masyarakat yang rendah untuk menaikkan angkutan umum.

Dalam penelitian ini evaluasi kinerja pelayanan dilakukan untuk mengidentifikasi penyebab ketidakpastian angdes dan yang menyebabkan kan demand angkutan pedesaan redah.

Kata kunci : Kinerja Pelayanan, Standar pelayanan, Rencana

ABSTRACTION

Public transportation, one of which is rural transportation, is a mode of transportation that serves the community within the district. Lampung Tengah Regency has 5 active routes out of 12 permitted routes, which means that the existence of rural transportation is weakening due to the use of private vehicles and also declining service performance in terms of quality and quantity. In accordance with the Regulation of the Minister of Transportation Number 98 of 2013 concerning Minimum Service Standards for the Transportation of People with Public Motorized Vehicles in the Route which regulates the parameters of public transport services and also the Decree of the Directorate General of Land Transportation Number 687 of 2002 concerning Technical Guidelines for the Implementation of Public Transport in Urban Areas Fixed and Regular Routes that regulate the needs of the fleet.

Characteristics of rural transport services Central Lampung regency is still very minimal and far from the Minimum Service Standards. Drivers are reckless, many school children are hanging at the door of rural transportation, and rural transportation in Central Lampung district is not scheduled and the public's interest is low to increase public transportation.

In this study, service performance evaluation was carried out to identify the cause of rural transportation and cause low demand for rural services

Keywords: *Service Performance, Service Standards, Plans*

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ROHANI ARISKA
Notar : 19.02.325
Program Study : Diploma III Manajemen Transportasi Jalan
Jenis Karya : Kertas Kerja Wajib

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan Politeknik Transportasi Darat Indonesia –STTD, **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non – Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

EVALUASI KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN KABUPATEN LAMPUNG TENGAH

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan hak bebas royalti non eksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan sebagai pemilik hak cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Dibuat di : Bekasi
Pada tanggal Agustus 2022
Yang menyatakan

(ROHANI ARISKA)

KATA PENGANTAR

Segala puji syukur atas rahmat dan karunia Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan anugerah-NYA, sehingga Kertas Kerja Wajib yang berjudul “ **Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah** ” dapat diselesaikan. Dengan segala kerendahan hati, pada kesempatan yang sangat baik ini, penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar – besarnya kepada :

1. Orang tua dan seluruh keluarga yang selalu ada untuk memberi dukungan, motivasi, dan doa untuk kelancaran dalam pendidikan dan penyusunan kertas kerja wajib ini.
2. Bapak Ahmad yani, ATD, M.T selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.
3. Bapak Muhammad Nurhadi, ATD,MT dan Ibu Ika Setyorini S.Psi,M.M sebagai dosen pembimbing yang telah memberi bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
4. Dosen-dosen Program Diploma III Manajemen Transportasi Jalan XLI, yang telah memberikan bimbingan selama pendidikan.
5. Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah beserta jajaran dan staf yang telah memberikan bantuan dan dukungan selama pengumpulan data.
6. Para Dosen dan Pengasuh yang telah membina dan mendidik selama masa pendidikan menjadi taruna/i.
7. Rekan-rekan Taruna/I Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Angkatan XLI yang bersama-sama saling membantu demi kelancaran tugas akhir program diploma III Manajemen Transportasi Jalan.
8. Kakak Senior dan Adik Junior Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD yang telah memberikan bantuan dan dukungan selama penulisan ini.
9. Pihak-pihak lain yang telah banyak membantu penyelesaian tulisan ini baik secara langsung maupun tidak langsung. Semoga segala bantuan ini mendapat imbalan dari Tuhan Yang Maha Esa sebagai amal ibadah.
Penulis menyadari Kertas Kerja Wajib ini banyak kekurangan,saran dan

masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Semoga bermanfaat bagi kita semua, khususnya bagi perkembangan ilmu pengetahuan bidang Transportasi Darat dan dapat diterapkan untuk membantu pembangunan transportasi di Indonesia pada umumnya serta untuk Kabupaten Lampung Tengah.

Bekasi, Agustus 2022
Yang menyatakan dibawah ini

ROHANI ARISKA

Notar : 19.02.325

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	1
DAFTAR ISI	3
DAFTAR TABEL.....	5
DAFTAR GAMBAR.....	6
BAB I PENDAHULUAN	2
1.1 Latar Belakang	2
1.2 Identifikasi Masalah	4
1.3 Rumusan Masalah.....	4
1.4 Maksud dan Tujuan	5
1.5 Batasan Masalah.....	5
1.6 Manfaat Penelitian	5
BAB II GAMBARAN UMUM	7
2.1 Kondisi Transportasi.....	7
2.2 Kondisi Wilayah Kajian	51
BAB III KAJIAN PUSTAKA.....	53
3.1 Aspek Legalitas	53
3.2 Aspek Teoritis	56
BAB IV METODE PENELITIAN	58
4.1 Alur Pikir Penelitian	58
4.2 Desain Penelitian	61
4.3 Bagan Alir	63
4.4 Metode Pengumpulan Data.....	64
4.5 Metode Analisis	65
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH	67
V.1 Analisis Kinerja Jaringan	80
V.2 Kinerja Operasional / Pelayanan.....	97
V.3 Analisis Pengoperasian Pelayanan Angkutan Pedesaan	99
V.4 Analisis Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Angkutan Pedesaan	103
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN	105

VI.1 Kesimpulan	105
VI.2 Saran	106
DAFTAR PUSTAKA	107
LAMPIRAN	109

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Jumlah Trayek dan Armada Angkutan Umum Dalam Trayek.....	37
Tabel II. 2 Daftar Trayek Angkutan Pedesaan berdasarkan SK Bupati Kabupaten LampungTengah No 35 Tahun 2019	38
Tabel II. 3 Trayek Aktif (beroperasi) dan dalam wilayah studi	38
Tabel II. 4 Hasil Analisis Survei Statis Angkutan Pedesaan	52
Tabel III. 1 Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum	54
Tabel V. 1 Pendapatan Rata - Rata Tiap Penumpang/Km	91
Tabel V. 2 Perankingan Sederhana dari Segi Operator	92
Tabel V. 3 Persentase Tingkat Operasi Angkutan Pedesaan.....	93
Tabel V. 4 Persentase Tumpang Tindih Trayek Angkutan Pedesaan	94
Tabel V. 5 Persentase Tingkat Penyimpang Trayek Angkutan Pedesaan.....	95
Tabel V. 6 Perankingan Sederhana dari Segi Pemerintah	96
Tabel V. 7 Load Factor Angkutan Pedesaan Menurut Standar Bank Dunia.....	97
Tabel V. 8 Umur Kendaraan Menurut Standar Bank Dunia.....	98
Tabel V. 9 Waktu Perjalanan Angkutan Pedesaan.....	98
Tabel V. 10 Kecepatan Angkutan Pedesaan Menurut	99
Tabel V. 11 Tingkat Operasi Kendaraan	100
Tabel V. 12 Headway	100
Tabel V. 13 Waktu Tunggu Kendaraan.....	101
Tabel V. 14 Load Factor Angkutan Pedesaan	102
Tabel V. 15 Waktu Perjalanan.....	102
Tabel V. 16 Jumlah Penumpang Terangkut/Hari	103

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Lampung Tengah	7
Gambar IV. 1 Alur Pikir Penelitian	58
Gambar IV. 2 Bagan Alir Penelitian	63
Gambar V. 1 Grafik Persentase Jenis Kelamin	68
Gambar V. 2 Grafik Persentase Maksud Perjalanan	68
Gambar V. 3 Grafik Persentase Usia Pengguna Angkutan Umum	69
Gambar V. 4 Grafik Persentase Perpindahan Moda.....	69
Gambar V. 5 Grafik Persentase Moda yang Digunakan Sebelum	70
Gambar V. 6 Grafik Persentase Moda yang Digunakan Sesudah	70
Gambar V. 7 Grafik Persentase Penggunaan Angkutan Umum	71
Gambar V. 8 Grafik Persentase Jumlah Perpindahan.....	71
Gambar V. 9 Grafik Persentase Jarak Rumah Menuju.....	72
Gambar V. 10 Grafik Persentase Biaya Penggunaan	72
Gambar V. 11 Grafik Persentase Kemudahan Mendapatkan	72
Gambar V. 12 Grafik Persentase Kondisi Angkutan Umum Saat Ini	73

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Angkutan Pedesaan	109
Lampiran 2 Profil Angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah	110

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Lampung Tengah merupakan daerah berkembang yang dalam pelaksanaannya telah memberikan pelayanan angkutan umum yang berupa Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Pedesaan (Angdes). Pelayanan angkutan umum memiliki dampak positif apabila beroperasi dengan optimal seperti mengurangi kemacetan, mengurangi penggunaan bahan bakar, dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi sehingga dapat mengurangi beban jalan. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak ada pasal yang secara tegas melarang beroperasinya angkutan umum beroda dua atau beroda tiga. Angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan. Dalam usaha manusia untuk memenuhi dan mencapai kebutuhannya, maka diperlukan suatu hal yang dapat menunjang untuk membawa atau memindahkan barang-barang atau orang dari asal ke tujuan. Untuk melayani peningkatan aktifitas dan mobilitas akibat pertumbuhan jumlah penduduk dan meningkatnya taraf hidup sosial dan ekonomi masyarakat, diperlukan sarana dan prasarana dalam mendukung hal tersebut. Salah satu sarana yang memegang peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat adalah sarana angkutan umum penumpang.

Angkutan Pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan Pedesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002).

Karakteristik pelayanan angkutan pedesaan di kabupaten Lampung Tengah masih terbilang sangat minim dan jauh dari Standar Pelayanan

Minimal. Supir yang ugal-ugalan, dan angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah tidak berjadwal serta minat masyarakat yang rendah untuk menaikkan angkutan umum.

Berdasarkan hasil survei tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Lampung Tengah Tahun 2022 ditemukan pula beberapa masalah pelayanan angkutan umum dilihat dari segi pemerintah, operator dan juga penumpang. Banyaknya trayek yang sudah tidak beroperasi, pendapatan perusahaan yang kecil, dan juga tingkat kenyamanan jasa angkutan umum yang rendah menjadikan kinerja angkutan umum di Kabupaten Lampung Tengah menjadi tidak optimal. pelayanan yang diberikan terhadap permintaan jasa yang ada, serta usia kendaraan yang relatif tua yaitu umur rata-rata 10 tahun dimana semakin tua umur kendaraan maka tingkat kenyamanannya akan semakin menurun.

Dari kondisi angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah perlu dilakukan pengkajian lebih lanjut untuk mendapatkan unjuk kerja pelayanan angkutan pedesaan. Sehingga terjadi keseimbangan terhadap permintaan jasa transportasi dengan jasa yang ditawarkan. Pemerintah sebagai sistem kelembagaan dalam sistem transportasi memiliki tanggung jawab untuk menyediakan fasilitas umum yang layak yang tertuang dalam pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar tahun 1945 dan berkewajiban menjamin ketersediaan angkutan umum dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 dan Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014. Pelayanan merupakan perilaku produsen dalam rangka memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen demi tercapainya kepuasan pada konsumen itu sendiri. Pada umumnya pelayanan yang bertaraf tinggi akan menghasilkan kepuasan yang tinggi pula. (Kotler, 2002:83).

Berdasarkan permasalahan tersebut dilihat dari segi pemerintah, operator, dan penumpang terdapat masalah angkutan umum di Kabupaten Lampung Tengah. Dengan latar belakang tersebut, maka penulisan Kertas Kerja Wajib ini mengangkat judul "**Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah**". Agar kinerja

pelayanan angkutan pedesaan dikabupaten Lampung Tengah dapat optimal.

1.2 Identifikasi Masalah

Melihat kondisi transportasi di Kabupaten Lampung Tengah pada saat ini terdapat permasalahan yang perlu mendapatkan perhatian di bidang angkutan umum yaitu :tidak ada trayek yang memenuhi ketentuan load factor menurut Standar Bank Dunia.

1. Ketidakpastian pelayanan angkutan pedesaan
2. tidak ada trayek yang memenuhi ketentuan load factor menurut Standar Bank Dunia.
3. Pendapatan pengemudi rendah.
4. Demand angkutan pedesaan rendah. Penumpang rata – rata tiap perjalanan yang tertinggi adalah yaitu 7 orang, sedangkan penumpang rata – rata tiap perjalanan terendah yaitu 5 orang.
5. Pelayanan tidak memenuhi SPM
6. usia kendaraan yang relatif tua yaitu umur rata-rata 10 tahun dimana semakin tua umur kendaraan maka tingkat kenyamanannya akan semakin menurun.

1.3 Rumusan Masalah

Dari identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apa yang menyebabkan ketidakpastian pelayanan angkutan pedesaan?
2. Apa penyebab demand angkutan pedesaan rendah?
3. Mengapa pelayanan angdes dikatakan tidak sesuai SPM

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dari penulisan Kertas Kerja Wajib ini adalah merasionalisasikan jumlah armada sesuai dengan kebutuhan yang ada. Tujuan dari penyusunan Kertas Kerja Wajib ini adalah :

1. Mengidentifikasi pelayanan angkutan pedesaan
2. Menganalisis penyebab demand angkutan pedesaan rendah
3. Mengevaluasi pelayanan angdes sesuai SPM

1.5 Batasan Masalah

Dalam penulisan Kertas Kerja Wajib (KKW) ini pembahasan dibatasi lokasi (lokus) pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah, dan Batasan kajian penelitian ini akan lebih diarahkan pada:

1. Kinerja Penyelenggaraan Pengoperasian Pelayanan Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Lampung Tengah yang ada saat ini;
2. Faktor faktor yang mempengaruhi sistem kinerja pelayanan angkutanpedesaan di Kabupaten Lampung Tengah;
3. Usulan penerapan yang perlu dilakukakan untuk meningkatkan kinerja angkutan pedesaan di Kabupaten LampungTengah

1.6 Manfaat Penelitian

1. Bagi PTDI-STTD
Dengan disusun nya Kertas Kerja Wajib dengan Jududl "Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Dikabupaten Lampung Tengah" penulis berharap Kertas Kerja Wajib ini dapat digunakan sebagai referensi dalam penelitian selanjutnya dan dapat dijadikan bahan pertimbangan sebagai komponen dalam penelitian lebih lanjut.

2. Bagi Pembaca

Penulis berharap informasi yang diberikan dalam Kertas Kerja Wajib dengan judul "Evaluasi Kinerja Pelayanan Angkutan Pedesaan Dikabupaten Lampung Tengah" dapat menambah wawasan pembaca di dalam bidang transportasi Khususnya di dalam pelayanan angkutan pedesaan.

3. Bagi penulis

Dengan disusunnya Kertas kerja Wajib ini merupakan sesuatu hal yang bermanfaat bagi penulis untuk lebih giat dalam belajar dan memahami banyak hal berkaitan dengan transportasi serta menambah literasi dan wawasan lagi bagi penulis agar kedepannya dapat menyempurnakan penulis dan/atau penelitian lainnya di masa mendatang.

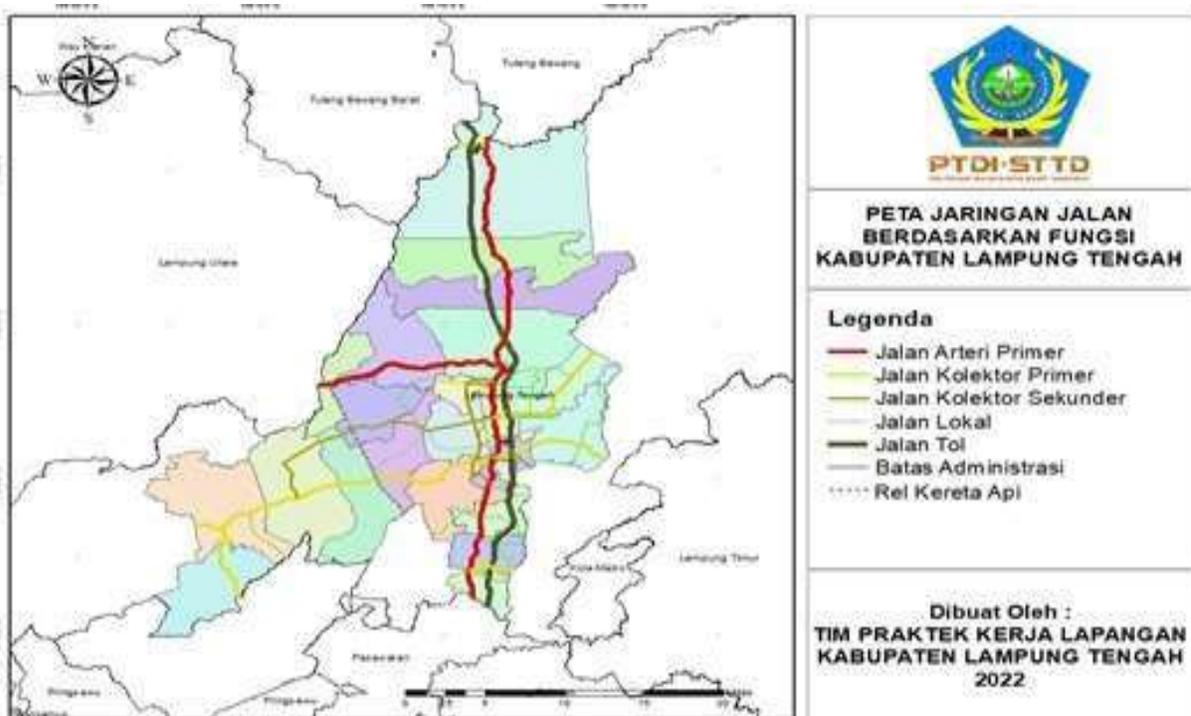
BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

2.1.1 Jaringan Jalan dan Terminal

Jalan merupakan prasarana lalu lintas yang merupakan salah satu peran penting sebagai penunjang kelancaran dalam berbagai sektor kegiatan, diantaranya yaitu pada kegiatan ekonomi dan kegiatan lain secara menyeluruh. Kabupaten Lampung Tengah memiliki Panjang jalan sampai dengan tahun 2017 adalah 169.708 Kilometer, dari Panjang jalan tersebut, sekitar 70,24% jalan dengan kondisi baik, 10,81% jalan dengan kondisi sedang, dan 18,93% jalan dengan kondisi rusak.



Gambar II. 1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Lampung Tengah

2.1.2 kondisi sarana dan prasarana

Kondisi Transportasi di kabupaten Lampung Tengah Tepatnya di Bandar jaya kec. Terbanggi Besar tergolong sangat ramai karena di Bandar Jaya terdapat 2 pusat perbelanjaan yaitu Plaza Bandar Jaya dan Chandra Superstore, yang juga berdekatan dengan Lokasi Terminal yang berada tepat di belakang Plaza Bandar Jaya. dan disini juga terdapat Masjid Besar yaitu Masjid Istiqlal Bandar Jaya yang menjadi pusat peribadatan, persinggahan bagi para musafir di kota bandar jaya dan bahkan menjadi tempat pemberhentian/Ngetem bagi bus-bus AKDP dan AKAP karena masjid ini berada persis di sisi jl. Lintas Sumatera dan di depan Plaza Bandar Jaya.

Penggunaan kendaraan pribadi, akhirnya menimbulkan permasalahan. Kemacetan terjadi dibanyak ruas jalan dalam wilayah Kota Bandar Lampung. Sementara angkutan umum, semakin tidak dijadikan sebagai alat angkut utama masyarakat. Masyarakat cenderung menggunakan sepeda motor sebagai alat mobilisasinya. Memang harus diakui bahwa dari sekian syarat transportasi, sepeda motor memiliki kelebihan seperti biaya perjalanan menjadi lebih murah dan cepat sampai ke tujuan. Meskipun faktor keselamatan dan kenyamanan perjalanan tidak diperoleh namun syarat cepat dan murah, terpenuhi.

Kemacetan lalulintas pun kini menjadi persoalan kota. Dari tahun ke tahun masalah kemacetan lalulintas semakin memprihatinkan. Sayangnya, akibat tidak ada kebijakan yang tepat sasaran, kebijakan yang sesuai dengan kebutuhan untuk menyelesaikan masalah, akhirnya masalah ke macetan lalulintas tidak tertangani dengan baik, bahkan ada kecenderungan atau kesan, terjadi pembiaran atas masalah transportasi kota. Karena dapat dikatakan bahwa tidak ada kebijakan strategis yang diambil oleh pemerintah kota untuk menyelesaikan masalah transportasi, terutama di pembenahan angkutan umum pedesaan.

2.1.2.1 Karakteristik Prasarana Angkutan Umum

Prasarana Angkutan Umum merupakan fasilitas pendukung pelayanan angkutan umum yang digunakan secara bersama-sama oleh masyarakat. Berdasarkan hasil survei prasarana angkutan umum di Kabupaten Lampung Tengah, diperoleh informasi tentang keberadaan prasarana angkutan umum yang selanjutnya ditampilkan dalam bentuk peta berupa peta tata letak terminal dan halte.

a) Terminal

Terminal penumpang adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan (*PM No. 132, 2015*). Terminal penumpang dibagi menjadi 3 tipe, yaitu terminal tipe A, terminal tipe B, dan terminal tipe C. penyelenggaraan terminal penumpang harus mempunyai fasilitas utama dan fasilitas penunjang.

Terminal tipe A merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau angkutan Pedesaan (*PM No. 132, 2015*).

Terminal tipe B merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan antarkota dalam provinsi yang dipadukan dengan pelayanan angkutan perkotaan dan/atau angkutan pedesaan (*PM No.132, 2015*).

Terminal tipe C merupakan terminal yang peran utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau pedesaan (*PM No.132, 2015*).

Kabupaten Lampung Tengah memiliki 2 (dua) terminal, Terminal yang dimaksud ialah Terminal Tipe A Betan Subing yang terletak kec. Terbanggi Besar dan Terminal Tipe C Bandar jaya yang terletak di Jalan Jendral Sudirman, Terbanggi Besar.

Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, suatu terminal penumpang wajib menyediakan fasilitas terminal yang memenuhi persyaratan keselamatan dan keamanan yang meliputi fasilitas utama dan fasilitas penunjang. Adapun fasilitas utama yang dimaksud antara lain :

- 1) Jalur keberangkatan kendaraan;
- 2) Jalur kedatangan kendaraan;
- 3) Ruang tunggu penumpang, pengantar, dan/atau penjemput;
- 4) Tempat parkir kendaraan;
- 5) Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup (*waste management*);
- 6) Perlengkapan jalan;
- 7) Fasilitas penggunaan teknologi;
- 8) Media informasi;
- 9) Penanganan pengemudi;
- 10) Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*);
- 11) Fasilitas pengawasan keselamatan;
- 12) Jalur kedatangan penumpang;
- 13) Ruang tunggu keberangkatan (*boarding*);
- 14) Ruang pembelian tiket; Ruang pembelian tiket untuk bersama;
- 15) Outlet pembelian tiket secara online (*single outlet ticketing online*);
- 16) Pusat informasi (*Information Center*);

- 17) Papan perambuan dalam terminal (*Signage*);
- 18) Papan pengumuman;
- 19) Layanan bagasi (*Lost and Found*);
- 20) Ruang penitipan barang (*Lockers*);
- 21) Tempat berkumpul darurat (*Assembly Point*); dan
- 22) Jalur evakuasi bencana dalam terminal.

Fasilitas penunjang antara lain :

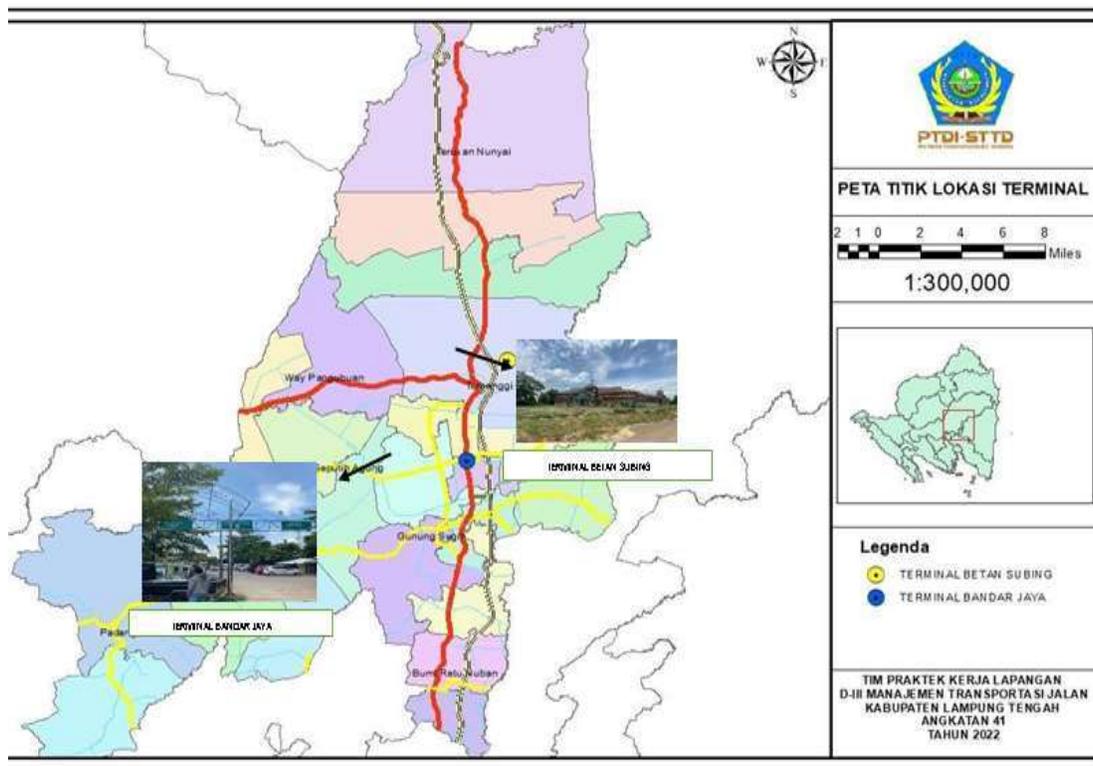
1. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui;
2. Fasilitas keamanan (*checking point/metal detector/CCTV*);
3. Fasilitas pelayanan keamanan;
4. Fasilitas istirahat awak kendaraan;
5. Fasilitas *ramp check*;
6. Fasilitas pengendapan kendaraan;
7. Fasilitas bengkel yang diperuntukkan bagi operasional bus;
8. Fasilitas kesehatan;
9. Fasilitas peribadatan;
10. Tempat transit penumpang (*hall*);
11. Alat pemadam kebakaran; dan/atau
12. Fasilitas umum

Adapun fasilitas umum yang dimaksud pada nomor 12 meliputi :

1. Toilet;
2. Fasilitas park and ride;
3. Tempat istirahat awak kendaraan;

4. Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan;
5. Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang;
6. Fasilitas kebersihan, perawatan terminal, dan *janitor*;
7. Fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;
8. Fasilitas perdagangan, pertokoan, kantin pengemudi;
9. Area merokok;

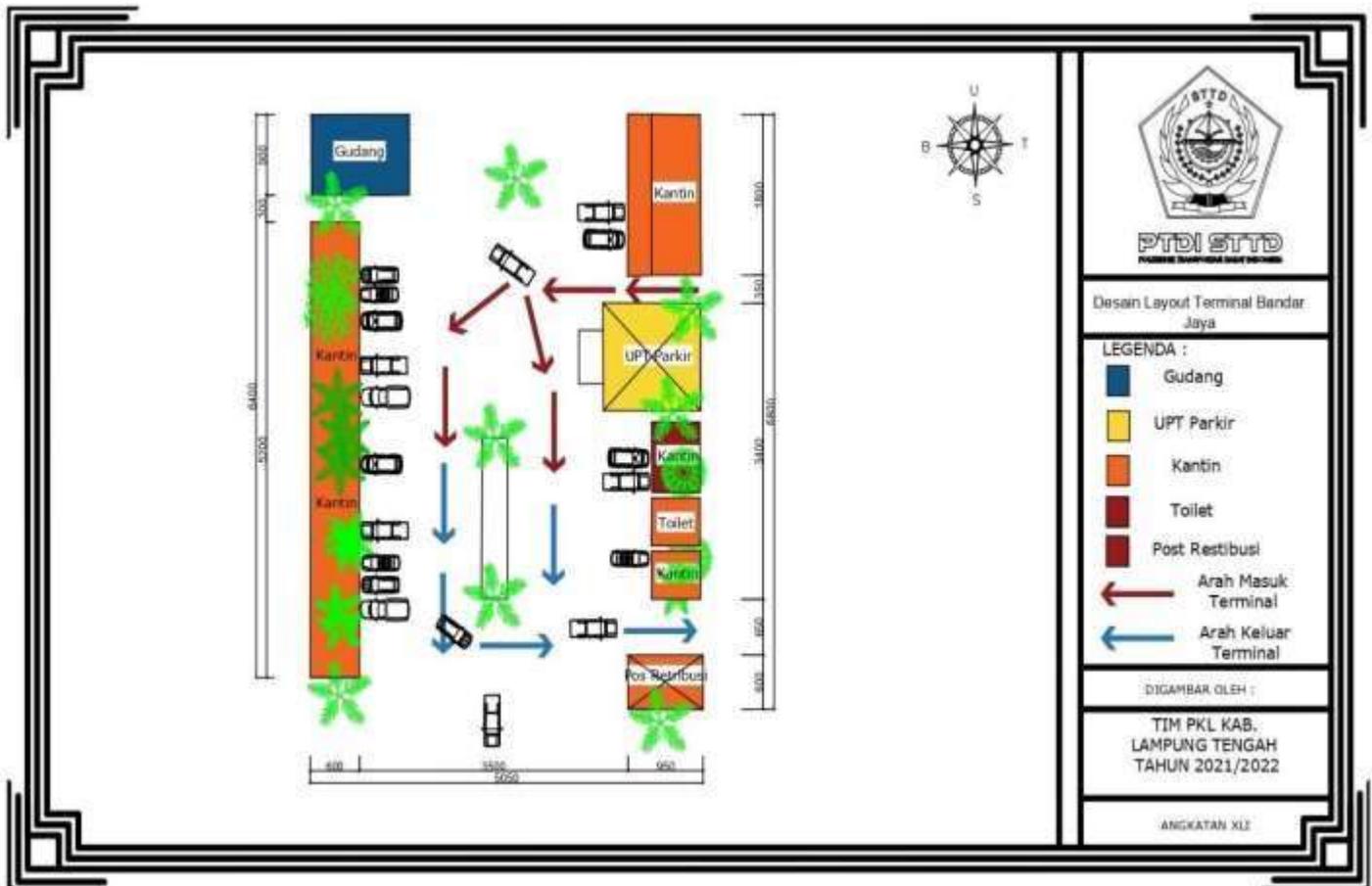
10. Fasilitas restoran;
11. Fasilitas Anjungan Tunai Mandiri (ATM);
12. Fasilitas pengantar barang (*trolley* dan tenaga angkut);
13. Fasilitas telekomunikasi dan area dengan jaringan internet;
14. Fasilitas penginapan;
15. Fasilitas keamanan;
16. Ruang anak-anak;
17. Media pengaduan layanan; dan/atau
18. Fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan.



Gambar II. 2 Peta Tata Letak Terminal Kabupaten Lampung Tengah

a) Terminal Betan Subing

Terminal betan Subing terletak di Kec. Terbanggi Besar. Terminal Betan Subing merupakan Terminal Tipe A yang sudah dialihkan ke kementerian dan sudah tidak beroperasi. Terminal ini memiliki luas 54.795,63 m² . Fasilitas yang ada di terminal ini belum lengkap sesuai SPM Terminal. Berikut gambar layout Terminal Betan Subing.



Gambar II. 3 Layout Terminal Betan Subing Kabupaten Lampung Tengah

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
A.	Fasilitas Utama						
1.	Jalur Keberangkatan Kendaraan	V		V			V
2.	Jalur Kedatangan Kendaraan	V		V			V
3.	Ruang Tunggu penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput.		V				
4.	Tempat naik turun penumpang		V				
5.	Tempat parkir kendaraan	V		V			V
6.	Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup						
7.	Perlengkapan jalan	V		V		V	
8.	Media Informasi		V				
9.	Kantor penyelenggara terminal	V			V		V
10.	Loket penjualan tiket		V				
11.	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Perusahaan Bus (customer service)		V				
12.	Outlet Pembelian Tiket Secara Online (Single Outlet Ticketing Online)		V				
13.	Jalur Pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus		V				
14.	Tempat berkumpul darurat		V				

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
.	Fasilitas Penunjang						
1.	Fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui		V				
2.	Pos Kesehatan		V				
3.	Fasilitas Kesehatan		V				
4.	Fasilitas Peribadatan		V				
5.	Pos polisi		V				
6.	Alat pemadam kebakaran		V				

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
.	Fasilitas Umum						
1.	Toilet	V			V		V
2.	Rumah Makan		V				
3.	Fasilitas Telekomunikasi		V				
4.	Tempat istirahat awak kendaraan	V		V			V
5.	Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan		V				
6.	Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang		V				
7.	Fasilitas kebersihan	V			V		V
8.	Fasilitas Perbaikan ringan kendaraan umum		V				
9.	Fasilitas perdagangan , pertokoan		V				
10	Fasilitas penginapan		V				
11	Area merokok		V				
12	Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)		V				
13	Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)		V				
14	Fasilitas Telekomunikasi dan Area Dengan Jaringan Internet		V				
15	Ruang Anak		V				
16	Media pengaduan layanan		V				

Tabel II.1 Data Fasilitas Terminal Betan subing

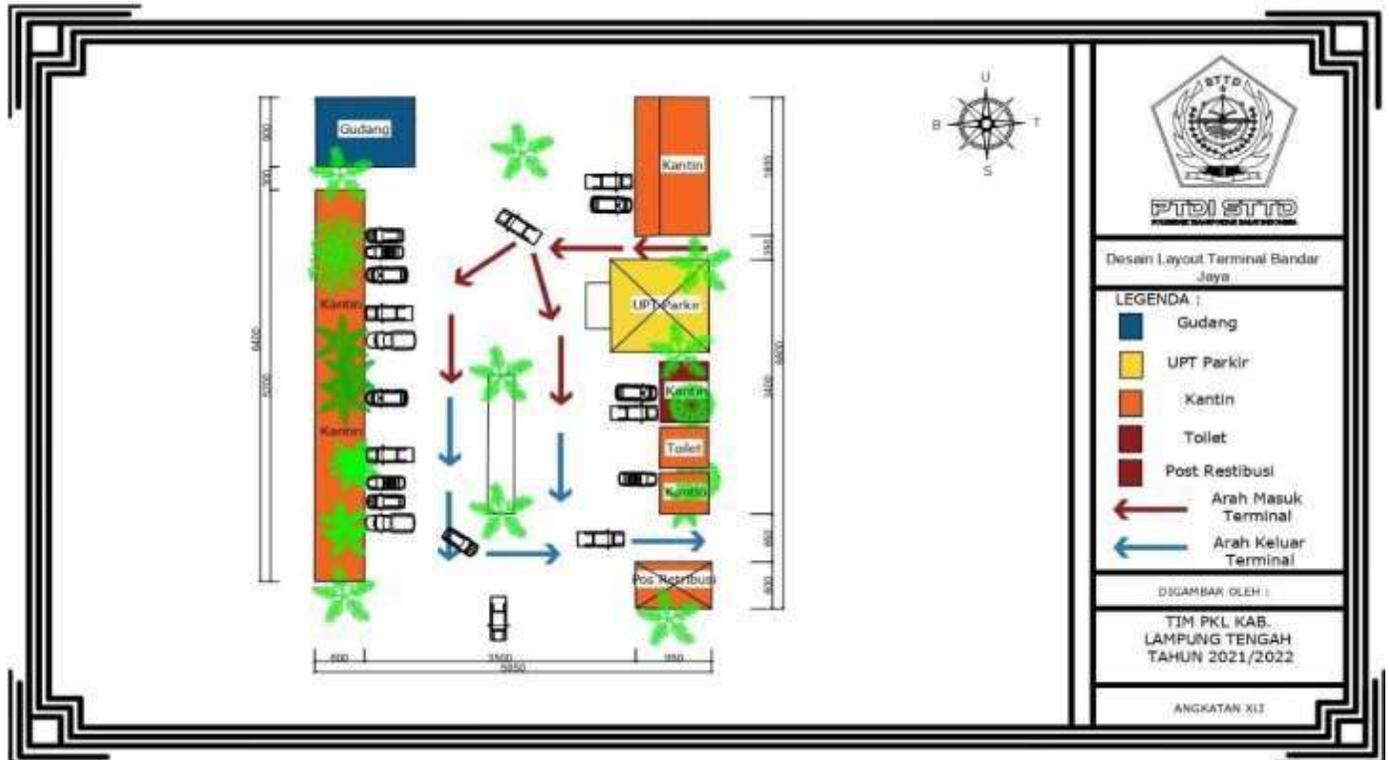


Gambar II. 4 Visualisasi Fasilitas di Terminal Betan Subing

a) Terminal Bandar Jaya

Terminal Tipe Bandar jaya terletak di Jalan Jendral Sudirman, Bandar Jaya, Terbanggi Besar.

Terminal Bandar jaya termasuk Terminal Tipe C. Terminal ini memiliki luas 20.000 m² yang ada di Kabupaten Lampung Tengah. Berikut merupakan layout Terminal Bandar Jaya :



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah

Gambar II. 5 Layout Terminal Bandar jaya Kabupaten Lampung Tengah

No.	Fasilitas	Keberadaan	Kon disi		Pemanfaatan	
		Ada	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
A.	Fasilitas Utama					
1.	Jalur Keberangkatan Kendaraan	V	V		V	
2.	Jalur Keadatngan Kendaraan	V	V		V	
3.	Ruang Tunggu penumpang, Pengantar, dan/atau Penjemput.					
4.	Tempat naik turun penumpang					
5.	Tempat parkir kendaraan	V	V		V	
6.	Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup					
7.	Perlengkapan jalan	V	V		V	
8.	Media Informasi					
9.	Kantor penyelenggara terminal	V	V		V	
10.	Loket penjualan tiket					
11.	Pelayanan Pengguna Terminal Dari Perusahaan Bus (customer service)					
12.	Outlet Pembelian Tiket Secara Online (Single Outlet Ticketing Online)					
13.	Jalur Pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus					
14.	Tempat berkumpul darurat					

No.	Fasilitas	Keberadaan				Pemanfaatan	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
.	Fasilitas Penunjang						
1.	Fasilitas penyanggah disabilitas dan ibu hamil atau menyusui		V				
2.	Pos Kesehatan		V				
3.	Fasilitas Kesehatan		V				
4.	Fasilitas Peribadatan		V				
5.	Pos polisi		V				
6.	Alat pemadam kebakaran		V				

No.	Fasilitas	Keberadaan		Kondisi		Pemanfaatan	
		Ada	Tidak	Baik	Tidak Baik	Sesuai Fungsi	Tidak Sesuai Fungsi
.	Fasilitas Umum						
1	Toilet	V		V		V	
2.	Rumah Makan	V		V		V	
3.	Fasilitas Telekomunikasi		V				
4.	Tempat istirahat awak kendaraan	V		V		V	
5.	Fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan		V				
6.	Fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang		V				
7.	Fasilitas kebersihan	V		V		V	
8.	Fasilitas Perbaikan ringan kendaraan Umum		V				
9.	Fasilitas perdagangan , pertokoan	V		V		V	
10	Fasilitas penginapan		V				
11.	Area merokok		V				
12.	Fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)		V				
13.	Fasilitas Pengantar Barang (trolley dan tenaga angkut)		V				
14	Fasilitas Telekomunikasi dan Area Dengan Jaringan Internet		V				
15.	Ruang Anak		V				
16	Media pengaduan layanan		V				

Tabel II.2 Data Fasilitas Terminal Bandar Jaya

Gambar II. 6 Visualisasi Fasilitas di Terminal Bandar Jaya



b) Halte

Halte adalah tempat pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang (UU RI No. 22 Tahun 2009). Halte juga merupakan kantong penumpang. Kabupaten Lampung Tengah memiliki 10 (sepuluh) halte . Yang terletak di kecamatan terusan nunyai,gunung sugih,terbanggi besar,dan way pengubuan.



Gambar II. 7 Visualisasi Halte Gotong Royong



Gambar II.8 Visualisasi Halte SMA N 1 Gunung Sugih



Gambar II.9 Visualisasi Halte Panggunan



Gambar II.10 Visualisasi Halte SMP N 1 Gunung Sugih



Gambar II.11 Visualisasi Halte Garuda



Gambar II. 12 Visualisasi Halte Tk Pembina



Gambar II. 13 Visualisasi Halte SMA N 1 TB



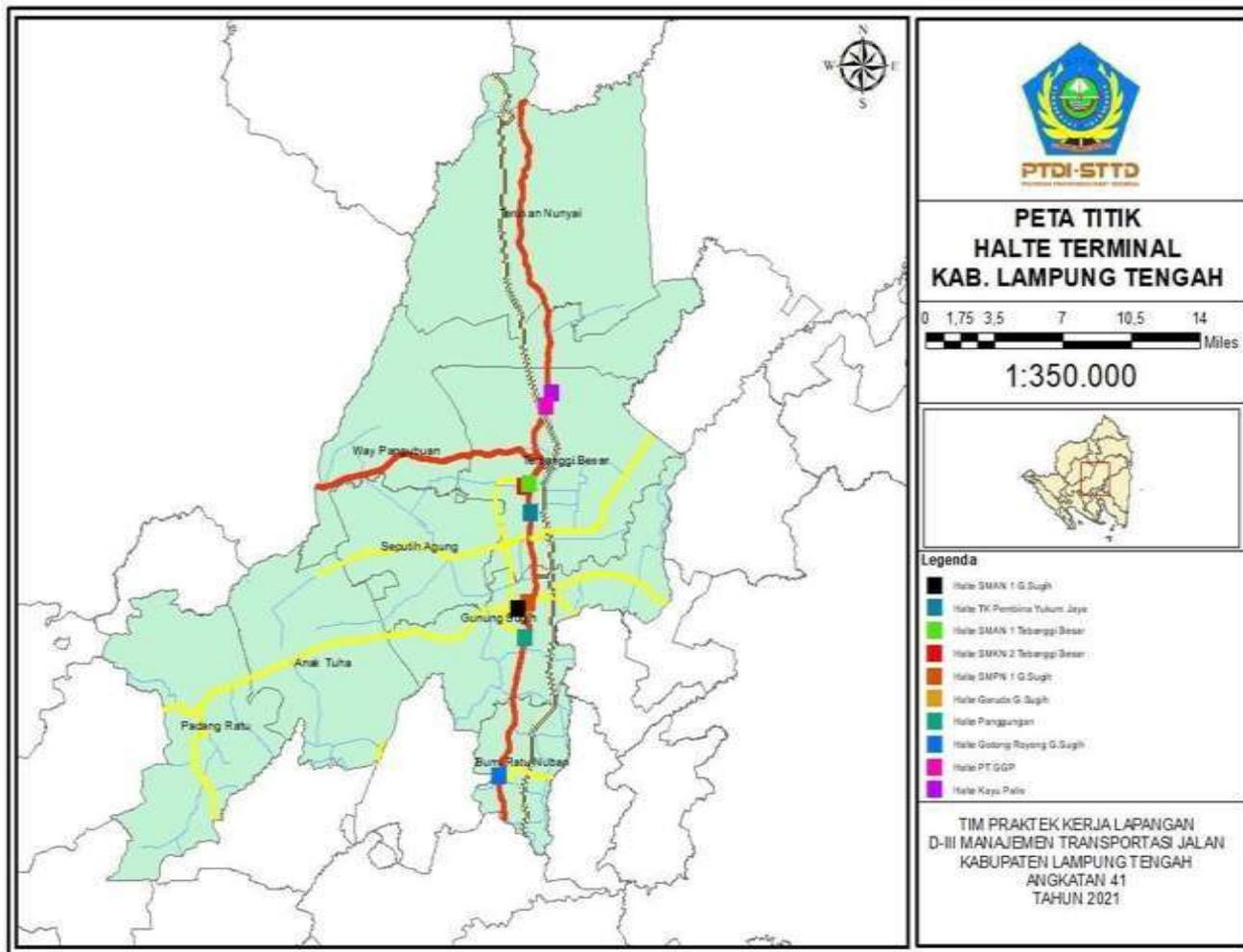
Gambar II.14 Visualisasi Halte PT GGP



Gambar II.15 Visualisasi Halte SMKN 2 TB



Gambar II.16 Visualisasi Halte Kayu Palis



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah

Gambar II. 17 Peta Tata Letak Halte Kabupaten Lampung Tengah

Tabel II. 3 Data Inventarisasi Halte Panggungan

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
1	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	5,25 m	papan nama/identitas halte	V		V		
					Rambu petunjuk	V		V		
			Lebar	2,75 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	2,75 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V				
			Lebar Tempat Duduk	0,7 m	Telepon		V			
					Tempat sampah		V			
			Tinggi Tempat Duduk	0,65 m	Pagar		V			
					Papan Pengumuman			V		

Tabel II.4 Data Inventarisasi Halte Gotong Royong Gunung Sugih

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		Kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
2	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	5 m	papan nama/identitas halte		V			
					Rambu petunjuk		V			
			Lebar	2,5 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	3 m	Tempat duduk	V			V	
					Kanopi	V			V	
			Lebar Tempat	0,6 m	Telepon		V			
					Tempat sampah		V			
		Pagar		V						
		Tinggi Tempat Duduk	0,55 m	Papan Pengumuman		V				

Tabel II.5 Data Inventarisasi Halte Garuda Gunung Sugih

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
3	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	6,38 m	papan nama/identitas halte		V			
					Rambu petunjuk	V		V		
			Lebar	2,5 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	3 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V		V		
			Lebar Tempat	0,65 m	Telepon		V			
					Tempat sampah		V			
		Pagar		V						
Tinggi Tempat Duduk	0,45 m	Papan Pengumuman			V					

Tabel II.6 Data Inventarisasi Halte SMP N 1 Gunung Sugih

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
4	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	7,07 m	papan nama/identitas halte		V			
					Rambu petunjuk		V			
			Lebar	3 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	4 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V		V		
			Lebar Tempat	0,6 m	Telepon		V			
Tempat sampah		V								
Tinggi Tempat Duduk	0,55 m	Papan Pengumuman			V					

Tabel II.7 Data inventarisasi Halte SMKN 2 TB

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
4	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	7,07 m	papan nama/identitas halte		V			
					Rambu petunjuk		V			
			Lebar	3 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	4 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V		V		
			Lebar Tempat	0,6 m	Telepon		V			
Tempat sampah		V								
Tinggi Tempat Duduk	0,55 m	Papan Pengumuman			V					

Tabel II.8 Data Inventarisasi SMA N 1 TB

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
			Panjang	11,3 m	papan nama/identitas halte		V			
					Rambu petunjuk		V			
			Lebar	4,15 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	4,5 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V		V		
			Lebar Tempat	0,45 m	Telepon		V			
					Tempat sampah		V			
					Pagar		V			

6	Halte	Jl.Lintas sumatera	Tinggi Tempat Duduk	0,40 m	Papan Pengumuman		V			
---	-------	--------------------	---------------------	--------	------------------	--	---	--	--	---

Tabel II.9 Data Inventarisasi Halte TK pembina

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
6	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	6,12 m	papan nama/identitas halte		V			
					Rambu petunjuk		V			
			Lebar	2,09 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan		V			
			Tinggi	3 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V		V		
			Lebar Tempat	0,41 m	Telepon		V			
					Tempat sampah		V			
		Pagar		V						
			Tinggi Tempat Duduk	0,40 m	Papan Pengumuman		V			

Tabel II.10 Data Inventarisasi Halte GGP

No	Jenis Prasarana	Letak lokasi	Dimensi		Fasilitas	keterangan		kondisi		Visualisasi
						Ada	Tidak	Baik	Buruk	
9	Halte	Jl.Lintas sumatera	Panjang	9,14 m	papan nama/identitas halte		V			 <p>22 Mar 2022 09:32:33 Index number: 81</p>
					Rambu petunjuk		V			
			Lebar	4 m	Papan informasi Trayek		V			
					Lampu penerangan	V		V		
			Tinggi	2,5 m	Tempat duduk	V		V		
					Kanopi	V		V		
			Lebar Tempat	0,50 m	Telepon		V			
					Tempat sampah		V			
					Pagar		V			
			Tinggi Tempat Duduk	0,45m	Papan Pengumuman			V		

2.1.2.2 Karakteristik Sarana Angkutan Umum

Angkutan umum atau kendaraan bermotor umum berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Semakin banyak pengguna angkutan umum maka semakin efektif pula penggunaan jalan.

Kabupaten Lampung Tengah dilayani oleh beberapa angkutan umum yang meliputi Angkutan Umum Dalam Trayek, Angkutan Tidak Dalam Trayek dan Angkutan Paratransit. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan paragraf 3 pasal 142, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek meliputi : Angkutan Antar Kota Antar Provinsi, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi, Angkutan Perkotaan, dan Angkutan Pedesaan. Berdasarkan pasal 143, kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara, dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan Pedesaan. Kabupaten Lampung Tengah dilayani oleh Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan Angkutan Pedesaan. Selain itu, terdapat wilayah di Kabupaten Lampung Tengah yang dilayani oleh angkutan paratransit yaitu Ojek dan becak yang biasanya digunakan untuk akses perjalanan masyarakat.

1) angkutan umum dalam trayek

Berikut merupakan data jumlah trayek dan armada pada Angkutan Umum Dalam Trayek di Kabupaten Lampung Tengah:

Tabel II. 11 Jumlah Trayek dan Armada Angkutan Umum Dalam Trayek

Angkutan Umum Dalam Trayek		
Jenis Angkutan	Jumlah Trayek	Jumlah Armada
AKDP	2	40
Angdes	5	129

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah Tahun 2022

a) Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP)

Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan umum yang melayani dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek (PM 15 Tahun 2019). Angkutan AKDP ini merupakan kendaraan umum yang melayani rute perjalanan dari dalam Kabupaten Lampung Tengah menuju luar Kabupaten Lampung Tengah yang masih dalam lingkup Provinsi Lampung

b) Angkutan Pedesaan

Angkutan Pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan Trayek Angkutan Perkotaan (PM 15 Tahun 2019). Berdasarkan SK Bupati Nomor 245 Tahun 1996, angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah terdapat 12 trayek. Tetapi hanya 5 trayek angdes yang masih beroperasi sampai saat ini tahun .

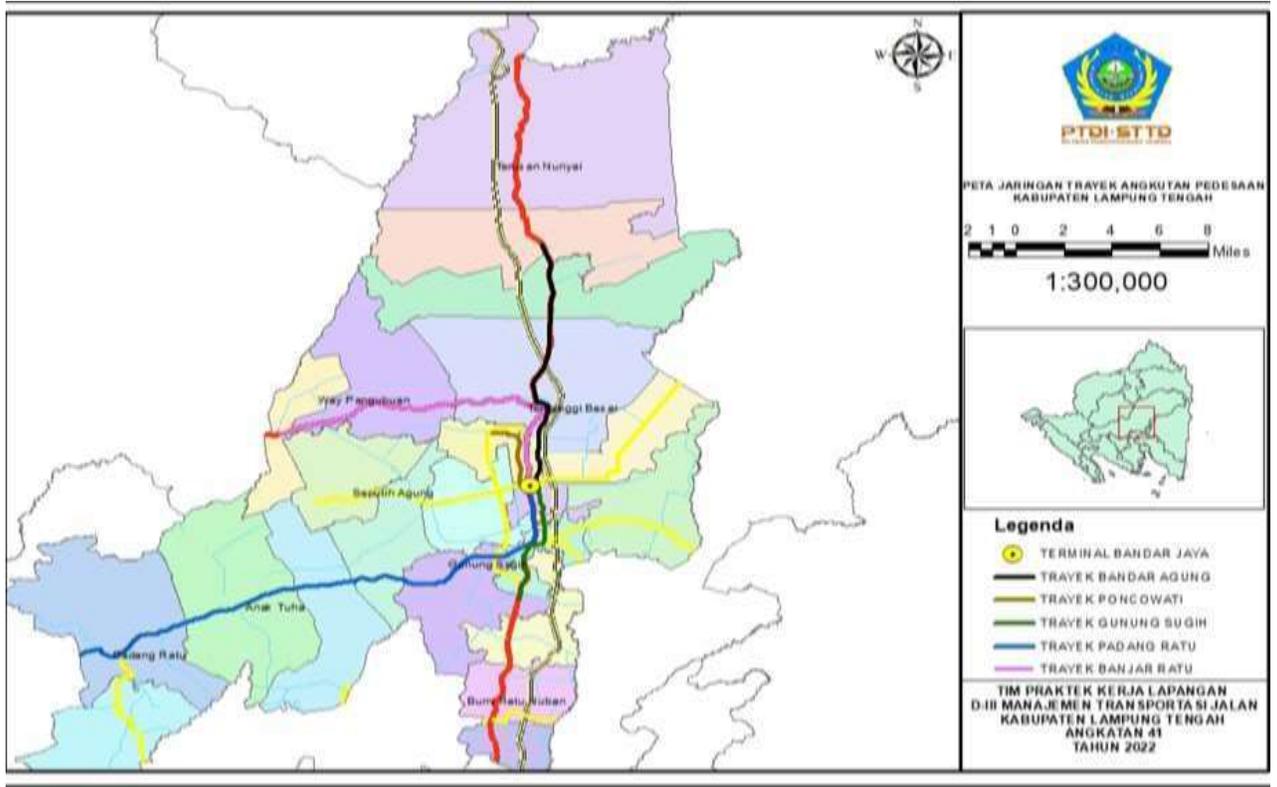
Berikut daftar trayek angkutan Pedesaan Sesuai SK Trayek (Peraturan bupati Lampung Tengah no 35 Tahun 2019 perizinan jaringan trayek dan perizinan angkutan umum).

Tabel II. 12 Daftar Trayek Angkutan Pedesaan berdasarkan SK Bupati Kabupaten LampungTengah No 35 Tahun 2019

NO	TRAYEK	WARNA ANGDES	KODE TRAYEK
1	BANDAR JAYA - G.SUGIH	BIRU LAUT	C1
2	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	HIJAU PUPUS	A2
3	BANDAR JAYA - PADANG RATU	ABU-ABU TUA	G
4	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	UNGU	B
5	BANDAR JAYA - PONCOWATI	ORANGE	A1
6	BANDAR JAYA - SULUSUBAN	COKLAT	E
7	BANDAR JAYA - PUNGGUR		
8	BANDAR JAYA - SEPUTIH MATARAM	BIRU MALAM	F
9	BANDAR JAYA - KALIREJO	MERAH CABE	I
10	GAYA BARU - CABANG	BLUE GREE	P
11	BANDAR JAYA - WAY TERUSAN		R
12	BANDAR JAYA - KOTAH GAJAH		

Tabel II. 3 Trayek Aktif (beroperasi) dan dalam wilayah studi

N O	TRAYEK	WARNA ANGDES	KODE TRAYEK
1	BANDAR JAYA - G.SUGIH	BIRU LAUT	C1
2	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	HIJAU PUPUS	A2
3	BANDAR JAYA - PADANG RATU	ABU-ABU TUA	G
4	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	UNGU	B
5	BANDAR JAYA - PONCOWATI	ORANGE	A1



Sumber : PKL Kabupaten Lampung Tengah 2022

Gambar II. 18 Peta Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah Tahun 2022

2) Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

a) Angkutan Paratransit

Angkutan Paratransit adalah layanan transportasi yang melengkapi angkutan massal yang tersedia dengan rute yang tidak tetap serta dapat menjangkau daerah yang tidak dapat terjangkau oleh angkutan umum. Kabupaten Lampung Tengah memiliki dua angkutan Paratransit yaitu ojek dan becak. Angkutan paratransit dapat ditemui dipusat kota karena akses dari angkutan paratransit yang terbatas.

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

Kabupaten Lampung Tengah merupakan daerah berkembang yang secara geografis berada pada dataran tinggi dan bukit. Letak pusat kota Kabupaten Lampung Tengah yang tidak dilalui oleh jalan nasional menjadikan perkembangan Kabupaten Lampung Tengah tidak pesat. Oleh karena itu pelayanan angkutan umum khususnya angkutan Pedesaan yang ada di Kabupaten Lampung Tengah semakin menurun eksistensinya, keberadaan ojek dan pertumbuhan kendaraan pribadi yang semakin melonjak menjadikan jasa angkutan umum menjadi tergantikan.

Sesuai dengan Peraturan Bupati Nomor 35 Tahun 2019 Tentang Tarif Angkutan Pedesaan dan Angkutan Kota Dalam Kabupaten Lampung Tengah yang berisi izin trayek dan juga tarif yang telah ditentukan. Berdasarkan surat keputusan yang mengatur izin trayek, kabupaten Lampung Tengah memiliki 13 trayek, namun pada saat ini hanya 5 trayek yang tetap beroperasi. Berikut data tingkat operasi angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah :

A. Tingkat Operasi Kendaraan

Tingkat operasi kendaraan merupakan perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi pada saat survei

dengan jumlah kendaraan yang diizinkan dalam bentuk persentase.

Tabel II. 4 Hasil Analisis Survei Statis Angkutan Pedesaan

TRAYEK	IZIN ARMADA (UNIT)	ARMADA BEROPERASI (UNIT)	TINGKAT OPERASI (%)	NILAI
a	b	c	$d = (c/b) * 100\%$	e
BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	44	19	43%	5
BANDAR JAYA - PONCOWATI	150	42	28%	4
BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	250	41	16%	1
BANDAR JAYA - PADANG RATU	52	13	25%	3
BANDAR JAYA - BANJAR RATU	78	14	18%	2

Sumber : PKL Kabupaten Lampung Tengah 2022

Nilai 5 : untuk trayek tingkat operasi tertinggi

Nilai 1 : untuk trayek terendah

Berdasarkan tabel analisis di atas, dapat diketahui bahwa tingkat operasi angkutan pedesaan terendah pada Trayek Bandar jaya – Bandar Agung yaitu 16% sehingga diberikan nilai 1 sedangkan tingkat operasi angkutan pedesaan tertinggi pada trayek Bandar Jaya–Gunung Sugih yaitu 43% dan diberi nilai 5.

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Aspek Legalitas

- A. UU nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, nyaman, aman, dan terjangkau dengan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.
- B. Berdasarkan KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan Pedesaan diselenggarakan dengan ciri- ciri sebagai berikut:
 - 1) Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak terjadwal.
 - 2) Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi.
 - 3) Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama.
 - 4) Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurangkurangnya terminal tipe C.
 - 5) Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.
 - 6) Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan Pedesaan:
 - a) Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
 - b) Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.

- c) Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan "ANGKUTAN PEDESAAN"
 - d) Jati diri pengemudi ditempatkan pada dashboard.
 - e) Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
 - f) Daftar tarif yang berlaku.
- C. Standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum merupakan persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh. Berdasarkan peraturan Menteri Perhubungan No 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada pasal 2 ayat (2) bahwa standar pelayanan minimal meliputi: Keamanan, Keselamatan, Kenyamanan, Keterjangkauan, Kesetaraan, Keteraturan. Untuk indikator standar pelayanan kendaraan umum menurut world bank (1986) dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel III. 1 Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Aspek	Parameter	Standar
1	Waktu antara (headway)		10 - 20 menit
2	Waktu tunggu	1. Rata- rata	5 - 10 menit
		2. Maksimum	10 - 20 menit
3	Faktor Muat (Load FactorI)		70%
4	Jarak Perjalanan		230 – 260 (km/kend/hari)
5	Kapasitas Operasi		80 - 90 %
6	Waktu Perjalanan	1. Rata- rata	1 - 1.5 jam
		2. Maksimum	2 - 3 jam
7	Kecepatan Perjalanan	1. Daerah Padat	10 -12 km/jam
		2. Daerah Jalur Khusus (busway)	15 - 18 km/jam

- D. Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.
- E. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.
- F. Surat Keputusan Dirjen Nomor 687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di WilayahPerkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- G. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- H. Pengembangan wilayah berbanding lurus dengan kapasitas serta sumber daya wilayah yang dimiliki. Meningkatnya kapasitas suatu wilayah, maka akan semakin meningkat pula tingkat perkembangan wilayah tersebut. Sejalan pula dengan peningkatan jumlah penduduk yang akan mempengaruhi kebutuhan ruang perkotaan makin meningkat. Dengan terbatasnya ruang di dalam kota maka peningkatan kebutuhan ruang untuk tempat tinggal dan kegiatan ekonomi perkotaan akan mengambil ruang meluas ke arah luar bahkan sampai di pinggiran kota. Gejala penjarangan atau perembetan areal kota ini disebut sebagai "invasion" dan proses perembetan kenampakan fisik ke arah luar disebut sebagai urban sprawl (Northam, 1975).

Urban sprawl dapat dinilai sebagai masalah perkotaan yang serius karena memiliki keterkaitan yang kuat dengan berbagai masalah sosial yang ada di kota. Berdasarkan segala dampak negatif yang

dapat ditimbulkan oleh sprawl tersebut, diperlukan kebijakan diantaranya (S. Habibi, 2011)

3.2 Aspek Teoritis

- A. Pengertian evaluasi
Evaluasi adalah menganalisa terhadap suatu kegiatan tertentu, baik kegiatan evaluasi yang akan dilaksanakan, sedang, dan selesai dilaksanakan untuk bahan perbaikan dari dan penilaian pelaksanaan suatu kegiatan evaluasi perlu adanya Analisa. (Warpani, 1990).
- B. Pengertian Pelayanan
Pelayanan adalah setiap tindakan atau kegiatan yang dapat ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain, yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak mengakibatkan kepemilikan apapun. Produksinya dapat dikaitkan atau tidak dikaitkan pada suatu produk fisik. Pelayanan merupakan perilaku produsen dalam rangka memenuhi kebutuhan dan keinginan konsumen demi tercapainya kepuasan pada konsumen itu sendiri. Pada umumnya pelayanan yang bertaraf tinggi akan menghasilkan kepuasan yang tinggi pula. (Kotler, 2002:83)
- C. Jaringan
Jaringan adalah kumpulan dari yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan Angkutan orang. (Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan).
- D. Trayek
Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil Penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. (Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan)
- E. Faktor Muat (*load factor*)

Faktor muat adalah rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraannya yang biasanya dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat rata rata dalam perencanaan suatu jaringan adalah 70% diambil pada saat kondisi dinamis. (SK DIRJEN 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur).

F. Armada

Aset berupa kendaraan mobil bus/MPU yang merupakan tanggung jawab perusahaan, baik yang dalam keadaan siap guna dalam konservasi. (SK DIRJEN 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur).

G. Kapasitas Kendaraan

Kapasitas maksimal yang tersedia adalah kapasitas maksimal yang tersedia untuk penumpang (duduk dan berdiri) sesuai dengan ketentuan yang berlaku. (SK DIRJEN 687 Tahun 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur).

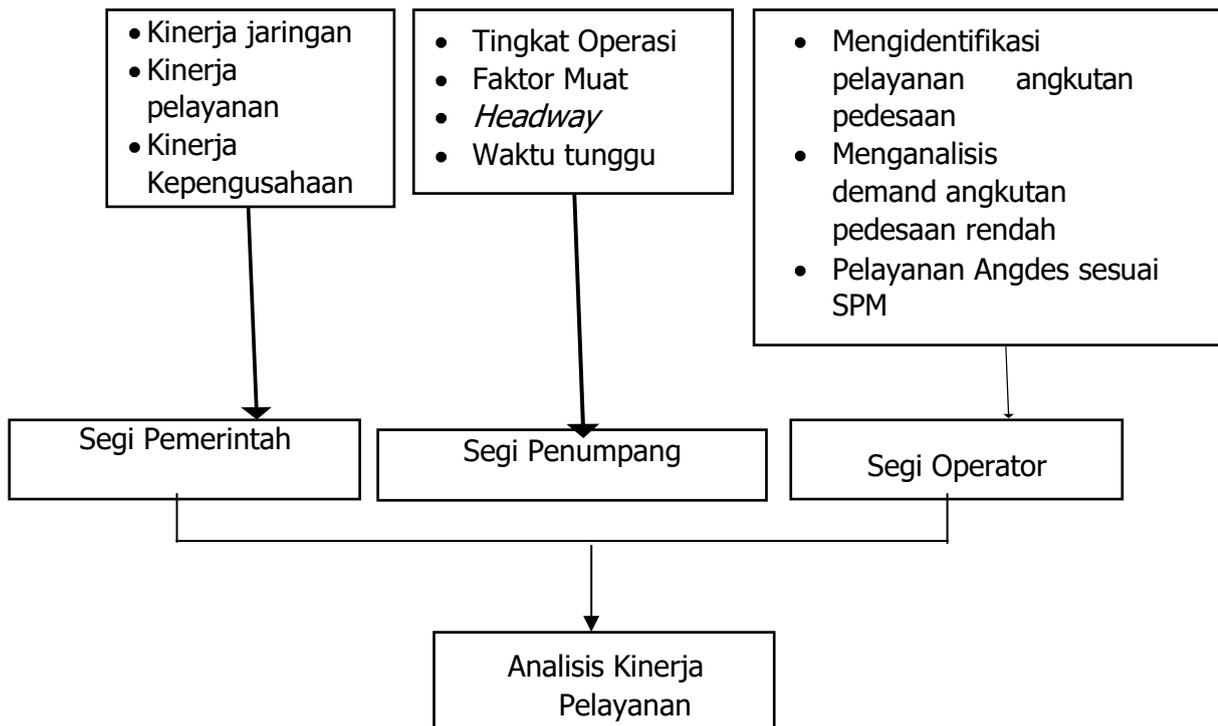
H. Pengguna Jasa

Perseorangan atau badan hukum yang menggunakan jasa Perusahaan Angkutan Umum. (Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan).

BAB IV

METODE PENELITIAN

4.1 Alur Pikir Penelitian



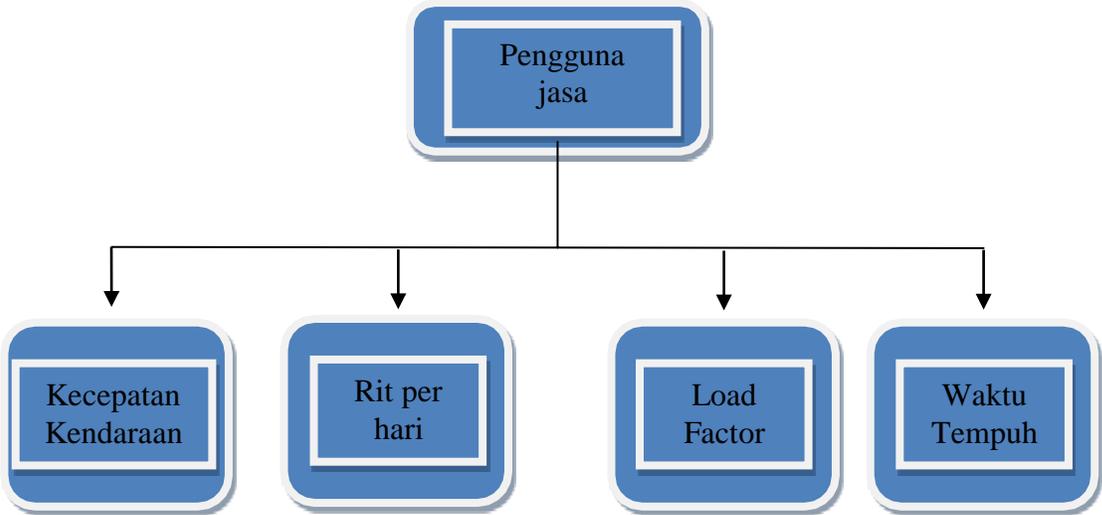
Gambar IV. 1 Alur Pikir Penelitian

Dalam melakukan kajian tentang pengevaluasian kinerja pelayanan yang utama dilakukan adalah mengetahui permasalahan yang terkait dengan kinerja pelayanan angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah yang disesuaikan dengan indikator – indikator penilaian angkutan umum, melalui data – data primer yang diperoleh dengan melakukan survei langsung dilapangan maupun dengan data sekunder sebagai data pendukung, berikut adalah indikator – indikator tersebut :

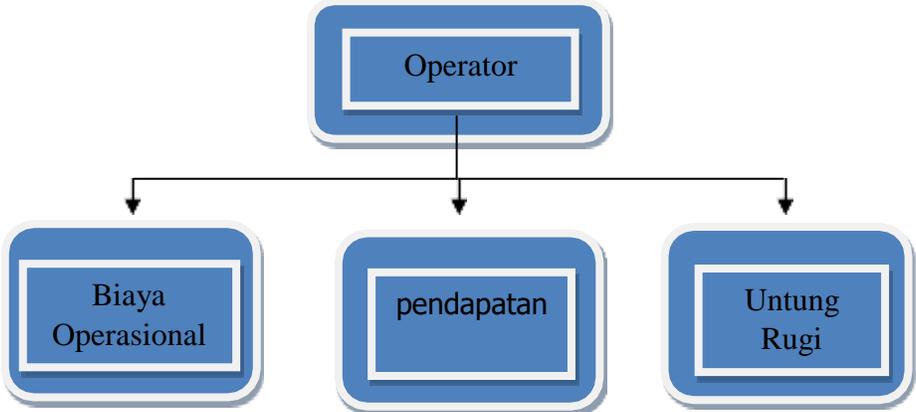
- A. Kinerja Jaringan
- B. Kinerja operasi pelayanan

Dari proses analisa terhadap indikator terhadap kondisi saat ini, maka dapat di lanjutkan ke tahap selanjutnya apakah evaluasi kinerja pelayanan perlu dilakukan atau tidak, apabila sekiranya perlu dilakukan evaluasi kinerja pelayanan, seperti apa alternatif untuk angkutan Pedesaan dikabupaten Lampung Tengah yang baik yang harus memenuhi standar dari indikator – indikator diatas. Diagram kinerja dilihat dari ketiga sisi yang berhubungan dengan kinerja pelayanan angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah.

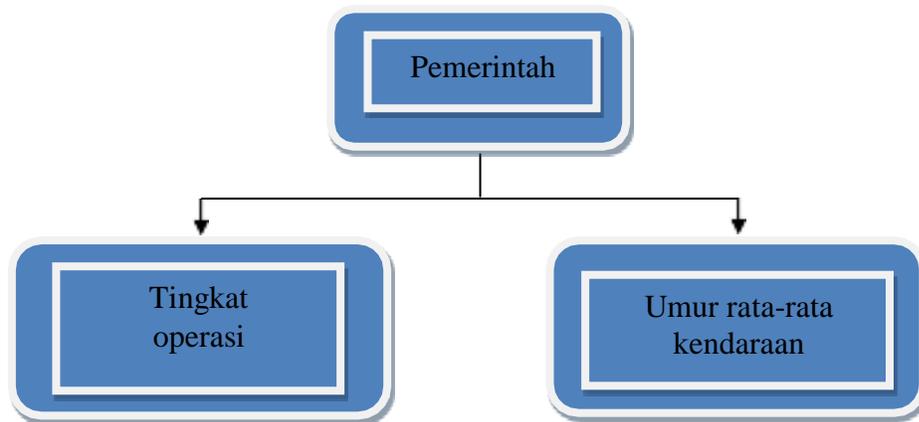
4.1.1 Kinerja Dari Sisi Pengguna Jasa



4.1.2 Kinerja Dari Sisi Operator



4.1.3 Kinerja Dari Sisi Pemerintah



4.2 Desain Penelitian

Dalam proses penelitian yang digunakan penulis menggunakan desain deskriptif, yaitu berfungsi untuk menjelaskan secara singkat atau memberikan gambaran tentang objek yang diteliti melalui data sampel. Untuk mempermudah analisis selanjutnya, maka sangat diperlukan adanya desain proses penelitian. Pada tahap awal sangat diperlukan data primer dan data sekunder yang akan dianalisis sehingga dapat menjawab tujuan-tujuan pada penelitian ini. Berikut tahapan-tahapan dalam proses penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut :

4.2.1 Pengumpulan Data Penelitian

Pengumpulan data terdiri dari sumber data primer dan sumber data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil survei di wilayah Kabupaten Lampung Tengah, baik survei inventarisasi kendaraan, survei statis angkutan umum, dinamis angkutan umum, dan survei wawancara pengemudi angkutan umum. Data sekunder diperoleh dari berbagai instansi terkait yang dianggap mampu menunjang proses

analisi seperti peta jaringan trayek dan trayek yang beroperasi sesuai dengan surat keputusan.

4.2.2 Identifikasi Masalah

Tahap pengidentifikasian masalah dalam penelitian akan ditemukan berbagai masalah dari pengumpulan data primer dan data sekunder. Dapat diketahui permasalahan angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah. Setelah dilakukan identifikasi masalah dilakukan perumusan masalah

4.2.3 Pengolahan Data

Tahap selanjutnya setelah pengidentifikasian masalah yang ditemukan dari pengumpulan data primer dan data sekunder. Data yang telah dikumpulkan akan dilanjutkan dengan pengolahan data yaitu data akan dianalisis serta diproses guna mencari pemecahan masalah. Berikut tahapan pengolahan data dalam penelitian ini dapat dirinci sebagai berikut :

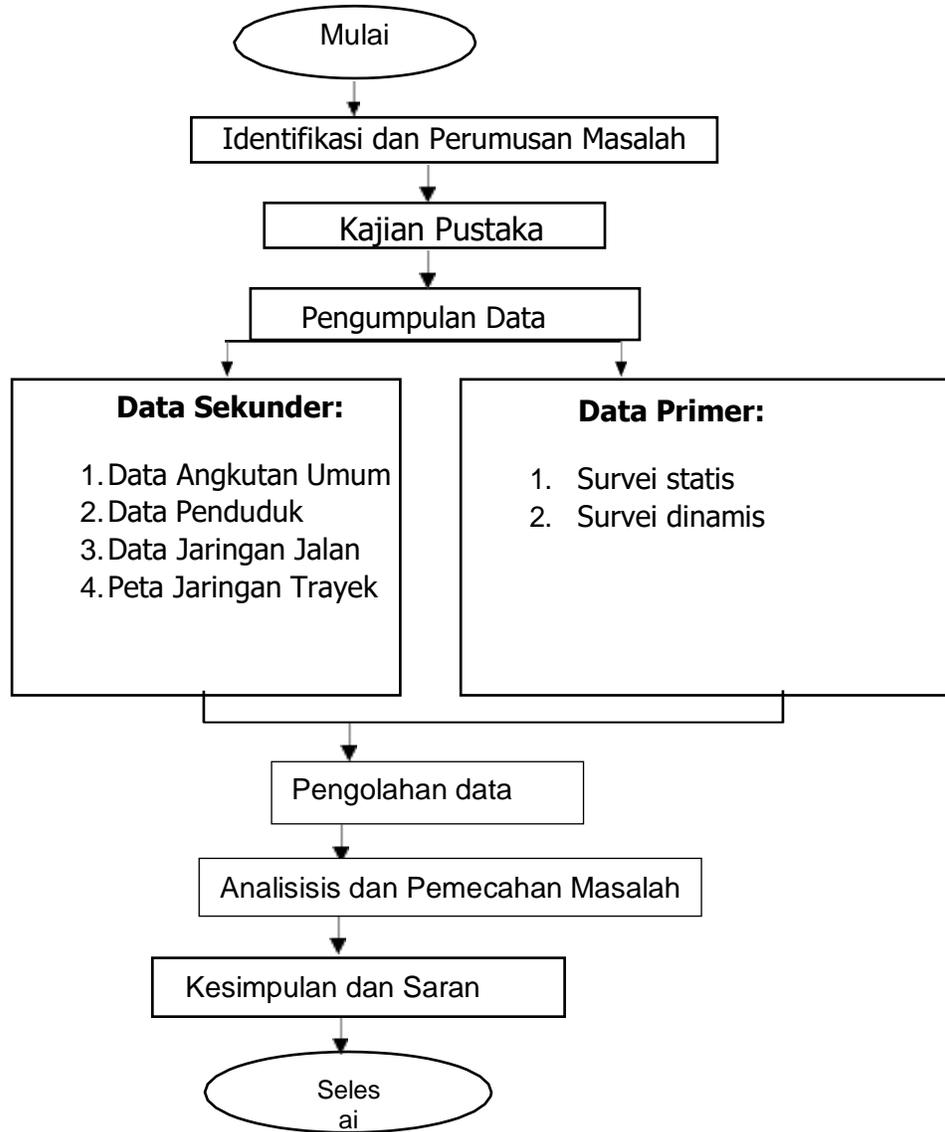
1. Melakukan identifikasi kinerja pelayanan angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah.
2. Menganalisis penyebab demand angkutan pedesaan rendah
3. Mengevaluasi Pelayanan Angdes Sesuai SPM

Mengidentifikasi kinerja pelayanan trayek sesuai indikator menurut PM 98 tahun 2013, SK Dirjen No.687 tahun 2002, dan PM No.10 tahun 2012, serta World Bank tahun 1986.2.

4.2.4 Output

Pada tahap ini didapatkan hasil dari analisis yang telah dilakukan sebelumnya. Setelah mendapatkan hasil analisis maka akan dapat diketahui bahwa sudah berapa baik tingkat pelayanan angkutan Pedesaan dikabupaten Lampung Tengah yang sudah sesuai dengan SPM yang berlaku.

4.3 Bagan Alir Penelitian



Gambar IV. 2 Bagan Alir Penelitian

4.4 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian yang dilakukan adalah dengan mengumpulkan data yang berasal dari data sekunder yaitu data yang diperoleh dari instansi terkait yang dianggap mampu menunjang proses analisis, maupun data primer yang didapat dari melakukan survei. Berikut uraian mengenai pengumpulan data tersebut :

4.4.1 Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari berbagai instansi yang dianggap mampu untuk menunjang dan sangat membantu proses analisis. Data-data sekunder tersebut diperoleh dari :

1. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (BAPPEDA)
Data yang diperoleh dari BAPPEDA berupa peta administrasi Kabupaten Lampung Tengah
2. Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah
Data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah yaitu :
 - a. Peta jaringan angkutan umum Kabupaten Lampung Tengah
 - b. Data jumlah kendaraan yang diizinkan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Lampung Tengah.
3. Pengumpulan data sekunder juga diperoleh dari Laporan Umum Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Lampung Tengah 2022
4. Pengumpulan Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari melakukan pengamatan atau survei langsung di lapangan mengenai kondisi yang ada. Data primer tersebut didapatkan dengan melakukan survei, yaitu :

1. Survei statis

Survei statis adalah survei yang dilakukan dari luar kendaraan dengan mengamati, menghitung, dan mencatat informasi dari setiap kendaraan penumpang angkutan umum yang melintas di ruas jalan pada setiap ruas lalu lintas. Data yang harus dikumpulkan adalah :

- a. Perhitungan rit perhari rata-rata
- b. Menentukan segmen untuk perhitungan LF dinamis

2. Survei dinamis

Survei dinamis atau survei di dalam kendaraan (On Bus) merupakan survei dalam bidang angkutan umum yang dilaksanakan didalam kendaraan yang menjadi obyek survei dengan metode pencatatan jumlah penumpang yang naik dan turun kendaraan yang menempuh suatu lintasan trayek, dimana surveyor ikut naik di dalam kendaraan tersebut untuk mencatat jumlah penumpang naik dan yang turun serta waktu perjalanan pada setiap segmen atau setiap ruas jalan yang dilewati trayek tersebut. Data yang diperoleh dari survei dinamis yaitu :

- a. Waktu dan durasi survei
- b. Waktu tunggu
- c. Kapasitas kendaraan
- d. Faktor muat dinamis

4.5 Metode Analisis

Dalam penulisan Kertas Kerja Wajib ini, penulis menggunakan beberapa tahapan penelitian untuk mencapai hasil yang diinginkan, yaitu :

4.5.1 Menghitung Tingkat Pelayanan

1. Tingkat Operasi

Tingkat operasi adalah perbandingan antara jumlah armada yang beroperasi terhadap kendaraan yang diizinkan.

2. Faktor muat

Faktor muat adalah nilai perbandingan antara penumpang dalam kendaraan terhadap kapasitas yang diizinkan.

3. Waktu Tempuh

Waktu tempuh adalah waktu yang dibutuhkan sarana angkutan umum dari titik awal menuju titik akhir

4. Kecepatan

Kecepatan adalah kecepatan tempuh kendaraan yang didapat dari panjang trayek dibagi waktu tempuh

4.5.2 Mengevaluasi Kinerja Pelayanan Angdes

Pelayanan Angkutan pedesaan membandingkan persepsi para konsumen atas pelayanan yang nyata yang mereka terima

4.5.3 Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif

BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

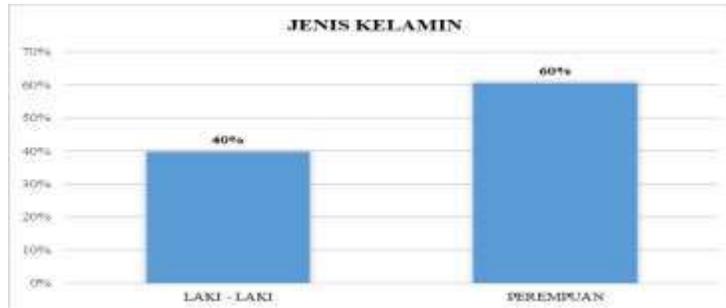
Penduduk Kabupaten Lampung Tengah pada tahun 2022 berjumlah 1.452.640 jiwa. Kepadatan penduduk paling besar terdapat di kecamatan Terbanggi Besar yakni 124.151 jiwa, sedangkan kecamatan yang paling kecil kepadatan penduduknya adalah Kecamatan Anak Ratu Aji yaitu 19.927 jiwa. Berikut adalah sampel wawancara penumpang yang berjumlah 39 orang, 24 perempuan dan 15 laki-laki

Tabel V.1 Sampel Wawancara Penumpang

NO	JENIS KELAMIN	MAKSUD PERJALANAN	UMUR	PERJALANAN		PERFENDAHAN		KENDARAAN SEBELUMNYA *)			KENDARAAN SESUDAHNYA *)			TINGKAT PENGGUNAAN AU		BIAYA AU/HARI	JARAK RUMAH KE PELAYANAN AU (METER)	WAKTU MENUNGGU AU	WAKTU PERJALANAN AU (MENIT)	KEMUDAHAN MENDAPATKAN AU/SAAT INI	KONDISI AU SAAT INI	
				ASAL	TUJUAN	NO ZONA	NO ZONA	YA	TIDAK	KE-1	KE-2	KE-3	KE-1	KE-2	KE-3							JARANG
1	P	7	5	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG POLSEK TB	1								V		1	1	1	1	3	3	
2	L	2	3	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG KOPEL	1	4	V		1				V		2	2	2	1	2	3	
3	L	7	4	TERMINAL BANDAR JAYA	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	1	4	V		1				V		1	3	2	1	2	1	
4	P	6	5	TERMINAL BANDAR JAYA	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	1	4		V					V		2	1	2	1	2	3	
5	P	2	3	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG KOPEL	1	4	V		1				V		2	3	3	1	2	6	
6	P	2	3	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG KOPEL	1	4	V		1				V		2	2	2	1	2	3	
7	L	2	3	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG KOPEL	1	4		V					V		2	3	3	1	2	6	
8	P	6	4	SIMPANG KOPEL	TRANSAT PONCOWATI	4	4	V			1			V		1	4	3	1	2	3	
9	P	1	5	SIMPANG POLSEK TB	TRANSAT PONCOWATI	1	4	V		1				V		2	3	2	1	3	1	
10	L	7	2	SIMPANG POLSEK TB	TRANSAT PONCOWATI	1	4		V			1		V		1	2	3	1	2	6	
11	P	7	3	SIMPANG POLSEK TB	TRANSAT PONCOWATI	1	4		V			1		V		1	4	2	1	3	1	
12	P	6	4	TRANSAT PONCOWATI	SIMPANG KOPEL	4	4		V					V		1	2	4	1	2	3	
13	P	5	4	SD NEGERI 1 PONCOWATI	SIMPANG POLSEK TB	4	1	V				1		V		2	2	3	1	3	3	
14	L	2	3	SIMPANG KOPEL	SIMPANG POLSEK TB	4	1	V				1		V		2	3	2	1	2	1	
15	P	5	5	SIMPANG KOPEL	TERMINAL BANDAR JAYA	4	1	V				2		V		1	2	3	1	2	1	
16	P	1	6	SIMPANG KOPEL	TERMINAL BANDAR JAYA	4	1	V				1		V		1	3	2	1	2	3	
17	P	7	4	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG POLSEK TB	1	1		V					V		1	4	3	1	2	1	
18	L	7	5	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG POLSEK TB	1	1	V		1				V		1	3	2	1	2	3	
19	L	1	5	TERMINAL BANDAR JAYA	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	1	4		V					V		1	4	2	1	2	3	
20	P	7	4	TERMINAL BANDAR JAYA	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	1	4		V					V		1	2	4	1	3	1	
21	P	6	5	SIMPANG POLSEK TB	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	1	4		V					V		1	2	3	1	3	3	
22	P	6	5	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG KOPEL	1	4		V					V		2	3	2	1	2	3	
23	P	7	3	SIMPANG KOPEL	TRANSAT PONCOWATI	4	4	V		1			1	V		1	3	3	1	3	3	
24	L	7	3	SIMPANG KOPEL	TRANSAT PONCOWATI	4	4	V		1			2	V		1	4	4	1	2	3	
25	P	7	4	SIMPANG KOPEL	TRANSAT PONCOWATI	4	4	V				1		V		2	2	1	1	2	1	
26	L	6	5	TRANSAT PONCOWATI	SD NEGERI 1 PONCOWATI	4	4		V					V		1	2	2	1	3	1	
27	P	7	4	SD NEGERI 1 PONCOWATI	SIMPANG KOPEL	4	4		V					V		1	4	4	1	2	3	
28	P	6	6	SD NEGERI 1 PONCOWATI	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	4	4	V		5			1	V		2	2	3	1	3	3	
29	P	7	3	SIMPANG KOPEL	SIMPANG POLSEK TB	4	1		V					V		2	3	2	1	2	1	
30	L	6	5	SIMPANG KOPEL	SIMPANG POLSEK TB	4	1	V		1			1	V		2	2	2	1	2	3	
31	L	1	4	SIMPANG KOPEL	SIMPANG POLSEK TB	4	1	V		1			1	V		2	3	3	1	2	1	
32	P	5	4	SIMPANG POLSEK TB	TERMINAL BANDAR JAYA	1	1		V					V		1	4	3	1	2	1	
33	P	7	3	TERMINAL BANDAR JAYA	SIMPANG KOPEL	1	4	V					1	V		1	3	3	1	2	6	
34	P	6	3	SIMPANG POLSEK TB	SIMPANG KOPEL	1	4	V		1			1	V		2	3	2	1	3	6	
35	L	7	4	HALTE TK PEMBINA YK JAYA	SD NEGERI 1 PONCOWATI	4	4		V					V		1	3	2	1	2	3	
36	P	7	5	TERMINAL BANDAR JAYA	TRANSAT PONCOWATI	1	4		V					V		1	3	3	1	2	1	
37	L	7	2	SD NEGERI 1 PONCOWATI	SIMPANG KOPEL	4	4	V				1		V		2	4	2	1	2	3	
38	L	6	3	SIMPANG KOPEL	SIMPANG POLSEK TB	4	1	V		1				V		2	3	2	1	2	3	
39	P	5	3	SIMPANG KOPEL	TERMINAL BANDAR JAYA	4	1	V					1	V		1	3	2	1	2	3	
JENIS KELAMIN																						
P			24																			
L			15																			

Dari hasil survei wawancara penumpang dapat diperoleh data berikut:

A. Jenis Kelamin



Gambar V. 1 Grafik Persentase Jenis Kelamin

Pengguna Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa jenis kelamin pengguna angkutan umum yang paling tinggi yaitu perempuan dengan presentasi sebesar 60% dan 40% untuk laki-laki.

B. Maksud Perjalanan



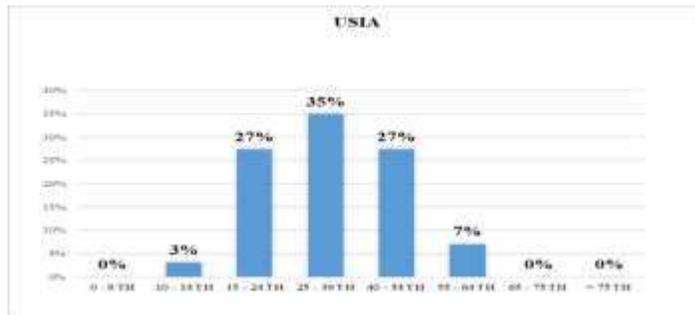
Gambar V. 2 Grafik Persentase Maksud Perjalanan

Pengguna Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa maksud perjalanan menggunakan angkutan umum paling tinggi adalah pulang yaitu sebesar 44%, disusul dengan maksud tujuan perjalanan pulang sebesar 34%, selanjutnya

persentase terendah ada pada maksud tujuan yaitu ibadah, rekreasi sebesar 0%.

C. Usia



Gambar V. 3 Grafik Persentase Usia Pengguna Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa usia responden yang menggunakan angkutan umum paling tinggi adalah 25-39 tahun yaitu sebesar 35%.

D. Perpindahan Moda



Gambar V. 4 Grafik Persentase Perpindahan Moda

Pengguna Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa sebesar 47% orang yang menggunakan angkutan umum melakukan perpindahan moda, sedangkan 53% sisanya tidak melakukan perpindahan moda.

E. Moda Yang Digunakan Sebelumnya



Gambar V. 5 Grafik Persentase Moda yang Digunakan Sebelum Menggunakan Angkutan Pengguna AU

Dilihat dari diagram diatas bahwa jenis kendaraan yang paling tinggi digunakan responden sebelum melakukan perpindahan yaitu kendaraan sepeda motor yaitu sebesar 88% dan yang terendah yaitu MPU, bus sedang yaitu sebesar 0%.

F. Moda Yang Digunakan Sesudahnya



Gambar V. 6 Grafik Persentase Moda yang Digunakan Sesudah Menggunakan Angkutan Umum Pengguna AU

Dilihat dari diagram diatas bahwa jenis kendaraan yang paling tinggi digunakan responden setelah melakukan perpindahan yaitu Sepeda Motor sebesar 85%.

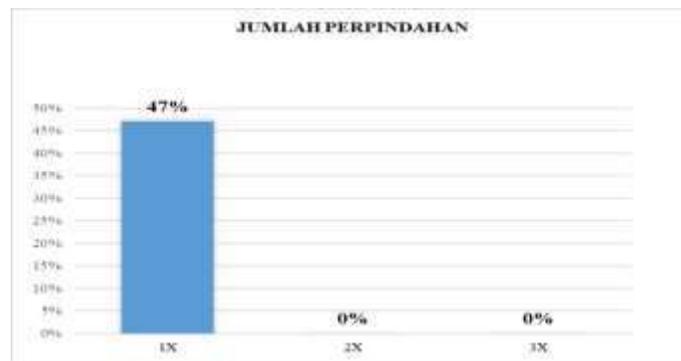
G. Penggunaan Angkutan Umum



Gambar V. 7 Grafik Persentase Penggunaan Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa persentase penggunaan angkutan umum masyarakat di Kabupaten Lampung Tengah sebesar 32% sering menggunakan angkutan umum dengan frekuensi hampir setiap hari menggunakan angkutan umum. Sedangkan frekuensi jarang menggunakan angkutan umum adalah 68%.

H. Jumlah Perpindahan



Gambar V. 8 Grafik Persentase Jumlah Perpindahan

Moda Pengguna Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa jumlah perpindahan yang dilakukan responden yaitu 1X dengan persentase sebesar 47% sedangkan persentase terendah yaitu 2X Dan 3X sebesar 0%.

I. Jarak Menuju Pelayanan



Gambar V. 9 Grafik Persentase Jarak Rumah Menuju

Pelayanan Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa persentase jarak pelayanan menuju angkutan umum terbesar adalah 41% yaitu sejauh 102 – 200 M. sedangkan terendah adalah 3% yaitu sejauh >1000 M.

J. Biaya Penggunaan Angkutan Umum Per Hari



Gambar V. 10 Grafik Persentase Biaya Penggunaan

Angkutan Umum Perhari

Dilihat dari diagram diatas bahwa persentase biaya penggunaan angkutan umum perhari terbesar adalah Rp.6000 – Rp.20000 yaitu sebesar 59%

K. Kemudahan Mendapatkan Angkutan Umum



Gambar V. 11 Grafik Persentase Kemudahan Mendapatkan

Angkutan Umum

Dilihat dari diagram diatas bahwa persentase kemudahan mendapatkan angkutan umum saat ini sebesar 61% dengan kategori biasa, sedangkan persentase terendah yaitu sebesar 2% dengan kategori sulit.

L. Kondisi Angkutan Umum Saat Ini



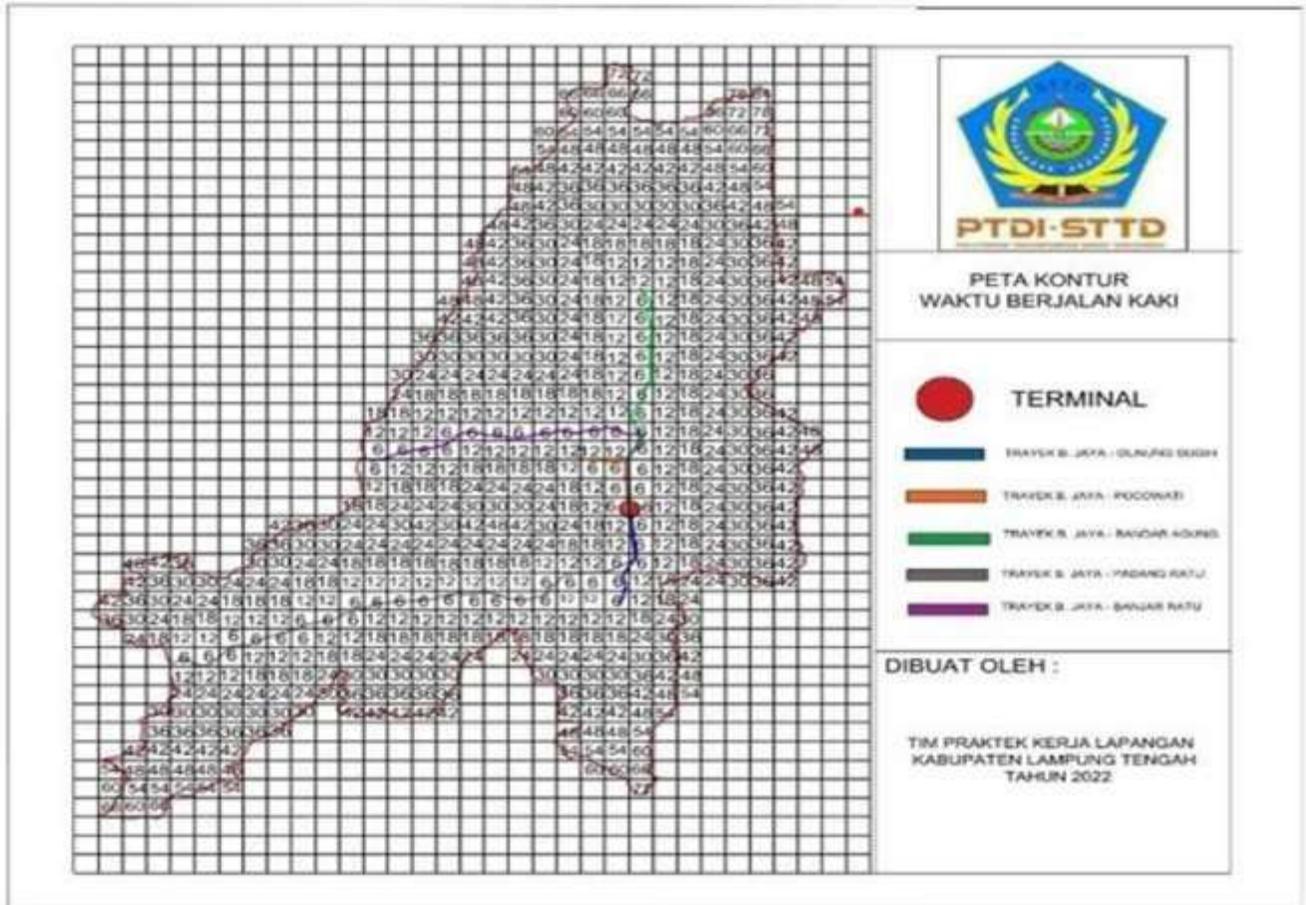
Gambar V. 12 Grafik Persentase Kondisi Angkutan Umum Saat Ini

Dilihat dari diagram diatas bahwa kondisi angkutan umum saat ini sebesar 47% yaitu murah, sedangkan terendahnya yaitu sopir ugal-ugalan dan mahal sebesar 0%.

Dari karakteristik penumpang di atas, dapat dihasilkan suatu peta kontur dan matriks asal tujuan penumpang.

Peta Kontur

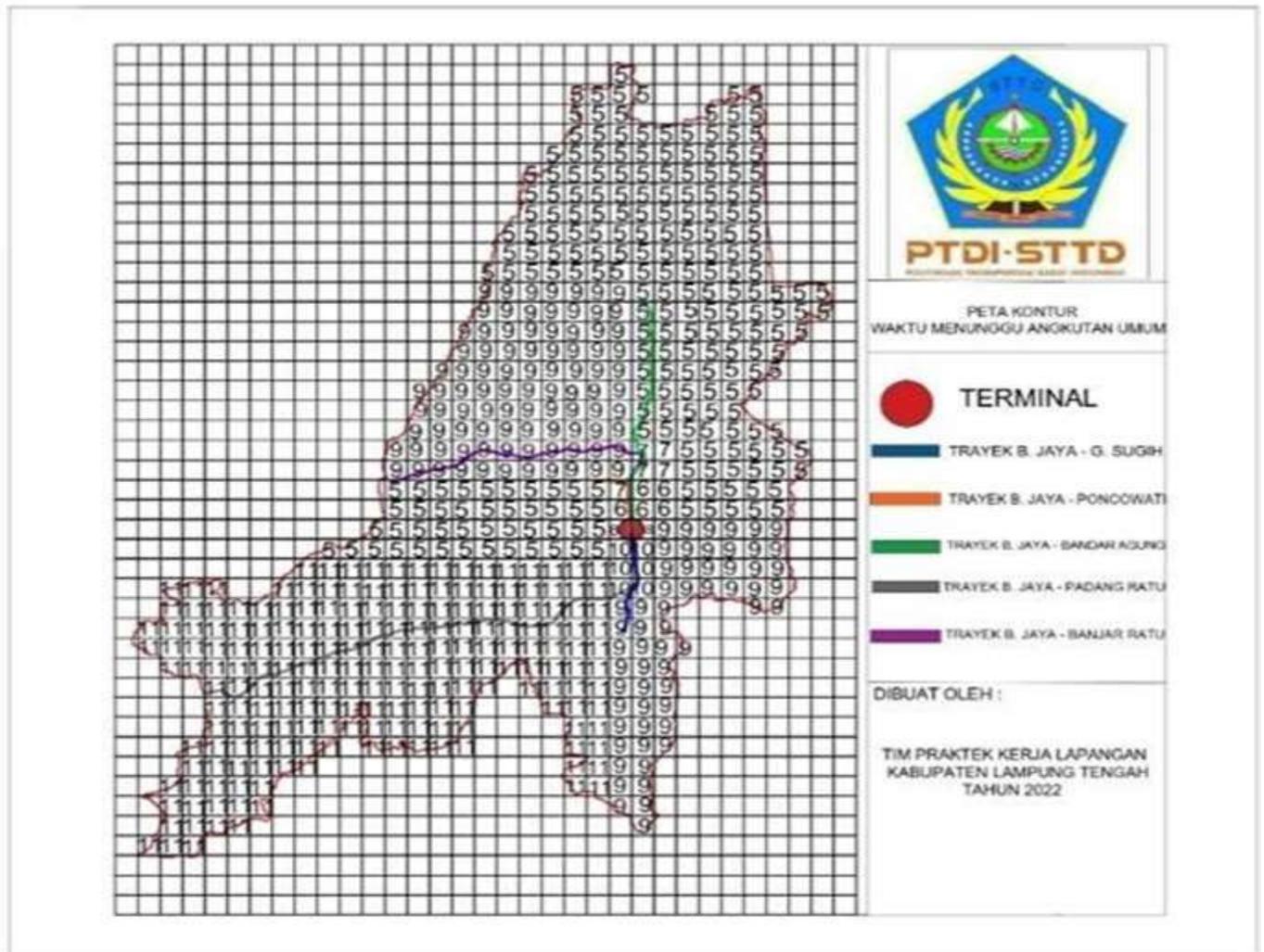
Apabila jaringan trayek memiliki aksesibilitas sempurna, maka untuk setiap titik dengan jarak yang sama dari CBD akan mempunyai waktu perjalanan yang sama, dan peta kontur akan merupakan lingkaran-lingkaran konsentrik dengan interval yang sama sekeliling titik pusat CBD. Akan tetapi, pada kondisi eksisting kontur waktu biasanya tidak selalu sama. Bilamana kontur – kontur itu sangat berdekatan, sepanjang rute angkutan umum, maka ini menandakan bahwa kemudahan aksesnya jelek. Tetapi, jika kontur – konturnya terpisah renggang, maka boleh dikatakan aksesibilitasnya relatif lebih baik. Berikut merupakan 3 variabel yang memengaruhi unsur jaringan pelayanan dan aspek operasional pelayanan angkutan umum sehingga dapat menghasilkan suatu peta kontur angkutan umum, yaitu :



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah 2022

Gambar V.13 Peta Kontur Waktu Berjalan Kaki

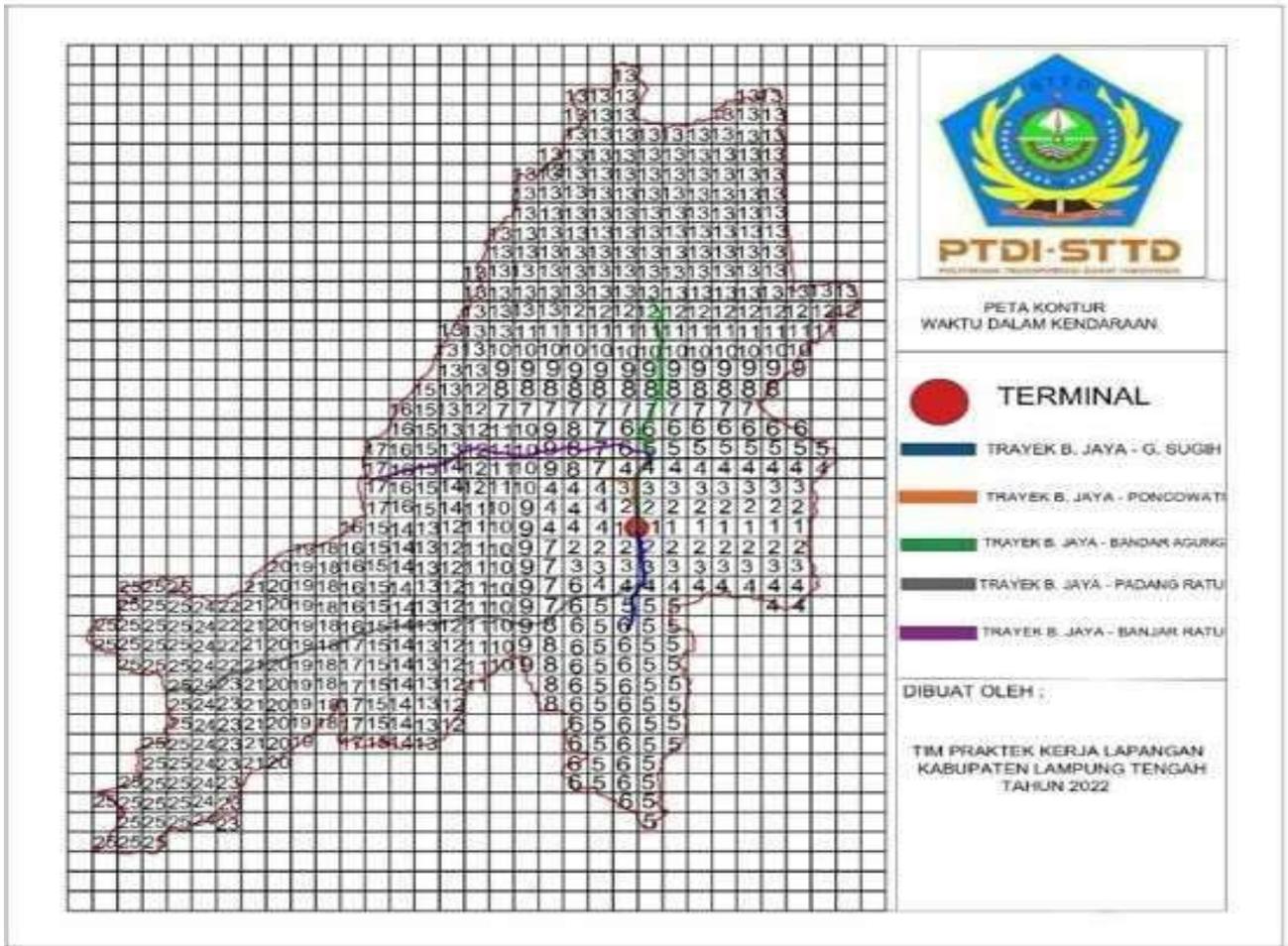
Waktu berjalan kaki menuju pelayanan angkutan umum diukur dari jarak terdekat antara pusat grid dengan rute terdekat.



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah 2022

Gambar V.14 Peta Kontur Waktu Menunggu Angkutan Pedesaan

Merupakan waktu yang digunakan pada saat menunggu angkutan umum. waktu menunggu angkutan umum diperoleh dari setengah headway.

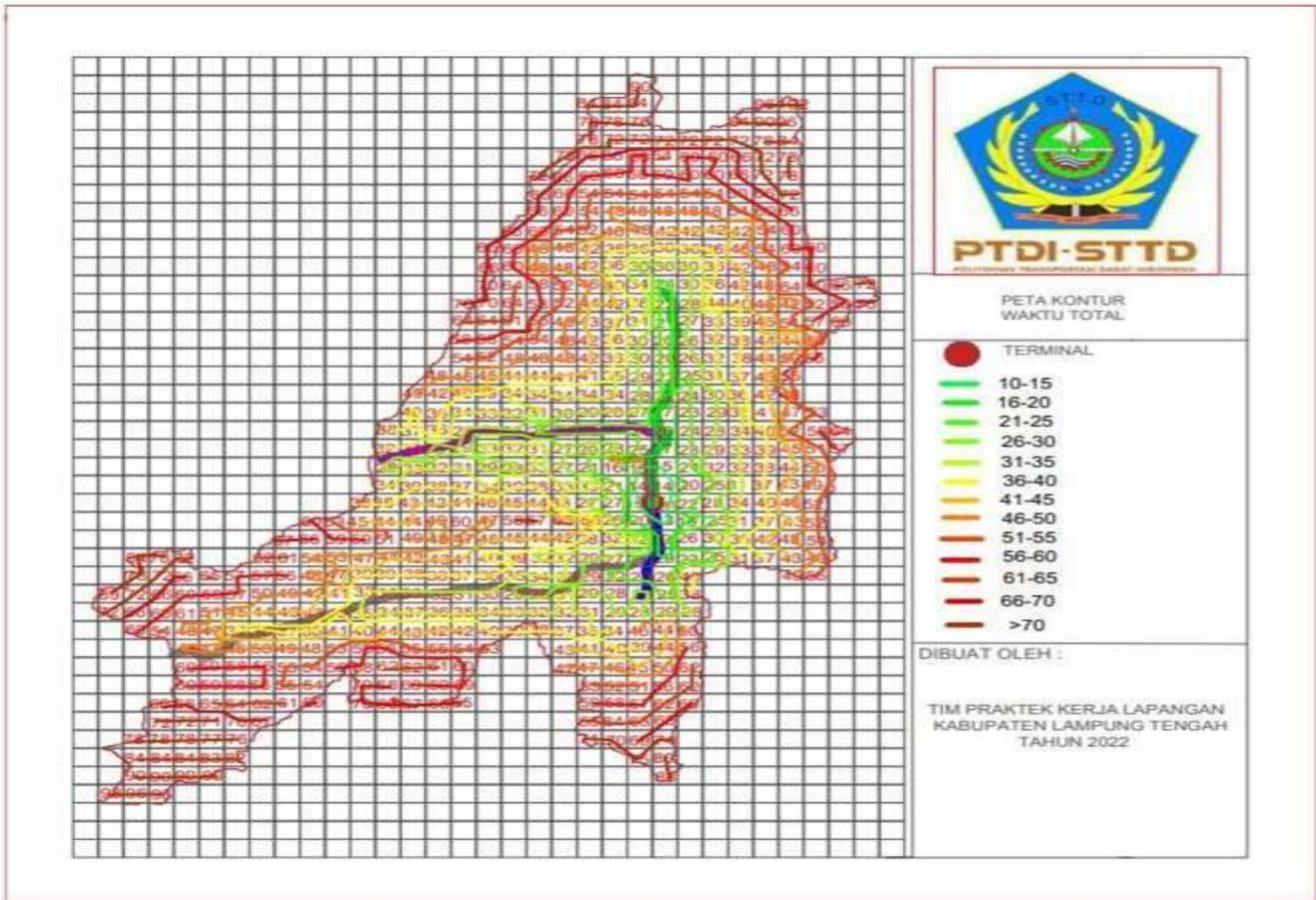


Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah 2022

Gambar V.15 Peta Kontur Waktu Perjalanan Angkutan Pedesaan

Merupakan waktu pada saat penumpang berada di dalam kendaraan sampai menuju CBD. Besarnya waktu di dalam kendaraan dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan.

Dalam peta kontur terlihat daerah – daerah yang tidak dilalui angkutan umum dimana masyarakat pada daerah ini harus berjalan kaki dengan jarak yang lebih jauh dari jarak rata – rata atau menggunakan moda lain sebelum menuju daerah pelayanan angkutan sehingga waktu perjalanan menjadi lebih lama. Berikut merupakan hasil peta kontur waktu total perjalanan yang masuk CBD yang diperoleh dari tiga variabel di atas.



Sumber : Hasil Analisis Tim PKL Kabupaten Lampung Tengah 2022

Gambar V.16 Peta Kontur Waktu Total Perjalanan

Matriks Asal Tujuan Penumpang

Bangkitan dan Tarikan Perjalanan penumpang angkutan umum di Kabupaten Lampung Tengah dalam matriks asal tujuan penumpang paling tinggi pada zona 1 karena pada zona 1 ini banyak di lewati angkutan umum dan terdapat banyak kantong penumpang yang mana zona 1 ini merupakan kawasan pemukiman dan terdapat banyak kawasan perbelanjaan dan dekat dengan pasar. Pada matriks asal tujuan penumpang dapat diketahui bahwa masih banyak zona yang belum terlayani oleh angkutan umum.

Tabel V.2 Matriks Asal Tujuan Penumpang (Populasi)

O/D	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	JUMLAH
1	4	13	7	7	0	0	1	7	0	0	0	14	0	7	11	0	0	12	1	0	0	0	84
2	7	1	1	0	0	0	4	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	3	0	0	0	19
3	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	5
4	13	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	6	0	0	0	0	23
5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
8	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	5
9	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
12	5	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	2	0	0	0	0	12
13	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
14	4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	8
15	2	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	7
16	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
17	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
18	14	0	0	6	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	22
19	1	2	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	6
20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
JUMLAH	59	19	9	17	0	0	5	9	0	0	0	20	0	12	17	0	0	20	7	0	0	0	194

V.1 Analisis Kinerja Jaringan

Dalam melakukan evaluasi kinerja angkutan umum dalam trayek tetap ditinjau dari 3 (tiga) sudut pandang yaitu kebutuhan pengguna jasa atau penumpang, operator, dan pemerintah. Hal tersebut ditinjau dari tiga sudut pandang yang berbeda karena kebutuhan masing – masing berbeda. Maka dalam perankingan permasalahannya harus memilah – milahnya sebagai berikut :

V.1.1 Cakupan Pelayanan

Cakupan pelayanan jaringan trayek angkutan umum di ukur berdasarkan jarak berjalan kaki, tetapi bukan antar rute pelayanan melainkan ke perhentian. Jaringan pelayanan dikatakan baik jika cakupan pelayanan untuk daerah perkotaan ialah 70 – 75% penduduk tinggal 400 m berjalan ke perhentian. Sedangkan untuk daerah pinggiran kota dengan kepadatan yang agak rendah 50 – 60% penduduk tinggal pada jarak berjalan 700 m ke perhentian.

Tabel V. 3 Luas Cakupan Pelayanan Tiap Trayek

KODE TRAYEK	PANJANG TRAYEK (KM)	PANJANG TUMPANG TINDIH (KM)	PANJANG TRAYEK NON TUMPANG TINDIH (KM)	KEMAUAN ORANG BERJALAN/KOB (KM)	CAKUPAN PELAYANAN (KM ²)
C1	7	7	0	0.8	0
A1	10	4.9	5.1	0.8	4.08
A2	25	14.6	10.4	0.8	8.32
G	21	12.4	8.6	0.8	6.88
B	23	9.8	13.2	0.8	10.56

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa luas wilayah cakupan pelayanan terluas yaitu pada Trayek Bandar Jaya – Banjar Ratu dengan luas 10,56 km², dan luas cakupan pelayanan terkecil yaitu pada Trayek Bandar Jaya – Gunung Sugih dengan luas cakupan pelayanan 0 km². Semakin besar cakupan pelayanan maka akan semakin baik kinerja jaringan trayek.

V.1.2 Nisbah Pelayanan

Nisbah panjang jaringan dengan areal pelayanan merupakan nilai banding antara total cakupan pelayanan

seluruh trayek dengan luas wilayah studi yang mana wilayah studi yang dimaksud ialah Kabupaten Lampung Tengah.

Tabel V. 4 Nisbah Pelayanan Eksisting

TOTAL CAKUPAN PELAYANAN (KM²)	LUAS WILAYAH STUDI (KM²)	NISBAH PANJANG JARINGAN DENGAN AREAL PELAYANAN
<i>a</i>	<i>b</i>	$c = (a/b) * 100\%$
29.84	1,303	2%

Contoh perhitungan 29.84 : 1,303 X 100%

=2%

Berdasarkan tabel hasil analisis kinerja jaringan dari segi nisbah panjang jaringan dengan areal pelayanan dapat diketahui bahwa perbandingannya adalah 2 %. Dalam hal ini dapat dikatakan bahwasanya baru sebagian kecil areal yang terlayani oleh angkutan pedesaan.

V.1.3 Kepadatan Trayek

Kepadatan trayek adalah perbandingan panjang trayek yang dilewati angkutan sebenarnya di Kabupaten Lampung Tengah.

Tabel V.5 Ketersediaan Trayek Angkutan Pedesaan

NO	TRAYEK	ZONA YANG DILEWATI	PANJANG JALAN SEBENARNYA (KM)	TOTAL PANJANG JALAN YANG SEBENARNYA (KM)	PANJANG JALAN YANG DILEWATI (KM)	TOTAL PANJANG JALAN YANG DILEWATI (KM)	KETERSEDIAAN TRAYEK (%)	TOTAL KETERSEDIAAN TRAYEK (%)
	A	b	C	d	e	f	$g = (e/c)*100\%$	$h = (f/d)*100\%$
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	1	3.1	13.03	2.7	7	87%	54%
		2	6.97		2.8		40%	
		3	2.96		1.5		51%	
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	1	2.56	12.86	1	10	39%	78%
		4	10.3		9		87%	
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	1	2.56	31.79	1	25	39%	79%
		4	3.53		1.6		45%	
		12	8.6		7.4		86%	
		18	17.1		15		88%	
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	1	2.56	31.09	1	21	39%	68%
		2	6.97		4.3		62%	
		3	2.96		2.8		95%	
		8	6.2		4.2		68%	
		14	12.4		8.7		70%	
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	1	2.56	34.6	1	23	39%	66%
		4	5.23		4.4		84%	
		12	8.6		3.5		41%	
		11	18.2		14.1		77%	
			1					

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa ketersediaan trayek tertinggi pada trayek bandar jaya – bandar agung.

Tabel V. 6 Ketersediaan Trayek Angkutan Pedesaan Tiap Zona

ZONA	PANJANG JALAN SEBENARNYA (KM)	PANJANG JALAN YANG DILEWATIAU (KM)	KETERSEDIAAN TRAYEK PER ZONA (%)
a	b	c	$g = (c/b) * 100\%$
1	13.34	2.5	18.74%
2	13.94	2.4	17.22%
3	5.92	2.1	35.47%
4	19.06	3.1	16.26%
5	0	0	0%
6	0	0	0%
7	0	0	0%
8	6.2	2.3	37.10%
9	0	0	0%
10	0	0	0%
11	18.21	7	38.44%
12	17.2	6.3	36.63%
13	0	0	0%
14	12.4	4.9	39.52%
15	0	0	0%
16	0	0	0%
17	0	0	0%
18	17.1	6.7	39.18%
19	0	0	0%
20	0	0	0%
21	0	0	0%
22	0	0	0%

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa angkutan umum hanya melewati zona 1,2,3,4,8,11,12,14,dan 18 sehingga masih banyak zona yang belum terlayani oleh angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah. Di lihat dari tabel di atas, dapat diketahui bahwasanya kepadatan trayek tertinggi terdapat pada zona 14 yaitu 39,52%.

Permasalahan Dari Segi Penumpang

Dilihat dari segi penumpang, maka penumpang akan memilih angkutan yang mempunyai kualitas yang baik dan sesuai dengan keinginan serta kebutuhan penumpang sehingga mampu memberikan kepuasan terhadap masyarakat sebagai pengguna jasa. Adapun beberapa indikator yang digunakan dalam melakukan perankingan kinerja dari segi penumpang diantaranya adalah faktor muat, tingkat perpindahan, dan umur kendaraan. Berikut merupakan pembahasan masing – masing indikator yang di maksud.

1. Faktor Muat (Load Factor)

Dilihat dari segi penumpang, maka faktor muat yang rendah lebih disukai penumpang karena perjalanan akan lebih nyaman pada saat faktor muat rendah. Untuk melihat apakah suatu trayek bermasalah atau tidak ditinjau dari faktor muatnya maka perlu adanya standard dari Bank Dunia yaitu 70%, jika suatu trayek faktor muatnya lebih dari 70% maka trayek tersebut bermasalah karena hal ini merupakan peringatan bahwa pertumbuhan permintaan yang akan terjadi melampaui kapasitas yang tersedia untuk trayek tersebut. Dalam melakukan perankingan, digunakan perankingan sederhana yaitu trayek yang mempunyai faktor muat yang tinggi diberi peringkat 1 yaitu trayek yang mempunyai kinerja pelayanan buruk.

Tabel V. 8 *Load Factor* Angkutan Pedesaan

NO	TRAYEK	LOAD FACTOR (%)				
		WAKTU SIBUK	NILAI	WAKTU TIDAK SIBUK	NILAI	JUMLAH NILAI
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	65%	3	33%	1	4
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	77%	2	29%	2	4
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	88%	1	33%	1	2
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	60%	4	25%	3	7
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	60%	4	29%	2	6

2. Tingkat Perpindahan

Setiap penumpang tentu lebih senang pada pelayanan dengan tingkat perpindahan kendaraan yang sekecil – kecilnya atau trayek yang melayani secara langsung penumpang dari daerah asal ke tujuan tanpa adanya perpindahan moda angkutan. Untuk melihat apakah suatu trayek bermasalah atau tidak ditinjau dari segi tingkat perpindahan nya maka digunakan standard Bank Dunia yaitu 50% sehingga trayek yang memiliki tingkat perpindahan lebih dari 50% merupakan trayek yang bermasalah. Dalam melakukan perankingan digunakan perankingan sederhana dimana trayek yang memiliki tingkat perpindahan tinggi diberi peringkat 1 yang berarti mempunyai kinerja pelayanan yang buruk dibandingkan dengan trayek lain yang memiliki tingkat perpindahan rendah.

Tabel V. 9 Tingkat Perpindahan Moda Angkutan Umum

NO	TRAYEK	TINGKAT PERPINDAHAN (%)	NILAI
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	41%	3
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	35%	5
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	39%	4
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	56%	1
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	49%	2

3. Umur Kendaraan

Dilihat dari segi penumpang, maka kendaraan baru mempunyai beberapa keuntungan potensial dibanding kendaraan tua karena kendaraan baru memungkinkan untuk memberikan pelayanan lebih nyaman, lebih dapat diandalkan dan lebih aman. Namun, manfaat nyata dari kendaraan baru tersebut akan tergantung pada beberapa faktor seperti desain dan komponennya, kualitas pemeliharaan, kebiasaan

pengemudi, dan sebagainya. Dalam melakukan perankingan digunakan

Dimana trayek yang berusia tua diberi peringkat 1 yang berarti mempunyai kinerja pelayanan buruk dari segi penumpang dibandingkan dengan trayek yang berusia lebih muda

Tabel V. 10 Umur Kendaraan Rata - Rata Angkutan Pedesaan

NO	TRAYEK	UMUR KENDARAAN RATA- RATA (TAHUN)	NILAI
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	7	3
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	7	3
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	16	1
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	14	2
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	14	2

Tabel V. 11 Perankingan dari Segi Penumpang

NO	TRAYEK	UMUR KENDARAAN RATA-RATA (TAHUN)	NILAI	FREKUENSI (KEND/JAM)				LOAD FACTOR (%)				TINGKAT PERPINDAHAN	NILAI	JUMLAH NILAI	RANKING
				WAKTU SIBUK	NILAI	WAKTU TIDAK SIBUK	NILAI	WAKTU SIBUK	NILAI	WAKTU TIDAK SIBUK	NILAI				
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	7	3	5	3	2	2	65%	3	33%	1	41%	3	15	4
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	7	3	8	4	2	2	77%	2	29%	2	35%	5	18	5
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	16	1	14	5	2	2	88%	1	33%	1	39%	4	14	3
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	14	2	3	1	1	1	60%	4	25%	3	56%	1	12	1
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	14	2	4	2	1	1	60%	4	29%	2	49%	2	13	2

Keterangan :



TERBURUK
TERBAIK

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui hasil perbandingan kondisi eksisting dengan SPM dari segi penumpang dengan hasil peringkat pertama adalah trayek yang kinerjanya terburuk yaitu Trayek Bandar jaya - Padang ratu dengan umur rata – rata kendaraan 14 tahun, frekuensi 3 kend/jam pada waktu sibuk dan 1 kend/jam pada waktu tidak sibuk, *load factor* rata – rata 60% pada waktu sibuk dan 25% pada waktu tidak sibuk, tingkat perpindahan moda yang dilakukan penumpang sebesar 56%, kecepatan 33 km/jam, dan waktu perjalanan PP 72 menit.

Sedangkan untuk peringkat terakhir adalah trayek yang kinerjanya terbaik dari segi penumpang yaitu Trayek Bandar jaya - Poncowati dengan umur rata – rata kendaraan 7 tahun, frekuensi 8 kend/jam pada waktu sibuk dan 2 kend/jam pada waktu tidak sibuk, *load factor* rata – rata 77% pada waktu sibuk dan 29% pada waktu tidak sibuk, tingkat perpindahan moda yang dilakukan penumpang sebesar 35%, kecepatan 29 km/jam dan waktu perjalanan PP 45 menit.

Permasalahan Dari Segi Operator

Penilaian kinerja pelayanan angkutan umum dari segi operator, tidak dapat terlepas dengan kelangsungan hidup financial angkutan umum yang memerhatikan biaya operasi kendaraan dan pendapatan operasi. Jika pelayanan tersebut tidak menguntungkan operator, maka dapat menyebabkan operator tidak mau melayani rute tersebut. Adapun indikator – indikator yang digunakan dalam menilai kinerja pelayanan angkutan umum dari segi operator adalah sebagai berikut :

1. Jumlah Penumpang Tiap Perjalanan

Penumpang tiap perjalanan diperoleh dari perbandingan penumpang rata-rata per perjalanan dengan kapasitas angkut kendaraan. Dalam perankingan menggunakan perankingan sederhana dimana trayek yang mempunyai nilai terendah diberi nilai 1 berarti trayek tersebut bermasalah. Untuk mengolah angka hasil perbandingan ke nilai peringkat digunakan rumus :

Langkah 1 :

$$Pnp \text{ Rata} - \text{Rata Tiap Perjalanan} = \frac{\text{jumlah pnp naik}}{\text{jumlah perjalanan}}$$

Langkah 2 :

$$Pnp \text{ Tiap Perjalanan} = \frac{\text{penumpang rata} - \text{rata tiap perjalanan}}{\text{kapasitas kendaraan}}$$

Pendekatan ini mempunyai kelemahan, terutama berkaitan dengan pendapatan operasi per hari atau per tahun. Terdapat dua komponen pendapatan yang belum diperhitungkan yakni perolehan perjalanan yang dapat dicapai rata – rata kendaraan untuk tiap trayek dalam sehari serta tingkat operasi (ketersediaan). Sistem operasi angkutan pedesaan yang antre di terminal memungkinkan untuk mendapatkan penumpang yang relatif banyak, tetapi perolehan rit per harinya rendah, oleh karena itu persentase lay over time (waktu singgah di terminal) sangat tinggi dibanding dengan waktu perjalanannya. Disamping itu, pada beberapa trayek juga tingkat operasi kendaraan sangat rendah. Artinya, hari operasi pertahunnya rendah (kurang dari 80%), oleh karena tingkat kerusakan kendaraan yang tinggi. Perolehan rit dan tingkat operasi ini seharusnya diperhitungkan di dalam pengevaluasian kinerja trayek.

Terlepas dari kelemahan tersebut, kita mencoba menetapkan peringkat permasalahan dengan semata – mata mempertimbangkan perolehan penumpang per perjalanan dengan kapasitas kendaraannya. Asumsikan suatu satu standar angka banding antara jumlah penumpang tiap perjalanan dengan kapasitasnya adalah satu. Dengan cara ini kita dapat mengidentifikasi trayek – trayek yang mempunyai masalah.

Tabel V. 12 Penumpang Tiap Perjalanan Angkutan Pedesaan

NO	TRAYEK	JUMLAH PNP TERANGKUT (ORANG/HARU/KEND)	JUMLAH RIT RATA - RATA	PNP RATA - RATA/PERJALANAN (ORANG)	KAPASITAS KENDARAAN (ORANG)	(PNP RATA - RATA/PERJALANAN)/(KAPASITAS KENDARAAN)	NILAI
<i>a</i>	<i>B</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	$e = c/d$	<i>f</i>	$g = e/f$	<i>h</i>
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	24	4	6	12	0.50	3
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	32	5	6	12	0.53	4
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	29	4	7	12	0.60	5
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	10	2	5	12	0.42	1
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	11	2	6	12	0.46	2

Contoh Perhitungan

Untuk trayek Bandar Jaya-Gunung Sugih

Jumlah pnp terangkut(naik) : 24

Jumlah perjalanan : 4

$$\frac{24}{4} = 6$$

Dari hasil analisis survei diperoleh data mengenai penumpang rata – rata tiap perjalanan dari masing – masing trayek. Penumpang rata – rata tiap perjalanan yang tertinggi adalah yaitu 7 orang, sedangkan penumpang rata – rata tiap perjalanan terendah yaitu 5 orang.

2. Tingkat Kemerataan Penumpang

Bagi operator angkutan, trayek-trayek yang permintaannya merata sepanjang hari lebih menguntungkan. Permintaan yang stabil memungkinkan para operator mencapai faktor muat yang tinggi sepanjang hari. Dengan menggunakan data survei statis untuk mengukur jumlah permintaan pada tiap trayek dalam hal penumpang tiap jam selama jam sibuk dan di luar sibuk.

Untuk menetapkan bahwa trayek yang mempunyai kinerja yang buruk yaitu trayek yang mempunyai tingkat pemerataan tertinggi. Jadi semakin tinggi nilai tingkat pemerataan penumpang, maka

kinerja pelayanan angkutan umum pada trayek tersebut semakin buruk. Jika hasil perbandingan satu maka permintaan merata sepanjang hari. Perankingan yang digunakan adalah perankingan sederhana yaitu memberikan peringkat 1 pada trayek yang memiliki nilai pemerataan tinggi yaitu trayek yang bermasalah.

Tabel V. 13 Tingkat Kemerataan Pernumpang Waktu Sibuk dan Tidak Sibuk

NO	TRAYEK	KAPASITAS KENDARAAN (ORANG)	WAKTUSIBUK				WAKTUTIDAKSIBUK				TINGKAT KEMERATAAN	NILAI
			FAKTOR MUAT (%)	PNP RATA-RATA/KEND (ORANG)	FREKUENSI (KEND/JAM)	JUMLAH PERMINTAAN (PNP/JAM)	FAKTOR MUAT (%)	PNP RATA-RATA/KEND (ORANG)	FREKUENSI (KEND/JAM)	JUMLAH PERMINTAAN (PNP/JAM)		
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>D</i>	$e = c*d$	<i>f</i>	$g = e*f$	<i>h</i>	$i = c*h$	<i>J</i>	$k = i*j$	$l = g/k$	<i>m</i>
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	12	65%	8	5	39	34%	4.08	2	8	4.8	4
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	12	77%	9	8	74	29%	3.48	3	10	7.1	3
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	12	88%	11	14	148	33%	3.96	2	8	18.7	1
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	12	60%	7	3	22	30%	3.6	2	7	3.0	5
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	12	60%	7	4	29	26%	3.12	1	3	9.2	2

Dari tabel hasil analisis diperoleh data mengenai tingkat pemerataan penumpang dari masing – masing trayek. Jumlah permintaan tertinggi pada waktu sibuk adalah pada Bandar jaya – bandar Agung yaitu sebanyak 148 pnp/jam, sedangkan jumlah permintaan terendah pada waktu sibuk adalah pada Trayek Bandar jaya – Pdadang ratu yaitu sebanyak 22 pnp/jam. Jumlah permintaan tertinggi pada waktu tidak sibuk adalah pada Trayek Bnadar jaya - Pocowati yaitu sebanyak 10 pnp/jam, sedangkan jumlah permintaan terendah pada waktu tidak sibuk adalah pada Trayek Bandar Jaya Bnjar ratu yaitu sebanyak 3 pnp/jam. Tingkat pemerataan tertinggi pada Bandar jaya – Bandar Agung sebesar 18.7 sedangkan tingkat

kemerataan terendah pada Trayek Abandar Jaya – Padang Ratu sebesar 3.

3. Pendapatan Penumpang Per Kilometer

Untuk perankingan menggunakan perankingan sederhana dimana

Tabel V. 13 Tingkat Kemerataan Pernumpang Waktu Sibuk dan Tidak Sibuk

NO	TRAYEK	KAPASITAS KENDARAAN (ORANG)	WAKTUSIBUK				WAKTUTIDAKSIBUK					NILAI
			FAKTOR MUAT (%)	PNP RATA-RATA/KEND (ORANG)	FREKUENSI (KEND/JAM)	JUMLAH PERMINTAAN (PNP/JAM)	FAKTOR MUAT (%)	PNP RATA-RATA/KEND (ORANG)	FREKUENSI (KEND/JAM)	JUMLAH PERMINTAAN (PNP/JAM)	TINGKAT KEMERATAAN	
<i>a</i>	<i>b</i>	<i>c</i>	<i>d</i>	$e = c*d$	<i>f</i>	$g = e*f$	<i>H</i>	$i = c*h$	<i>j</i>	$k = i*j$	$l = g/k$	<i>m</i>
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	12	65%	8	5	39	34%	4.08	2	8	4.8	4
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	12	77%	9	8	74	29%	3.48	3	10	7.1	3
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	12	88%	11	14	148	33%	3.96	2	8	18.7	1
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	12	60%	7	3	22	30%	3.6	2	7	3.0	5
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	12	60%	7	4	29	26%	3.12	1	3	9.2	2

Dari tabel hasil analisis diperoleh data mengenai tingkat pemerataan penumpang dari masing – masing trayek. Jumlah permintaan tertinggi pada waktu sibuk adalah pada Bandar jaya – bandar Agung yaitu sebanyak 148 pnp/jam, sedangkan jumlah permintaan terendah pada waktu sibuk adalah pada Trayek Bandar jaya – Pdadang ratu yaitu sebanyak 22 pnp/jam. Jumlah permintaan tertinggi pada waktu tidak sibuk adalah pada Trayek Bnadar jaya - Pocowati yaitu sebanyak 10 pnp/jam, sedangkan jumlah permintaan terendah pada waktu tidak sibuk adalah pada Trayek Bandar Jaya Bnjar ratu yaitu sebanyak 3 pnp/jam. Tingkat pemerataan tertinggi pada Bandar jaya – Bandar Agung sebesar 18.7 sedangkan tingkat pemerataan terendah pada Trayek Abandar Jaya – Padang Ratu sebesar 3.

4. Pendapatan Penumpang Per Kilometer

Untuk perankingan menggunakan perankingan sederhana dimana trayek yang memiliki nilai penyimpangan tinggi diberi peringkat 1 (satu).

Perhitungannya adalah dengan membandingkan pendapatan rata-rata tiap pnp-km dengan pendapatan rata-rata tiap pnp-km semua trayek.

Tabel V. 1 Pendapatan Rata - Rata Tiap Penumpang/Km

N O	TRAYEK	PENUMPAN GNAIK (ORANG)	TARIF (Rp)	PANJANG TRAYEK (KM)	TARIF/KM (Rp)	PENUMPANG-KM (ORANG)	PANJANG PERJALANAN PNP RATA- RATA (KM)	PENDAPATAN RATA-RATA TIAP PNP/KM (Rp)	PENDAPATAN RATA-RATA TIAP PNP/KM SEMUA TRAYEK (Rp)	NILAI PENYIMPANGAN	NILAI
a	b	c	d	e	f = d/e	G	h = g/c	i = f/h	j = total i/jumlah trayek	k = j - i	l
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	24	5000	7	714.29	26	1.08	659.34	1299.19	639.84	5
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	32	5000	10	500.00	49	1.53	326.53		972.65	4
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	29	10000	25	400.00	86	2.97	134.88		1164.30	3
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	10	10000	21	476.19	66	6.60	72.15		1227.04	1
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	11	10000	23	434.78	45	4.09	106.28		1192.91	2

Dari hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa pendapatan rata – rata tiap penumpang tertinggi pada Trayek Bandar jaya – Gunung Sugih yaitu Rp 659,34., sedangkan untuk pendapatan terendah pada Trayek Bandar jaya – Padang ratu yaitu Rp 72,15.

Tabel V. 2 Perankingan dari Segi Operator

NO	TRAYEK	PNP/PERJALANAN (ORANG)	NILAI	TINGKAT KEMERATAAN	NILAI	PENDAPATAN PENUMPANGPER KM	NILAI	JUMLAH NILAI	PERINGKAT
1	BANDARJAYA-GUNUNGSUGIH	6	3	4.8	4	659.34	5	12	5
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	6	4	7.1	3	972.65	4	11	4
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	7	5	18.7	1	1164.30	2	8	2
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	5	1	3.0	5	1227.04	3	9	3
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	6	2	9.2	2	1192.91	1	5	1

Keterangan

	TERBURUK
	TERBAIK

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui hasil perbandingan kondisi eksisting dengan SPM dari segi operator dengan hasil peringkat pertama adalah trayek dengan jumlah nilai total keseluruhan indikator terendah yang berarti trayek dengan peringkat pertama adalah dengan kinerja terburuk yaitu Trayek Bandar Jaya – Bandar ratu , sedangkan trayek dengan jumlah nilai total keseluruhan indikator tertinggi yang berarti trayek dengan kinerja terbaik yaitu Trayek Bandar jaya – Gunung Sugih.

Permasalahan Dari Segi Pemerintah

Kebijakan pemerintah yang sesuai dalam penataan trayek sangat diharapkan pengguna jasa dan operator. Akan tetapi, pemerintah di Kabupaten Lampung Tengah belum melaksanakan hal tersebut sehingga masih terdapat banyak kendala yang dirasakan baik oleh pengguna jasa maupun operator. Untuk menilai kinerja pelayanan angkutan umum ditinjau dari segi pemerintah digunakan indikator – indikator sebagai berikut :

1. Tingkat Operasi Kendaraan

Tingkat operasi adalah perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi di lapangan dengan jumlah kendaraan sesuai izin. Dalam perankingannya menggunakan perankingan sederhana yaitu trayek yang memiliki nilai tingkat operasi kendaraan rendah diberi ranking satu yaitu trayek tersebut mempunyai kualitas pelayanan yang buruk dari segi pemerintah.

Tabel V. 3 Persentase Tingkat Operasi Angkutan Pedesaan

TRAYEK	IZIN ARMADA (UNIT)	ARMADA BEROPERASI (UNIT)	TINGKAT OPERASI (%)	NILAI
a	b	c	$d = (c/b)*100%$	e
BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	44	19	43%	5
BANDAR JAYA - PONCOWATI	150	42	28%	4
BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	250	41	16%	1
BANDAR JAYA - PADANG RATU	52	13	25%	3
BANDAR JAYA - BANJAR RATU	78	14	18%	2

Contoh Perhitungan : $d=(c/b)X100%$

$$19/44X100% = 43%$$

Berdasarkan tabel analisis di atas, dapat diketahui bahwa tingkat operasi angkutan pedesaan terendah pada Trayek Bandar jaya – Bandar Agung yaitu 16% sehingga diberikan nilai 1 sedangkan tingkat operasi angkutan pedesaan tertinggi pada trayek Bandar Jaya – Gunung Sugih yaitu 43% dan diberi nilai 5.

2. Tingkat Tumpang Tindih Trayek

Tumpang tindih trayek yaitu dua atau lebih trayek yang berbeda tetapi mempunyai lintasan rute yang hampir seluruh bagian sama.

Indikator ini adalah membandingkan jarak jumpang tindih yang terjadi dengan jarak lintasan rute yang ada. Perankingan yang digunakan adalah perankingan sederhana yaitu memberikan peringkat satu untuk trayek yang mempunyai nilai tingkat tumpang tindih tinggi dimana semakin tinggi tingkat tumpah tindih trayek maka kinerja pelayanan angkutan umum semakin buruk.

Tabel V. 4 Persentase Tumpang Tindih Trayek Angkutan Pedesaan

NO	TRAYEK	PANJANG TUMPANG TINDIH	PANJANG TRAYEK SEBENARNY	PRESENTASE TUMPANG TINDIH (%)	NILAI
	<i>A</i>	<i>B</i>	<i>c</i>	$d = (b/c)*100\%$	<i>e</i>
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	7	7	100%	1
2	BANDAR JAYA – PONCOWATI	4.9	10	49%	4
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	14.6	25	58%	3
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	12.4	21	59%	2
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	9.8	23	43%	5

Berdasarkan tabel analisis di atas, dapat diketahui bahwa tingkat tumpang tindih trayek tertinggi terjadi pada Trayek Bandar Jaya – Gunung Sugih yaitu 100%% sehingga diberi nilai 1 karena memiliki kinerja pelayanan terburuk, sedangkan tingkat tumpang tindih trayek terendah terjadi pada Trayek Bandar jaya – Bandar ratu yaitu 43% sehingga diberi nilai 5 untuk kinerja pelayanan terbaik.

3. Tingkat Penyimpangan Trayek

Penyimpangan trayek yaitu penyimpangan yang dilakukan oleh suatu trayek dimana tidak mengikuti rute yang ditetapkan oleh pemerintah. Indikator ini digunakan untuk mengetahui seberapa jauh tingkat penyimpangan yang terjadi dari jarak sesungguhnya yang ditetapkan oleh pemerintah tersebut.

Untuk perankingan menggunakan perankingan sederhana, sederhana yaitu memberikan ranking satu pada trayek yang memiliki tingkat penyimpangan tinggi, ini menandakan trayek tersebut memiliki kinerja yang buruk.

Tabel V. 5 Persentase Tingkat Penyimpang Trayek Angkutan Pedesaan

NO	TRAYEK	PANJANG PENYIMPANGAN (KM)	PANJANG TRAYEK (KM)	TINGKAT PENYIMPANGAN (%)	NILAI
A	B	C	D	$e = (c/d)*100\%$	F
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	7	14	50%	1
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	0	10	0%	4
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	0	25	0%	5
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	16	37	43%	2
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	12	35	34%	3

Contoh perhitungan: $e=(c/d)X100\%$

$$7/14X100\%=50\%$$

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa tingkat penyimpangan trayek tertinggi pada Trayek Bandar Jaya – Gunung Sugih yaitu sebesar 50% sehingga diberi nilai 1 untuk kinerja pelayanan terburuk dan tingkat penyimpangan terendah pada Trayek Bandar Jaya – Poncowati dan Trayek Bandar jaya – Bandar Agung yaitu 0% sehingga diberi nilai 4 untuk kinerja pelayanan terbaik dari segi pemerintah.

Tabel V. 6 Perankingan dari Segi Pemerintah

NO	TRAYEK	TINGKAT OPERASI (%)	NILAI	TINGKAT PENYIMPANGAN (%)	NILAI	TINGKAT TUMPANG TINDIH (%)	NILAI	JUMLAH NILAI	RANKING
1	BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	43%	5	50.0%	1	100%	1	7	1
2	BANDAR JAYA - PONCOWATI	28%	3	0.0%	4	49%	4	11	5
3	BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	16%	1	0.0%	5	58%	3	9	3
4	BANDAR JAYA - PADANG RATU	25%	4	43.0%	2	59%	2	8	2
5	BANDAR JAYA - BANJAR RATU	18%	2	34.0%	3	43%	5	10	4

Keterangan

	TERBURUK
	TERBAIK

Berdasarkan tabel hasil perankingan di atas, dapat diketahui bahwa peringkat terburuk dari segi pemerintah yaitu Trayek Bandar jaya – Gunung sugih, dimana tingkat operasi sebesar 43% tingkat penyimpangan 50% dan tingkat tumpang tindih 100%, sedangkan peringkat terbaik dari segi pemerintah yaitu pada Trayek Bandar Jaya - Poncowati dimana tingkat operasi 28%, tingkat penyimpangan 0%, dan tingkat tumpang tindih 49%.

V.2 Kinerja Operasional / Pelayanan

Kinerja Operasional mempertimbangkan beberapa komponen sebagai ukuran pelayanan angkutan umum, diantaranya adalah :

V.2.1 Load Factor

Tabel V. 7 Load Factor Angkutan Pedesaan Menurut Standar Bank Dunia

NO	TRAYEK	LOAD FACTOR	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	50%	70%	TIDAK MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	47%	70%	TIDAK MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	59%	70%	TIDAK MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	46%	70%	TIDAK MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	43%	70%	TIDAK MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa tidak ada trayek yang memenuhi ketentuan load factor menurut Standar Bank Dunia.

V.2.2 Umur Kendaraan

Tabel V. 8 Umur Kendaraan Menurut Standar Bank Dunia

NO	TRAYEK	UMUR KENDARAAN RATA - RATA (TAHUN)	STANDAR BANK DUNIA (TAHUN)	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	7	5	TIDAK MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	7	5	TIDAK MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	16	5	TIDAK MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	14	5	TIDAK MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	14	5	TIDAK MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa umur kendaraan angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah tidak ada yang memenuhi Standar Bank Dunia.

V.2.3 Umur Kendaraan

Tabel V. 8 Umur Kendaraan Menurut Standar Bank Dunia

NO	TRAYEK	UMUR KENDARAAN RATA - RATA (TAHUN)	STANDAR BANK DUNIA (TAHUN)	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	7	5	TIDAK MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	7	5	TIDAK MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	16	5	TIDAK MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	14	5	TIDAK MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	14	5	TIDAK MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa umur kendaraan angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah tidak ada yang memenuhi Standar Bank Dunia.

V.2.4 Waktu Perjalanan

Tabel V. 9 Waktu Perjalanan Angkutan Pedesaan
Menurut Standar Bank Dunia

NO	TRAYEK	WAKTU PERJALANAN (MENIT)	WAKTU PERJALANAN (JAM)	STANDAR BANK DUNA (JAM)	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	36	0.6	1-1,5	MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	44	0.7	1-1,5	MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	78	1.3	1-1,5	MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	72	1.2	1-1,5	MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	71	1.2	1-1,5	MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa waktu perjalanan pada semua trayek memenuhi Standar Bank Dunia.

V.2.5 Kecepatan

Tabel V. 10 Kecepatan Angkutan Pedesaan Menurut
Keputusan Dirjen Hubdat 2002

NO	TRAYEK	KECEPATAN (KM/JAM)	KEPUTUSAN DIRJEN HUBDAT 2002 (KM/JAM)	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	25	10	MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	29	10	MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	34	10	MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	33	10	MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	36	10	MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa kecepatan kendaraan Pada semua trayek memenuhi standar menurut

Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2002 yaitu 10 km/jam.

V.3 Analisis Pengoperasian Pelayanan Angkutan Pedesaan

V.3.1 Tingkat Operasi Kendaraan

Jumlah kendaraan yang diizinkan sesuai dengan jumlah kendaraan yang beroperasi di lapangan, hal ini terjadi karena kurangnya pengawasan dari pemerintah. Untuk lebih jelasnya tingkat operasi kendaraan dapat dilihat pada tabel V.10 berikut:

Tabel V. 11 Tingkat Operasi Kendaraan

TRAYEK	JUMLAH ARMADA (UNIT)		TINGKAT OPERASI
	IZIN	OPERASI	
<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	$d = (c/b)*100\%$
BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	44	19	43%
BANDAR JAYA – PONCOWATI	150	42	28%
BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	250	41	16%
BANDAR JAYA - PADANG RATU	52	13	25%
BANDAR JAYA - BANJAR RATU	78	14	18%

Dari Tabel V.10 Berdasarkan tabel hasil analisis kinerja kepengusahaan, dapat diketahui bahwa tingkat operasi tertinggi pada Trayek Bandar jaya – Gunung Sugih yaitu 43% sedangkan tingkat operasi terendah pada Trayek Bandar jaya – Bandar Agung yaitu 16%.

V.3.2 Headway

Headway adalah jarak atau waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan dibelakangnya.

Tabel V. 12 Headway

NO	TRAYEK	HEADWAY WAKTU SIBUK (MENIT)	HEADWAY WAKTU TIDAK SIBUK (MENIT)	HEADWAY RATA-RATA (MENIT)
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	15 menit	23 menit	18 menit
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	06 menit	17 menit	11 menit
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	06 menit	27 menit	11 menit
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	16 menit	27 menit	22 menit
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	13 menit	25 menit	19 menit

Headway (waktu antara kendaraan) yang semakin lama akan menyebabkan waktu menunggu angkutan umum yang semakin lama pula. Jarak antar kendaraan di Kabupaten Lampung Tengah di dapat dari rata – rata headway kendaraan pada titik awal, tengah, dan akhir.

V.3.3 Waktu Tunggu

Waktu Tunggu dalam suatu masa waktu dapat ditambahkan pada akhir perjalanan atau di tengah perjalanan yang panjang atau waktu yang digunakan angkutan umum selama di terminal. Berikut merupakan waktu tunggu kondisi sebenarnya dari angkutan pedesaan.

Tabel V. 13 Waktu Tunggu Kendaraan

	WAKTU SIBUK	WAKTU TIDAK SIBUK	RATA-RATA
BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	87 menit	108 menit	98 menit
BANDAR JAYA – PONCOWATI	13 menit	19 menit	16 menit
BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	63 menit	35 menit	49 menit
BANDAR JAYA - PADANG RATU	71 menit	92 menit	84 menit
BANDAR JAYA - BANJAR RATU	95 menit	110 menit	102 menit

Berdasarkan hasil analisis data survei maka diperoleh data waktu tunggu kendaraan pada masing – masing trayek dimana waktu tunggu kendaraan paling lama yaitu pada trayek Bandar Jaya-Banjar Ratu dan waktu tunggu kendaraan paling cepat pada trayek Bandar Jaya-Poncowati.

V.3.4 Faktor Muat

Faktor muat merupakan perbandingan antara jumlah penumpang yang berada di dalam kendaraan dengan kapasitas kendaraan dalam bentuk persentase. Dimana faktor muat ini diperoleh dari pencatatan terhadap jumlah penumpang saat kendaraan melewati titik survei.

Tabel V. 14 Load Factor Angkutan Pedesaan

Menurut Standar Bank Dunia

NO	TRAYEK	LOAD FACTOR	STANDAR BANK DUNIA	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	50%	70%	TIDAK MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	47%	70%	TIDAK MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	59%	70%	TIDAK MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	46%	70%	TIDAK MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	43%	70%	TIDAK MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa tidak ada trayek yang memenuhi ketentuan load factor menurut Standar Bank Dunia.

V.3.5 Waktu Perjalanan

Tabel V. 15 Waktu Perjalanan

NO	TRAYEK	WAKTU PERJALANAN (MENIT)	WAKTU PERJALANAN (JAM)	STANDAR BANK DUNIA (JAM)	KETERANGAN
1	BANDAR JAYA-GUNUNG SUGIH	36	0.6	1-1,5	MEMENUHI
2	BANDAR JAYA-PONCOWATI	44	0.7	1-1,5	MEMENUHI
3	BANDAR JAYA-BANDAR AGUNG	78	1.3	1-1,5	MEMENUHI
4	BANDAR JAYA-PADANG RATU	72	1.2	1-1,5	MEMENUHI
5	BANDAR JAYA-BANJAR RATU	71	1.2	1-1,5	MEMENUHI

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa waktu perjalanan pada semua trayek memenuhi Standar Bank Dunia.

V.3.6 jumlah penumpang terangkut

Tabel V. 16 Jumlah Penumpang Terangkut/Hari

TRAYEK	KAPASITAS (ORANG)	LOAD FACTOR (%)	RIT	KENDARAAN YANG BEROPERASI (UNIT)	JUMLAH PENUMPANG YANG TERANGKUT (ORANG/HARI)	TOTAL PNP TERANGKUT (ORANG/HARI /KENDARAAN)
<i>A</i>	<i>B</i>	<i>C</i>	<i>D</i>	<i>E</i>	$f = \frac{b*c*d}{e}$	$g = \frac{f}{e}$
BANDAR JAYA - GUNUNG SUGIH	12	49%	4	19	447	24
BANDAR JAYA - PONCOWATI	12	53%	5	42	1336	32
BANDAR JAYA - BANDAR AGUNG	12	61%	4	41	1200	29
BANDAR JAYA - PADANG RATU	12	43%	2	13	134	10
BANDAR JAYA - BANJAR RATU	12	45%	2	14	151	11

Berdasarkan tabel hasil analisis di atas, dapat diketahui bahwa jumlah penumpang yang terangkut setiap harinya tertinggi pada Bandar jaya - Poncowati sebanyak 1336 orang/hari, sedangkan jumlah penumpang terangkut terendah pada Trayek Bandar jaya – Padang ratu sebanyak 134 orang/hari.

V.4 Bentuk Usulan Peningkatan Angkutan Pedesaan

Berdasarkan survei yang dilakukan untuk mendapatkan sistem pembaruan di angkutan pedesaan Kabupaten Lampung Tengah di dapatkan hasil sebagai berikut :

1. Sesuai dengan analisis di atas tentang tidak kenyamanan penumpang terhadap angkutan pedesaan maka bentuk usulan yang diberikan adalah pembaruan atau perbaikan interior didalam angkutan pedesaan.
2. Sesuai analisis tentang banyaknya keluhan terhadap pengemudi pengendara yang tidak berkeselamatan bentuk usulan yang diberikan adalah dengan memberikan pelatihan kompetensi bagi pengemudi angkutan pedesaan yang berkeselamatan.
3. Perlu dilakukan keteraturan terhadap jadwal keberangkatan dan kedatangan angkutan pedesaan yang benra-benar sesuai jadwal yang telah ditentukan karena akan berdampak pada penumpang yang menunggu keberangkatan maupun kedatangan angkutan pedesaan tersebut, sehingga perlu dilakukan sosialisasi mengenai hal tersebut kepada pengemudi-pengemudi angkutan pedesaan, jika melanggar perlu diterapkan sanksi

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

VI.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan analisis data maka dapat diketahui bahwa permasalahan yang terjadi pada angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah dilihat dari segi penumpang, operator, dan pemerintah serta dari permasalahan yang ada, diupayakan dalam memecahkan masalah dan mencari solusinya. Maka kesimpulan yang diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Masyarakat Kabupaten Lampung Tengah lebih memilih menggunakan angkutan pribadi di bandingkan dengan Angkutan pedesaan, Karena Angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah hanya terdapat 5 trayek dengan tingkat operasinya baik, namun angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah saat ini tidak membuat penumpang merasa lebih nyaman dan aman dikarenakan interior didalam angkutan pedesaan yang kurang laik dan pengemudi yang berkendara tidak berkeselamatan. Angkutan pedesaan di Kabupapaten Lampung Tengah yang ada saat ini juga tidak membuat penumpang merasa nyaman dan aman dikarenakan interiornya tidak bagus dan pengemudinya terlalu kencang membawa kendaraanya.
2. Dari hasil analisis yang di dapat, kinerja pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah belum memenuhi standar pelayanan yang ditentukan berupa nilai load faktor 59%, tingkat operasi kendaraan yang tidak mencapai 90%, yaitu 43%, dan usia kendaraan yang relatif tua yaitu rata-rata 10 tahun.

3. Faktor – faktor yang mempengaruhi angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah menjadi buruk adalah sebagai berikut : kurang laiknya interior kendaraan yang buruk; Pemberangkatan yang tidak sesuai Jadwal Pemberangkatan; serta Waktu tunggu yang lama.

VI.2 Saran

Berdasarkan pemecahan masalah yang terdapat pada Kabupaten Lampung Tengah, maka dapat disarankan sebagai berikut :

1. Adanya perhatian dan pengawasan dari pemerintah daerah setempat pada pelayanan angkutan umum khususnya angkutan pedesaan karena penyediaan pelayanan angkutan umum menjadi kewajiban pemerintah dan oleh sebab itu selain memberikan bentuk pelayanan berupa angkutan pedesaan, pemerintah daerah setempat harus memperhatikan kualitas pelayanan umum yang diberikan dapat dilakukan evaluasi secara berkala agar kualitas dari pelayanan angkutan umum di Kabupaten Lampung Tengah tetap baik dan juga mengevaluasi terkait izin kapasitas kendaraan mobil penumpang umum (8 penumpang) menurut SK Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 tahun 2002)
2. Perlu adanya peremajaan armada angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah karena umur rata-rata kendaraan yaitu 10 tahun menjadikan tingkat kenyamanan dan keamanan menjadi rendah dari penumpang. Hal ini dapat berakibat turunnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum. Pada KM 35 Tahun 2003 dijelaskan bahwa standar pembatasan umur kendaraan umum maksimal adalah 5 tahun.

DAFTAR PUSTAKA

Republik Indonesia. 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta

.2003, Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dijalan Dengan Kendaraan Umum, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

.2013, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

.2014, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

. 2013, Peraturan Menteri Nomor 35 Tahun 2013 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

. 2012, SK Dirjen No 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta. 1

. 2014, Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

. 2015, Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.

.2015, Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

. 1996, SK Bupati No 245 Tahun 1996 Tentang jumlah trayek
Angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Tengah.

. 2019, SK Bupati No 35 Tahun 2019 Tentang Perizinan
Jaringan Trayek Dan Perizinan Angkutan Umum.

Politeknik Transportasi Datar Indonesia-STTD.2022. Buku
Pedoman Tugas Akhir, Bekasi.

LAMPIRAN

VISUALISASI ANGKUTAN PEDESAAN



BANDAR JAYA- PONCOWATI



BANDAR JAYA – GUNUNG SUGIH



BANDAR JAYA- BANDAR AGUNG



BANDAR JAYA – BANJAR RATU



BANDAR JAYA – PADANG RATU

Lampiran 1 Angkutan Pedesaan

TRAYEK	WARNA	TIPE KEND	KAPASITAS KEND (ORG)	KEPEMILIKAN KENDARAAN	JUMLAH ARMADA (UNIT)		UMUR RATA-RATA KEND (THN)	RUTE YANG DILALUI	PANJANG RUTE (KM) SESUAI SK	PANJANG RUTE (KM) YANG TERTEMPUH	PROSEDUR PEMBERAN GRATAN	TARIF (Rp)	PEJABAT PEMBERI IZIN	WAKTU PERJALANAN SESUAI SK	WAKTU PERJALANAN YANG TERTEMPUH
					IZIN	OP									
Bandar jaya – Gunung sugih	Biru laut	Mikrolet	12	Pribadi	44	19	7	Jl. Lintas sumatera	14	7	Tidak Terjadwal	5000	Dinas perhubungan kab lampung tengah	84 menit	36 menit
Bandar jaya - Peccowati	Orange	Mikrolet	12	Pribadi	150	42	7	Jl. Lintas sumatera	10	10	Tidak Terjadwal	5000	Dinas perhubungan kab lampung tengah	44 menit	44 menit
Bandar jaya – bandar agung	Hijau Puyus	Mikrolet	12	Pribadi	250	41	16	Jl. Lintas sumatera	25	25	Tidak Terjadwal	10000	Dinas perhubungan kab lampung tengah	78 menit	78 menit
Bandar jaya – Padang ratu	Abu-abu tua	Mikrolet	12	Pribadi	52	13	14	Jl lintas sumatera	37	21	Tidak Terjadwal	10000	Dinas perhubungan kab lampung tengah	125 menit	72 menit
Bandar jaya – Banjar ratu	Ungu	Mikrolet	12	Pribadi	78	14	14	Jl lintas sumatera	30	23	Tidak Terjadwal	10000	Dinas perhubungan kab lampung tengah	95 menit	71 menit

Lampiran 2 Profil Angkutan Pedesaan Kabupaten Lampung Tengah