

# PERENCANAAN ANGKUTAN SEKOLAH DI KABUPATEN LOMBOK TIMUR

## SCHOOL TRANSPORT PLANNING IN EAST LOMBOK DISTRICT

**Ikhsan Sofyan Hady<sup>1\*</sup>, Dani Hardianto, S.Si.T.<sup>2</sup>, Ir. Edi Santosa, M.M., M.T<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Taruna Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

<sup>2</sup>Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

<sup>3</sup> Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu Km.3,5, Cibitung, Bekasi Jawa Barat 17520

[ikhsansofyanhady25@gmail.com](mailto:ikhsansofyanhady25@gmail.com)

### **Abstract**

*In educational activities, schools are one of the infrastructures to advance the younger generation. The location of schools in East Lombok Regency is spread across several sub-districts with a considerable number of students in each school. According to data from the East Lombok District Police Department, the student accident rate is the highest number of accidents with 414 accidents in 5 years. The highest accident rate is mostly students with high school backgrounds with a total of 943 accidents in the last 5 years. In order to support the activities and mobility of these students and to reduce the rate of accidents involving students, supporting facilities are needed. Facilities that should be provided to support the activities of students are provided special student transportation called school transportation. From the results of the analysis conducted, 6 proposed routes for school transportation were obtained where the costs incurred to use school transportation after being subsidized were free*

**Keywords:** School Transportation, Route Determination, Subsidy

### **Abstrak**

Dalam kegiatan Pendidikan, sekolah merupakan salah satu prasarana untuk memajukan generasi muda. Lokasi sekolah di Kabupaten Lombok Timur tersebar di beberapa kecamatan dengan jumlah pelajar yang cukup banyak di masing-masing sekolah. Menurut data Satlantas Polres Kabupaten Lombok Timur, tingkat kecelakaan pelajar merupakan kecelakaan terbanyak tertinggi dengan jumlah 414 kecelakaan dalam 5 tahun. Tingkat kecelakaan tertinggi mayoritas merupakan pelajar dengan latar belakang SLTA dengan jumlah 943 kecelakaan dalam 5 tahun terakhir. Guna mendukung aktivitas dan mobilitas pelajar tersebut dan untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang melibatkan pelajar, maka sangat diperlukan sarana yang menunjang. Sarana yang seharusnya disediakan untuk menunjang kegiatan para pelajar adalah disediakan angkutan khusus pelajar yang disebut angkutan sekolah. Dari hasil analisis yang dilakukan didapatkan 6 rute usulan untuk angkutan sekolah dimana biaya yang dikeluarkan untuk menggunakan angkutan sekolah setelah disubsidi yakni gratis

**Kata Kunci:** Angkutan Sekolah, Penentuan Trayek, Subsidi

## **PENDAHULUAN**

### **Latar Belakang**

Dalam kegiatan Pendidikan, sekolah merupakan salah satu prasarana untuk memajukan generasi muda. Lokasi sekolah di Kabupaten Lombok Timur tersebar di beberapa kecamatan dengan jumlah pelajar yang cukup banyak di masing-masing sekolah. Transportasi tidak hanya dibutuhkan oleh kalangan masyarakat yang digunakan untuk bekerja, belanja, melakukan kegiatan sosial dan lain-lain. Tetapi transportasi sangat dibutuhkan oleh para pelajar untuk memudahkan aktivitas perjalanan berangkat dan pulang sekolah. Dalam Survei wawancara yang dilakukan di Tim PKL Kabupaten Lombok Timur tahun 2022 didapatkan maksud perjalanan menggunakan angkutan umum diantaranya 24% digunakan untuk belanja, 17% digunakan untuk sekolah, 16% digunakan untuk bekerja, dan 11% digunakan untuk rekreasi. Sebanyak 16% pengguna angkutan umum berusia 10-19 tahun yang merupakan usia pelajar.

Dari data tim PKL Kabupaten Lombok Timur (2022), penggunaan kendaraan pribadi di kabupaten Lombok Timur sebesar 96%. Untuk sepeda motor sebesar 75% dan mobil 18%. Menurut data Satlantas Polres Kabupaten Lombok Timur, tingkat kecelakaan pelajar merupakan kecelakaan terbanyak tertinggi dengan jumlah 414 kecelakaan dalam 5 tahun terakhir dan tingkat kecelakaan tertinggi juga diduduki oleh pengendara yang tidak memiliki SIM sebanyak 1266 kecelakaan dalam 5 tahun terakhir. Tingkat kecelakaan tertinggi mayoritas merupakan pelajar dengan latar belakang SLTA dengan jumlah 943 kecelakaan dalam 5 tahun terakhir. Berdasarkan usia pada tahun 2022, usia yang paling tinggi terlibat kecelakaan ialah usia antara 16 - 30 tahun dengan jumlah 127 kecelakaan. Dikarenakan pada usia tersebut termasuk usia produktif, hal ini mengkhawatirkan bagi para pelajar yang banyak menggunakan kendaraan bermotor pribadi. Guna mendukung aktivitas dan mobilitas pelajar tersebut dan untuk mengurangi tingkat kecelakaan yang melibatkan pelajar, maka sangat diperlukan sarana yang menunjang. Sarana yang seharusnya disediakan untuk menunjang kegiatan para pelajar adalah disediakan angkutan khusus pelajar yang disebut angkutan sekolah. Dalam rangka menyediakan angkutan umum yang dapat membantu kegiatan pelajar tersebut maka diperlukan perencanaan angkutan sekolah dengan mempertimbangkan segala aspek yang terkait. Angkutan sekolah dapat menjadi solusi alternatif angkutan yang memiliki kapasitas yang besar sehingga dapat mengurangi pemakaian kendaraan pribadi bagi pelajar.

### **Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah yang didapatkan sebagai berikut:

1. Bagaimana mengetahui asal dan tujuan siswa sekolah?
2. Berapa banyak potensi pelajar yang memilih angkutan sekolah?
3. Bagaimana operasional angkutan sekolah dengan tujuan perjalanan?
4. Berapa banyak Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan sekolah?

### **Maksud dan Tujuan Penelitian**

Maksud penelitian dari skripsi ini adalah untuk mengakomodir kebutuhan perjalanan pelajar di Kabupaten Lombok Timur, mengurangi kecelakaan lalu lintas yang melibatkan para pelajar, memberdayakan angkutan umum menjadi angkutan sekolah, dan meningkatkan penggunaan angkutan umum yang nyaman dan aman sehingga mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Sementara Tujuan dari pembuatan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui jumlah permintaan kebutuhan pelayanan angkutan sekolah
2. Mengetahui Asal dan Tujuan anak sekolah di Kabupaten Lombok Timur
3. Menentukan rute angkutan sekolah yang efektif dan efisien
4. Menganalisis kinerja pengoperasian angkutan sekolah di Kabupaten Lombok Timur
5. Membuat perhitungan biaya operasional kendaraan angkutan sekolah

### **METODOLOGI PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan sifat penelitian deskriptif. Analisis yang dilakukan berupa Analisis Permintaan Penumpang Angkutan Sekolah, Penentuan Rute Trayek, Analisis Operasional Angkutan Sekolah dan Analisis Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dan Tarif. Setelah analisis dilakukan maka nantinya akan didapatkan rute usulan untuk angkutan sekolah dan juga besaran biaya yang akan dikeluarkan oleh pengguna angkutan sekolah.

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **Angkutan Sekolah**

Menurut Peraturan Menteri No. 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, Angkutan Sekolah merupakan pelayanan Angkutan yang disediakan untuk mengangkut sekolah dari dan ke lokasi sekolah. Angkutan Sekolah dapat menggunakan kendaraan milik sekolah, kendaraan umum yang disewa dari Perusahaan Angkutan Umum, atau kendaraan umum yang dimiliki oleh Pemerintah Daerah.

#### **Penentuan Rute Trayek**

Dalam perencanaan suatu rute secara umum mengarah pada 2 (dua) kepentingan umum, yaitu kepentingan pihak pengguna jasa dan kepentingan pengelola jasa. Maka diperlukan suatu persetujuan agar kepentingan pengguna yaitu kenyamanan dan kemudahan dalam perpindahan serta kebutuhan pengelola adalah biaya yang rendah agar menguntungkan. Oleh karena itu, dilakukan kajian dan perhitungan agar kedua kebutuhan terpenuhi. Tahapan-tahapan dalam perencanaan suatu rute adalah sebagai berikut (Santoso, 1996) Identifikasi Daerah Pelayanan, Analisa Kondisi Jalan, Penentuan Koridor Daerah Pelayanan, Identifikasi Lintasan Rute dan Analisis dan Penentuan Rute Terpilih.

### **Biaya Operasional Kendaraan**

Biaya Operasi kendaraan (BOK) adalah total biaya yang dikeluarkan oleh pemakai jalan dengan menggunakan moda tertentu dari zona asal ke zona tujuan (Roma Dearn et.al 2022). Biaya operasional menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 792 Tahun 2021 Tentang Pedoman Teknis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan terdiri dari 2 (dua) rincian biaya, yaitu biaya langsung dan biaya tidak langsung.

### **Subsidi**

Subsidi merupakan bantuan keuntungan yang dibayarkan kepada suatu bisnis atau sektor yang diberikan oleh pemerintah kepada operasional jasa angkutan umum untuk mencegah kerugian dari angkutan umum tersebut. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, ditegaskan bahwa Pemerintah memberikan jaminan ketersediaan angkutan umum massal. Regulasi ini menunjukkan pentingnya peran transportasi sehingga diperlukan penataan yang terpadu. Penataan ini diharapkan mampu mendorong tersedianya jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan/permintaan, dalam pengertian dapat memberikan tingkat pelayanan yang layak dan dengan biaya yang terjangkau oleh pemakai jasa transportasi. Apabila diperlukan, pemerintah berkewajiban untuk memberikan subsidi bagi angkutan umum massal yang belum untung.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Analisis Permintaan Angkutan Sekolah**

Dalam menentukan besaran jumlah permintaan pelajar akan angkutan sekolah dan mengetahui karakteristik pelajar di lokasi penelitian sebelumnya perlu dilakukan survei wawancara pelajar di sekolah-sekolah yang akan dijadikan titik lokasi penelitian. Dilakukan pengambilan sampel dengan menggunakan metode slovin.

**Tabel 1** Sampel Sekolah

NO	NAMA SEKOLAH	JUMLAH PESERTA DIDIK	PROPORSI	SAMPEL	PEMBULATAN	FAKTOR EKSPANSI
1	SMA 1 TERARA	1,063	9%	33.63	34	31.26
2	SMKN 1 SIKUR	945	8%	29.90	30	31.50
3	SMA 1 MABAGIK	967	8%	30.59	31	31.19
4	SMA 2 SELONG	1,187	10%	37.55	38	31.24
5	SMA 1 SELONG	1,208	10%	38.22	38	31.79
6	SMK 1 SAKRA	765	6%	24.20	24	31.88
7	SMA 1 SAKRA	1,087	9%	34.39	34	31.97
8	SMP 1 TERARA	980	8%	31.00	31	31.61
9	SMP 1 SIKUR	692	6%	21.89	22	31.45
10	SMP 1 MABAGIK	889	7%	28.12	28	31.75
11	SMP 3 SELONG	422	3%	13.35	13	32.46
12	SMP 2 SAKRA	651	5%	20.59	21	31.00
13	SMP 1 SAKRA	780	6%	24.68	25	31.20
14	SDN 3 SELONG	413	3%	13.07	13	31.77
15	SDN 2 SELONG	195	2%	6.17	6	32.50
JUMLAH SAMPEL		12244	100%	387.35		

Dari hasil survei wawancara 15 (lima belas) sekolah diperoleh data karakteristik perilaku perjalanan perjalanan, Para pelajar yang bersekolah didominasi oleh siswa laki-laki dengan jumlah 59%. Bahwa jumlah pelajar terbanyak berasal dari zona 2 dikarenakan tata guna lahan dari zona 2 yang merupakan permukiman padat. Jenis moda yang sering digunakan pelajar untuk ke sekolah adalah dengan menggunakan sepeda motor dengan nilai 56%. Diketahui alasan pemilihan moda yang paling tinggi dikarenakan alasan cepat yaitu sebesar 47% dan alasan terbesar kedua yaitu nyaman sebesar 25%. Waktu perjalanan didominasi antara <5menit sebesar 49%, kemudian yang paling sedikit yaitu 15-25 menit yang hanya sebesar 4%. Biaya perjalanan terbesar yaitu < Rp 5.000 sebesar 57% dan untuk persentase terendah yaitu Rp 10.000 – Rp 15.000 yaitu sebesar 3%. Kondisi angkutan umum yang ada di Kabupaten Lombok Timur saat ini dalam kondisi waktu tunggu yang lama sebesar 44% diikuti dengan tidak terlayani angkutan umum dengan persentase 38%. Dari hasil analisa diketahui jumlah permintaan angkutan sekolah sebanyak 7825 pelajar untuk permintaan potensial. Untuk penentuan jenis kendaraan untuk angkutan sekolah jenis kendaraan yang dinilai efektif ialah dengan menggunakan kendaraan bus kecil.

### Analisis Penentuan Rute Angkutan Sekolah

Penentuan rute rencana operasional angkutan sekolah tetap mengambil konsep dari Software Visum yaitu ruas jalan yang memiliki permintaan tertinggi sesuai dengan data matriks asal-tujuan yang telah diinput ke dalam software dan dirangkum pola pergerakan siswa dari dan menuju sekolah. Dari jaringan jalan hasil analisis software vissum, jaringan jalan tersebut disesuaikan dengan kondisi tata guna lahan dimana kawasan yang menjadi potensi tempat tinggal siswa diharapkan dapat mudah dijangkau para pelajar hanya dengan berjalan kaki saja. Rute ini juga mempertimbangkan pola pergerakan siswa sehingga meminimalisir transfer antar moda oleh siswa. Selain itu penentuan rute rencana operasional angkutan sekolah disesuaikan dengan trayek angkutan umum yang ada sehingga tidak ada trayek angkutan sekolah yang saling tumpang tindih. Dari hasil pembebanan dipilih 3 rute dalam perencanaan pengoperasian angkutan sekolah. Masing-masing rute memiliki cakupan wilayah tersendiri dan mewakili permintaan perjalanan berdasarkan hasil pembebanan perjalanan siswa sekolah maka diperoleh permintaan pada setiap link (jalan) yang dilewati angkutan sekolah. Keseluruhan dari perencanaan rute tersebut telah disesuaikan dengan pertimbangan lainnya.



Sumber: Hasil Analisis

**Gambar 1** Peta Rencana Rute Angkutan Sekolah

### Analisis Operasional Angkutan Sekolah

Waktu Operasi Angkutan Sekolah berbeda dengan angkutan umum dikarenakan angkutan sekolah memiliki waktu operasional yang terbatas yaitu pada saat jam berangkat sekolah dan

jam pulang sekolah. Pada pagi hari Angkutan Sekolah mulai beroperasi jam 05.30-07.00, dan untuk jadwal siang mulai beroperasi jam 12.00-16.00. Total waktu operasi untuk angkutan sekolah yaitu 5 jam 30 menit (330 menit). Waktu Operasi tersebut nantinya akan digunakan untuk menghitung armada yang beroperasi dan penjadwalan angkutan sekolah. Berdasarkan pertimbangan tersebut, maka kecepatan yang direncanakan yaitu 40 km/jam. Faktor muat yang direncanakan untuk angkutan sekolah di Kabupaten Lombok Timur adalah 100%. Waktu tempuh terlama adalah rute 6 yaitu selama 14 menit dikarenakan panjang rute yang lebih jauh dari rute lainnya. Headway setiap rute berbeda-beda tergantung dari jumlah permintaan penumpang pada setiap rute. Waktu sirkulasi terlama yaitu rute 6 yaitu selama 36 menit dikarenakan rute tersebut memiliki panjang rute yang lebih jauh dari rute lainnya. Jumlah rit di setiap rute nya untuk satu kendaraan dalam satu rute dalam setiap operasinya. Jumlah rit shift pagi dan shift siang berbeda dikarenakan waktu operasi yang berbeda. Frekuensi setiap rute berbeda-beda tergantung dari lamanya headway dan jumlah permintaan pada setiap rute. Rute tertinggi yaitu rute 6 dengan panjang 18.42 km dimana rute ini merupakan rute terpanjang dan untuk rute terendah yaitu rute 2 dengan Panjang 10.2 km dimana merupakan rute tersingkat. Untuk total jumlah kebutuhan armada yaitu 15 armada.

### Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Dalam tahapan Analisis Biaya Operasional diasumsikan berlandaskan pada Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 792 Tahun 2021 Tentang Pedoman Teknis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang. Dalam Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan terdapat banyak komponen yang harus dihitung dimana Biaya Operasional Kendaraan dibedakan menjadi 2 yaitu Biaya langsung dan Biaya Tak Langsung.

**Tabel 2** Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Sekolah

KOMPONEN BIAYA	Rute 1	Rute 2	Rute 3	Rute 4	Rute 5	Rute 6
<b>BIAYA LANGSUNG</b>						
a. Penyusutan	Rp561.82	Rp537.59	Rp579.23	Rp543.15	Rp568.82	Rp595.38
b. Bunga modal	Rp412.94	Rp395.13	Rp425.74	Rp399.22	Rp418.08	Rp437.60
c. Gaji dan tunjangan awak angkutan	Rp613.20	Rp586.75	Rp632.20	Rp592.82	Rp620.83	Rp649.82
d. BBM	Rp680.00	Rp680.00	Rp680.00	Rp680.00	Rp680.00	Rp680.00
e. Ban	Rp155.83	Rp155.83	Rp155.83	Rp155.83	Rp155.83	Rp155.83
f. Service kecil	Rp282.75	Rp282.75	Rp282.75	Rp282.75	Rp282.75	Rp282.75
g. Service besar	Rp110.08	Rp110.08	Rp110.08	Rp110.08	Rp110.08	Rp110.08
h. Over Houl mesin	Rp19.00	Rp19.00	Rp19.00	Rp19.00	Rp19.00	Rp19.00
i. Over Houl body	Rp57.00	Rp57.00	Rp57.00	Rp57.00	Rp57.00	Rp57.00
k. STNK/pajak kendaraan	Rp16.39	Rp15.68	Rp16.89	Rp15.84	Rp16.59	Rp17.37
l. Kir	Rp4.31	Rp4.13	Rp4.45	Rp4.17	Rp4.37	Rp4.57
<b>BIAYA TIDAK LANGSUNG</b>						
a. Biaya Pengelolaan	Rp2.16	Rp2.06	Rp1.22	Rp1.15	Rp1.20	Rp1.26
<b>BOK (kend/km)</b>	Rp2.915	Rp2.846	Rp2.964	Rp2.861	Rp2.935	Rp3.011
<b>10% Tarif</b>	Rp123	Rp84	Rp122	Rp108	Rp122	Rp160
<b>Tarif Pokok</b>	Rp1.232	Rp840	Rp1.219	Rp1.077	Rp1.223	Rp1.604
<b>JUMLAH</b>	Rp1.355.40	Rp924.35	Rp1.340.38	Rp1.184.31	Rp1.345.57	Rp1.763.93

Dari Perhitungan biaya operasional kendaraan akan didapatkan hasil perhitungan tarif dasar. Berikut ini adalah rekapan dari perhitungan tarif per rute dari angkutan sekolah di Kabupaten Lombok Timur:

**Tabel 3** Tarif per Rute Angkutan Sekolah

Rute	Panjang Trayek (A-B)	Tarif Pokok (/Pnp/Km)	Tarif BOK (/Pnp/Perjalanan)	10% Keuntungan	Tarif
Rute 1	7.3	Rp169	Rp1,232	Rp123	Rp1,355
Rute 2	5.1	Rp165	Rp840	Rp84	Rp924
Rute 3	7.1	Rp172	Rp1,219	Rp122	Rp1,340
Rute 4	6.5	Rp166	Rp1,077	Rp108	Rp1,184
Rute 5	7.2	Rp170	Rp1,223	Rp122	Rp1,346
Rute 6	9.2	Rp174	Rp1,604	Rp160	Rp1,764

diketahui bahwa tarif yang tertinggi yaitu pada trayek 6 dengan tarif Rp 1,764.

### Perhitungan Subsidi Angkutan Sekolah

Setelah dilakukan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan yang menghasilkan biaya operasional kendaraan per rute dan perhitungan tarif angkutan untuk menentukan tarif untuk

angkutan sekolah di tiap rute. Perhitungan biaya operasional kendaraan hanya menghitung operasi angkutan sekolah tanpa memperhitungkan operasional di luar jam operasi angkutan sekolah. Sehingga tarif yang dikeluarkan untuk Angkutan Umum adalah tarif lama yang berlaku di kondisi eksisting. Karena Angkutan yang direncanakan ini merupakan angkutan sekolah berbasis angkutan umum, maka dalam penetapan tarif harus di bawah tarif angkutan umum yang ada. Dalam perhitungan ini diberikan 2 skenario yaitu subsidi Sebagian dan subsidi penuh, subsidi sebagian nantinya pelajar hanya membayar ongkos angkutan sesuai kemauan pelajar membayar tarif sebesar Rp 1,000. Sedangkan subsidi penuh merupakan bantuan dari pihak pemerintah dimana nantinya menanggung semua biaya dari angkutan sekolah. Sehingga para pelajar tidak perlu membayar biaya angkutan sekolah atau gratis.

**Tabel 4** Perhitungan Subsidi Penuh

Rute	Jumlah Hari Operasi per Tahun	Tarif (BOK)	Tarif yang Ditetapkan	Demand	Subsidi/Hari	Subsidi/Tahun
Rute 1	264	Rp 1,355	Rp -	2516	Rp 3,410,422	Rp 900,351,517
Rute 2	264	Rp 924	Rp -	1883	Rp 1,740,681	Rp 459,539,890
Rute 3	264	Rp 1,340	Rp -	644	Rp 863,048	Rp 227,844,756
Rute 4	264	Rp 1,184	Rp -	699	Rp 828,267	Rp 218,662,575
Rute 5	264	Rp 1,346	Rp -	964	Rp 1,297,670	Rp 342,584,787
Rute 6	264	Rp 1,764	Rp -	1118	Rp 1,971,422	Rp 520,455,329
Total					Rp 25,066,212	Rp 2,669,438,855

Subsidi penuh yang harus dikeluarkan oleh pemerintah yaitu sebesar Rp 2,669,438,855 per tahun. Subsidi penuh yang dikeluarkan pemerintah menjadi dorongan bagi pelajar untuk berpindah moda ke angkutan sekolah.

## KESIMPULAN

Dari hasil analisis yang telah dilakukan dan terkait dengan tujuan penelitian ini, maka disimpulkan bahwa:

- Berdasarkan hasil survey wawancara pelajar, bahwa untuk permintaan angkutan sekolah sebesar 6724 siswa untuk demand dan 7825 siswa untuk potensial. Pergerakan paling tinggi berada di zona 24 karena pada kawasan tersebut merupakan pemukiman penduduk.
- Rute untuk angkutan sekolah dibagi menjadi tiga yaitu:
  - Rute 1 dengan jarak tempuh 7.3 km
  - Rute 2 dengan jarak tempuh 5.1 km
  - Rute 3 dengan jarak tempuh 7.1 km
  - Rute 4 dengan jarak tempuh 6.5 km
  - Rute 5 dengan jarak tempuh 7.2 km
  - Rute 6 dengan jarak tempuh 9.2 km
- Rencana Jadwal untuk pengoperasian angkutan sekolah terdiri dari 2 shift yaitu shift pagi dari 06.00 – 07.30 dan untuk shift siang dari 12.00 – 16.00. Untuk Pembagian rit masing-masing rute yaitu:
  - Rute 1: 12 rit (3 rit shift pagi dan 9 rit shift siang)
  - Rute 2: 18 rit (5 rit shift pagi dan 13 rit shift siang)
  - Rute 3: 12 rit (3 rit shift pagi dan 9 rit shift siang)
  - Rute 4: 14 rit (4 rit shift pagi dan 10 rit shift siang)
  - Rute 5: 12 rit (3 rit shift pagi dan 9 rit shift siang)
  - Rute 6: 9 rit (2 rit shift pagi dan 7 rit shift siang)
- Tarif yang dikenakan untuk pelajar dalam perencanaan angkutan sekolah yaitu:
  - Rute 1 : Rp 1,355
  - Rute 2 : Rp 924
  - Rute 3 : Rp 1,340
  - Rute 4 : Rp 1,184
  - Rute 5 : Rp 1,346

- Rute 6 : Rp 1,764

Untuk subsidi sebagian perhari sebesar Rp 2,571,818 dan Rp 678,959,853 untuk subsidi sebagian per tahun. Jika diberlakukan subsidi penuh maka tarif untuk angkutan sekolah di gratiskan. untuk subsidi penuh perhari sebesar Rp 25,066,212 dan subsidi penuh per tahun sebesar Rp2,669,438,855.

## REFERENSI

- 2019, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- 2009, *Undang-Undang No. 38 Tahun tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- 2019, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- 2018, *Peraturan Menteri No. 117 Tahun Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- 2002, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- 2009, *Undang - Undang No. 22 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Departemen Perhubungan, Jakarta.
- 2007, *Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No: SK.967/AJ.202/DRJD/2007, tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Sekolah*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- 2002, *Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
- 2021, *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. 792 tentang Pedoman Teknis perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan*, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- H Darmadi, *"Metode penelitian Pendidikan dan Sosial"*, Bandung: alfabeta (2013)
- OZ Tamin, *"Perencanaan dan Pemodelan Transportasi"* (Penerbit ITB, 2000).
- GD Pratiwi and DS AH, *"Analisis Permintaan Masyarakat Terhadap Transportasi Umum Di Kota Banda Aceh (Studi Kasus Trans Koetaradja)"*, Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi.
- Dhinahadi Vitriyana and Eva Azhra Latifa, *"Analisis Pemilihan Moda Transportasi Menuju Bandara Soekarno Hatta Menggunakan Mobil Penumpang Dan Kereta Api"*, Jurnal Poli-Teknologi 18, no.1 (Politeknik Negeri Jakarta, 2019),
- Santoso, Idwan. *"Perencanaan Prasarana Angkutan Umum"*, Pusat Studi Transportasi Universitas Diponegoro, Surabaya (1996).
- A Salim, *"Manajemen Transportasi, Jakarta"*, PT Raja Grafindo Persada (1993)
- Fahira Rizkiani Filla, *"Pemilihan Moda Transportasi Darat Dalam Mendukung Efektivitas Pengiriman Barang."* (2022).

- A Nisa, "*Analisis Perilaku Generasi Millenials Terhadap Permintaan Transportasi Online di Kota Semarang*", *Diponegoro Journal of Economics* (ejournal3.undip.ac.id, 2021).
- R Dearn, A Sandhyavitri, Lita Darmayanti, "*Analisis Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Sekolah Di Kota Pekanbaru*", *Sainstek (e-Journal)* (ejournal.sttp-yds.ac.id, 2022).
- Tim PKL Kabupaten Lombok Timur 2022, *Laporan Umum Kinerja Transportas Darat Kabupaten Lombok Timur*. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Lombok Timur. 2023. *Kabupaten Lombok Timur Dalam Angka 2022*. Kabupaten Lombok Timur: BPS Kabupaten Lombok Timur