

**PENATAAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM PEDESAAN
DI KABUPATEN SINTANG
ARRANGEMENT OF THE RURAL PUBLIC TRANSPORT TRAJECT
NETWORK IN SINTANG DISTRICT**

Muhammad Alwan Narosa¹, Yanuar Dwi Herdiyanto, S. PD., M. SC²,
Ir. Edi Santoso, M. M. M. T.³
Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, Indonesia
Kementerian Perhubungan
E-mail : alwannarosa0801@gmail.com

ABSTRACT

Sintang Regency currently has 5 registered rural transport routes and only 3 routes are still active and operating. The route that experiences 100% overlap is the Sungai Durian Sungai Ukoi Terminal Route. The low load factor for rural transportation in Sintang Regency is less than 70% with the highest load factor on the Sungai Durian Sungai Ukoi Terminal Route with a percentage of 29% and also for headways that are above 60 minutes for each route. Data analysis method using data that has been collected for know the existing conditions of the study area. The analysis carried out is an analysis of the operational performance of public transport. The current operational performance of rural transport in Sintang Regency is that the highest load factor on the Sungai Durian - Sungai Ukoi Terminal Route is 29%, the average frequency is 6-2 vehicles/day, for rural transport in Sintang district, the headway reaches 276 minutes on the Sungai Durian - Sepauk Terminal route and the Existing Rural Transport Route in Sintang District all experience overlap with the largest overlap on the Sungai Durian - Sungai Ukoi Terminal Route with a percentage of 100%. Determining public transport routes needs to be considered between the number of requests and land use patterns in the study area, so that the arrangement of rural public transport in Sintang Regency can be right on target and make a positive contribution to society. It is necessary to consider operating times during busy and off-peak times, so that evenness can be maintained and the public can well served

Key words: *evaluation, route network, service coverage, load factor.*

ABSTRAK

Di Kabupaten Sintang saat ini memiliki 5 trayek angkutan pedesaan yang terdaftar dan hanya 3 trayek yang masih aktif dan beroperasi. trayek yang mengalami tumpang tindih sebesar 100 % yaitu Trayek Terminal Sungai Durian Sungai Ukoi. Rendahnya load factor angkutan pedesaan di Kabupaten Sintang yang kurang dari 70 % dengan load factor tertinggi pada Trayek Terminal Sungai Durian Sungai Ukoi dengan persentase 29 % dan juga untuk headway yang di atas 60 menit untuk setiap trayeknya. metode analisis data dengan data yang telah dikumpulkan untuk mengetahui kondisi eksisting dari wilayah studi. Analisis yang di lakukan yaitu analisis kinerja operasional angkutan umum. Kinerja operasional angkutan pedesaan di Kabupaten Sintang saat ini yaitu, factor muat tertinggi pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi sebesar 29%, frekuensi rata – rata 6-2 kendaraan/hari, untuk angkutan pedesaan di kabupaten Sintang, headway mencapai 276 menit pada trayek Terminal Sungai Durian – Sepauk dan Trayek Angkutan Pedesaan Eksisting di Kabupaten Sintang semuanya mengalami tumpang tindih dengan tumpang tindih terbesar pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi dengan persentase sebesar 100%. Penentuan rute angkutan umum perlu dipertimbangkan antara jumlah permintaan dengan pola tata guna lahan di wilayah kajian, sehingga penataan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sintang dapat tepat sasaran serta memberi kontribusi positif bagi masyarakat., perlu dipertimbangkan waktu pengoperasian pada waktu sibuk dan waktu tidak sibuk, sehingga pemerataan dapat terjaga dan masyarakat dapat terlayani dengan baik

Kata kunci : Penataan, jaringan trayek, cakupan pelayanan, load factor

PENDAHULUAN

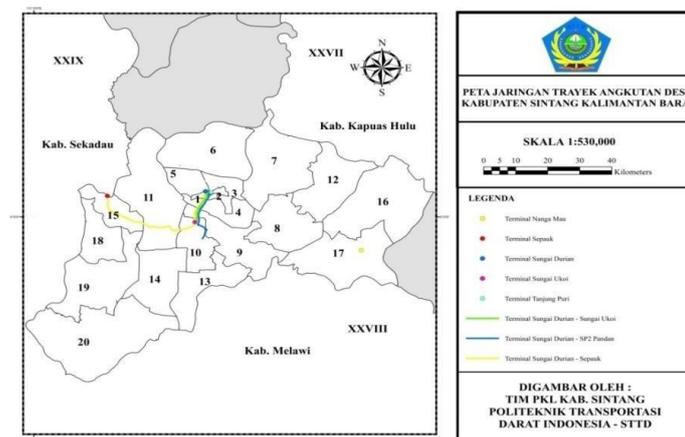
Penyebaran angkutan umum yang merata didaerah merupakan faktor yang penting untuk menentukan seberapa besar pelayanan angkutan umum tersebut. Dengan tersedianya sarana

angkutan umum yang baik dan juga memadai tentu akan dapat untuk memudahkan masyarakat daerah Kabupaten Sintang melakukan aktivitas sehari – harinya. Di Kabupaten Sintang saat ini memiliki 5 trayek angkutan pedesaan yang terdaftar dan hanya 3 trayek yang masih aktif dan beroperasi. Adapun trayek yang mengalami tumpang tindih sebesar 100 % yaitu Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi. Rendahnya load factor angkutan pedesaan di Kabupaten Sintang yang kurang dari 70 % dengan load factor tertinggi pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi dengan persentase 29 % dan juga untuk headway yang di atas 60 menit untuk setiap trayeknya.

METODE PENELITIAN

A. LOKASI & WAKTU PENELITIAN

Lokasi dan Jadwal penelitian berada pada saat kegiatan Praktek Kerja Lapangan (PKL) berlangsung. Kegiatan PKL penulis berada di Kabupaten Sintang yang berlangsung pada tanggal 6 Maret- 25 Mei 2023.



Gambar 1. Peta Trayek Angkutan Pedesaan

B. METODE PENGUMPULAN DATA

Teknik pengumpulan data dimaksud untuk menghindari permasalahan dalam pengaturan dan penataan parkir yang akan dilakukan. Dalam pengumpulan data terdapat dua jenis data yang dikumpulkan yaitu data sekunder dan data primer sebagai berikut :

1. PENGUMPULAN DATA PRIMER

Data primer didapatkan melalui pengamatan secara langsung di lapangan melalui pelaksanaan survei. Adapun survei-survei yang dilakukan antara lain:

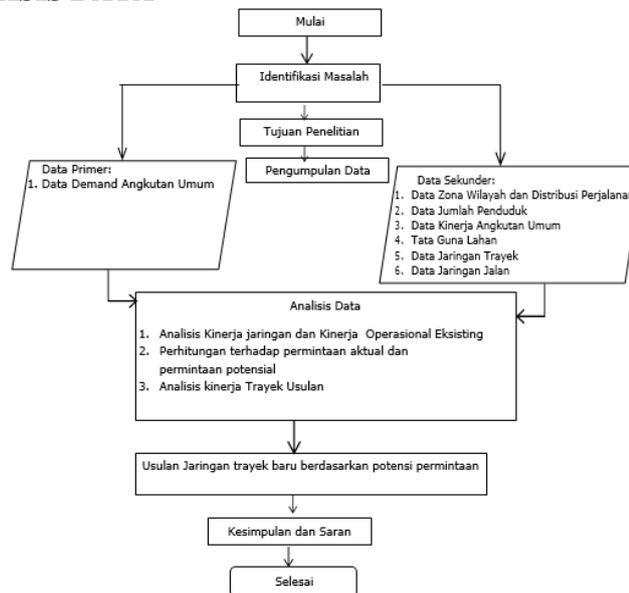
- 1) Survei Inventarisasi Angkutan Umum
- 2) Survei wawancara penumpang
- 3) Survei wawancara pengemudi
- 4) Survei Dinamis Statis

2. PENGUMPULAN DATA SEKUNDER

Data Sekunder didapatkan dari pihak instansi terkait dengan data yang diperlukan antara lain:

- 1) Data Kependudukan diperoleh dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Sintang.
- 2) Data Peta Jaringan Jalan dan hierarki jalan yang ada didapatkan dari Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Sintang.
- 3) Data peta Jaringan Trayek diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang.
- 4) Data tata guna lahan eksisting di Kabupaten Jember, data ini diperoleh dari Laporan Umum Kabupaten Sintang tahun 2023.
- 5) Data Survei Home Interview (HI), data ini diperoleh dari Laporan Umum Kabupaten Sintang tahun 2023.

C. METODE ANALISIS DATA



HASIL & PEMBAHASAN

Analisis Data & Pemecahan Masalah

A. Kinerja Jaringan Trayek

1. Cakupan Pelayanan

Jarak Untuk Orang Berjalan Kaki ini diterjemahkan dari jarak Kemauan berjalan orang ke fasilitas angkutan dari tempat tinggalnya. Untuk wilayah perkotaan dengan kepadatan pembangunan yang tinggi jarak berjalan antara rute yang paralel biasanya tidak melebihi 500 m. Sedangkan untuk wilayah pinggiran atau kepadatan rendah jarak antar rute angkutan sebaiknya tidak melebihi 1000 m. dapat dilihat bahwa luas cakupan wilayah Dengan total cakupan pelayanan luas wilayah yang sudah terlayani angkutan umum sebesar 52,40 Km. Dimana semakin besar cakupan pelayanan maka akan semakin baik kinerja jaringan trayek.

2. Kepadatan Trayek

Kepadatan trayek adalah perbandingan panjang trayek yang dilewati angkutan umum dengan panjang jalan sebenarnya di Kabupaten Sintang.

Tabel 1 Kepadatan Trayek Eksisting

ZONA	Panjang Jalan Sebenarnya(km)	Panjang Jalan yang dilewati Angkutan Umum (km)	Kepadatan Trayek (%)
1	28.8	3.9	14%
2	16.4	0	0%
3	32.6	0	0%
4	11.6	4.6	40%
5	21.5	0	0%
6	56.2	0	0%
7	19.4	0	0%
8	36.0	0	0%
9	22.0	3.2	15%
10	56.6	24.3	43%
11	31.9	13.5	42%
12	44.2	0	0%
13	27.0	0	0%
14	91.0	0	0%
15	21.7	3.2	15%
16	17.4	0	0%
17	12.0	0	0%
18	26.0	0	0%
19	36.0	0	0%
20	25.0	0	0%
Total =	633.3	52.70	8%

sumber: Analisis Tim PKL Taruna PTDI – STTD Kabupaten Sintang 2023

Dari tabel hasil analisis kinerja jaringan di atas, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa zona yang dilewat Angkutan Pedesaan di Kabupaten Sintang yang memiliki kepadatan trayek tertinggi adalah pada zona 10 sebesar 43%.

3. Panjang Tumpang Tindih Trayek

Tingkat tumpang tindih menjadi salah satu factor pertimbangan penentuan rute angkutan trayek yang direncanakan. Sesuai dengan standar SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tingkat tumpang tindih trayek tidak boleh lebih dari 50% dari panjang total trayek yang diizinkan. (SK.687/2002).

Tabel 2 Panjang Tumpang Tindih Trayek Eksisting

No.	Trayek	Panjang Tumpang Tindih (km)	Panjang Trayek (km)	Tingkat Tumpang Tindih
a	b	c	d	$f = (c/d) \cdot 100\%$
1	Terminal Sungai Durian - Sungai Ukoi	15.7	15.7	100%
2	Terminal Sungai Durian - SP2.Pandan	15.7	36	44%
3	Terminal Sungai Durian - Sepauk	15.7	50	31%

Sumber: Analisis Tim PKL Taruna PTDI – STTD Kabupaten Sintang 2023

Dari hasil tabel analisis di atas bahwasanya untuk trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Sintang semuanya mengalami tumpang tindih yaitu dengan tumpang tindih terbesar pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi yaitu sebesar 100% Trayek ini berhimpitan dengan Trayek Terminal Sungai Durian – Sepauk dan Terminal Sungai Durian – SP2. Pandan.

B. Kinerja Operasional Eksisting

1. Jumlah Armada

tingkat operasi untuk Trayek Terminal Sungai Durian – SP2. Pandan dan Terminal Sungai Durian – Sepauk 100% dikarenakan untuk kendaraan yang beroperasi dengan kendaraan yang diizinkan yaitu hanya ada satu kendaraan.

2. Frekuensi

Tabel 3 Frekuensi Trayek

No.	Trayek	Frekuensi Rata - Rata (Kend/Hari)
1	Terminal Sungai Durian - Sungai Ukoi	6
2	Terminal Sungai Durian - SP2. Pandan	2
3	Terminal Sungai Durian - Sepauk	2

Sumber: Analisis Tim PKL Taruna PTDI – STTD Kabupaten Sintang 2023

Dari hasil analisis di atas dapat disimpulkan frekuensi tertinggi pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi dengan frekuensi 6 Kend/hari dan untuk Trayek Terminal Sungai Durian – SP2. Pandan dan Trayek Terminal Sungai Durian – Sepauk yaitu 2 kend/hari.

3. Headway

Tabel 4 Headway Trayek Eksisting

No.	Trayek	Headway Rata -rata
1	Terminal Sungai Durian - Sungai Ukoi	73 Menit
2	Terminal Sungai Durian - SP2. Pandan	241 Menit
3	Terminal Sungai Durian - Sepauk	276 Menit

Sumber: Analisis Tim PKL Taruna PTDI – STTD Kabupaten Sintang 2023

Dari tabel di atas dilihat bahwa trayek yang memiliki waktu antar kendaraan tertinggi pada trayek Terminal Sungai Durian – Sepauk yaitu sebesar 276 menit dikarenakan dipengaruhi oleh jumlah armada yang hanya memiliki 1 unit pada trayek tersebut.

4. Load Faktor

Factor muat yang dikatakan baik adalah factor muat tersebut memberikan keuntungan kepada operator tetapi penumpang masih merasa nyaman. Pada tabel di atas dapat kita dapatkan bahwasanya untuk Load factor tertinggi pada trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi dengan persentase sebesar 29% dan load factor terendah pada trayek Terminal Sungai Durian-SP2. Pandan sebesar 18%.

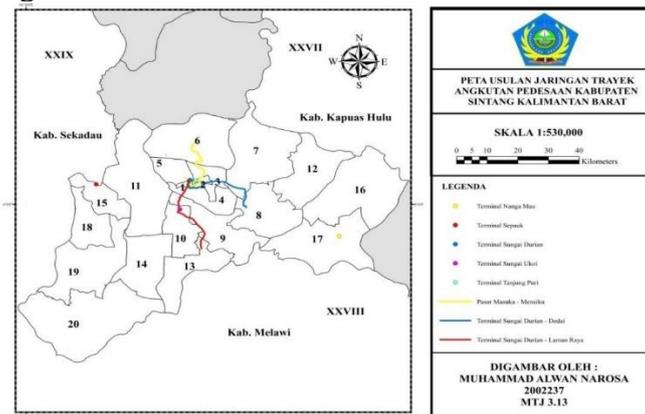
5. Waktu Tempuh

Waktu perjalanan adalah waktu yang ditempuh oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari tempat asal menuju tempat tujuan. Untuk waktu perjalanan

terlama pada trayek Terminal Sungai Durian – Sepauk dengan waktu perjalanan yaitu 92 menit dan tercepat pada trayek Sungai durian-sungai ukoi sebesar 41 menit

C. Penentuan Rute Trayek Usulan

Berdasarkan factor pertimbangan pemilihan rute jaringan trayek serta analisis kinerja jaringan trayek, pola pergerakan matriks asal – tujuan, dan tata guna lahan yang terdapat di Kabupaten Sintang, maka didapatkan 3 jaringan trayek usulan angkutan pedesaan. Kriteria yang digunakan dalam penataan jaringan trayek angkutan pedesaan dengan mempertimbangkan beberapa hal, Kondisi tata guna lahan mempengaruhi system transportasi disuatu kota/kabupaten, Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum, kepadatan penduduk yang tinggi dan karakteristik jaringan sesuai dengan berdasarkan Keputusan Dirjen Hubdat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Setelah melihat dari karakteristik jaringan jalan yang ada di Kabupaten Sintang, maka di dapatkan ruas jalan yang akan dilalui angkutan umum dengan kondisi dan jaringan jalan yang dapat dilalui oleh angkutan umum, untuk ruasjalan yang akan ditentukan dari ketiga trayek usulan sesuai juga dengan permintaan terhadap angkutan umum yang tertinggi dari 20 zona yang ada di Kabupaten Sintang dan juga untuk penentuan rute trayek usulan angkutan umum pedesaan ini juga menghindari adanya tumpang tindih yang dapat melebihi dari 50 %. Berikut merupakan Peta Jaringan Trayek usulan untuk angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sintang :



Sumber: Hasil Analisis, 2023

Gambar 2 Peta Jaringan Trayek Usulan Angkutan Pedesaan

Sesuai dengan kriteria yang ada maka penentuan rute dengan metode pemeringkatan demand potensial, dengan berdasarkan Keputusan Dirjen Hubdat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002. Maka untuk menentukan rute harus melewati demand potensial yang tinggi dan memperhatikan tata guna lahan dan kondisi dan jaringan ruas jalan yang bisa dilalui angkutan umum Berikut merupakan rute dari ketiga trayek usulan yang ada di Kabupaten Sintang :

Tabel 5 Rute Trayek Usulan

No.	Trayek	Rute yang Dilalui	Status Jalan	Jarak (Km)
-----	--------	-------------------	--------------	------------

1	Terminal Sungai Durian - Dedai	JL. WR.SUPRATMAN – JL. KOL.SUGIONO –JL. DI. PANJAITAN- JL.,JEND. SUDIRMAN – JL. MT. HARYONO – SP. Tugu Jam - JL.LINTAS MELAWI - JL. OEVANG OERAY 1 -JL. OEVANG OERAY 2 - JL. BATAS KOTA SINTANG SP. NANGA SILAT 1 - JL. KENUKUT DEDAI PP	JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. NASIONAL - JL. KABUPATEN	27.1
2	Terminal Sungai Durian - Laman Raya	TERMINAL SEI. DURIAN – JL. WR.SUPRATMAN – JL.KOL SUGIONO – JL.KAPT. PENJAITAN – JL.JEND.SUDIRMAN –JL. MT. HARYONO - TERMINAL SEI. UKOI – SP. SEI. TEBELIAN – SP. Tugu Karet - JL. TEBELIAN - NANGA PINOH 1 - JL. TEBELIAN - NANGA PINOH 2 PP	JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. NASIONAL - JL. KABUPATEN - JL. NASIONAL -JL. NASIONAL	24.3
3	Terminal Sungai Durian - Mensiku	TERMINAL Sungai Durian – JL. WR.SUPRATMAN – JL.KOL SUGIONO – JL. KAPT. PENJAITAN – JL.JEND.SUDIRMAN –JL. MT. HARYONO - Sp. Tugu jam - JL. LINTAS MELAWI - JL. BHAYANGKARA - Sp. Polres - JL. PKP MUJAHIDDIN 1 - Tugu BI -JL. PKP MUJAHIDDIN 2 - JL. S. PARMAN - JL. PATTIMURA - JL. PANGERAN KUNING - JL. SENENTANG - Sp. Mensiku Jaya - JL.SEMUBUK SINTANG 1 PP.	JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. KABUPATEN - JL. NASIONAL - JL. NASIONAL - JL. KABUPATEN - JL. PROVINSI	21.4

1. Rute usulan angkutan pedesaan Trayek Terminal Sungai Durian – Dedai melewati zona internal yaitu zona 1, 2, 3, 7, dan 8 dengan panjang lintasan 27.1 km. dengan jumlah permintaan penumpang sebesar 1649 perjalanan/hari. Jenis kendaraan yang digunakan adalah mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 orang. Dengan asumsi kecepatan 30 km/jam, maka dapat diketahui travel timenya 54 menit dan RTT-nya 124 menit.
2. Rute usulan angkutan pedesaan Trayek Terminal Sungai Durian – Dedai melewati zona internal yaitu zona 1, 4, 9, 10 dan 13 dengan panjang lintasan 27.1 km. dengan jumlah permintaan penumpang sebesar 1968 perjalanan/hari. Jenis kendaraan yang digunakan adalah mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 orang. Dengan asumsi kecepatan 30 km/jam, maka dapat diketahui travel timenya 48.6 menit dan RTT nya 111.8 menit.
3. Rute usulan angkutan pedesaan Trayek Terminal Sungai Durian – Mensiku melewati zona internal yaitu zona 1, 2, 3, 6 dan 7 dengan panjang lintasan 21.4 km. dengan jumlah permintaan penumpang sebesar 1775 perjalanan/hari. Jenis kendaraan yang digunakan adalah mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 orang. Dengan asumsi kecepatan 30 km/jam, maka dapat diketahui travel timenya 42.8 menit dan RTT nya 98.5 menit.

D. Kinerja Operasional dan Kinerja Jaringan TrayekEksisting dan usulan

1. Frekuensi

Menurut SK Dirjen 687 Th 2002 yang sesuai ketentuan adalah 12 kendaraan/jam. Berikut merupakan tabel perbandingan frekuensi trayek eksisting dan trayek usulan:

Tabel 6 Perbandingan Frekuensi Trayek Eksisting dan Usulan

Eksisting		Usulan	
Trayek	Frekuensi (kend/hari)	Trayek	Frekuensi (Kend/jam)
Terminal Sungai Durian -Sungai Ukoi	6	Terminal Sungai Durian -Dedai	20
Terminal Sungai Durian - SP2. Pandan	2	Terminal Sungai Durian -Laman Raya	20

Terminal Sungai Durian -Sepauk	2	Pasar - Masuka - Mensiku	18
--------------------------------	---	--------------------------	----

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil perbandingan usulan dan trayek eksisting maka dapat diketahui bahwa frekuensi trayek usulan tertinggi pada trayek Terminal Sungai Durian – Dedai dan trayek Terminal Sungai Durian – Laman Raya yaitu sebesar 20 Kend/jam.

2. Headway

Menurut PM 98 Th 2013 yang sesuai ketentuan yaitu melebihi 15 menit. Berikut merupakan perbandingan headway trayek eksisting dan trayek usulan:

Tabel 7 Perbandingan Frekuensi Trayek Eksisting dan Usulan

Eksisting		Usulan	
Trayek	Headway (menit)	Trayek	Headway (Menit)
Terminal Sungai Durian -Sungai Ukoi	73	Terminal Sungai Durian - Dedai	3
Terminal Sungai Durian -SP2. Pandan	241	Terminal Sungai Durian –Laman Raya	3
Terminal Sungai Durian -Sepauk	276	Pasar - Masuka - Mensiku	3

Sumber: Hasil Analisis, 2023

Berdasarkan hasil perbandingan usulan dan eksisting dapat diketahui bahwa trayek yang diusulkan rata – rata waktu antar kendaraannya yaitu 3 menit.

KESIMPULAN

Berdasarkan analisis dan pembahasan, maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja operasional angkutan pedesaan di Kabupaten Sintang saat ini yaitu, factor muat tertinggi pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi dengan persentase sebesar 29%, frekuensi rata – rata 6-2 kendaraan/hari, untuk angkutan pedesaan di kabupaten Sintang, headway yang mencapai 276 menit pada trayek Terminal Sungai Durian – Sepauk dan untuk Trayek Angkutan Pedesaan Eksisting di Kabupaten Sintang semuanya mengalami tumpang tindih dengan tumpang tindih terbesar pada Trayek Terminal Sungai Durian – Sungai Ukoi dengan persentase sebesar 100%.
2. Setelah melakukan analisis kita dapat mengetahui rute pelayanan angkutan umum pedesaan di wilayah studi sesuai dengan minat pindah angkutan umum pedesaan dan juga setelah ditata kembali dari 3 trayek tidak berubah, hanya menjadi 3 trayek tetapi mempunyai jarak yang berbeda karena kondisi jalan, dengan rata –rata persentase tumpang tindih tidak melebihi 50% sebagai berikut:
 - 1) Trayek Terminal Sungai Durian – Dedai
Trayek ini memiliki panjang trayek 27.1 km. rute usulan yang dilalui Jl. WR. Supratman – Jl. Kol. Sugiono – Jl. DI. Panjaitan – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MT. Haryono – SP. Tugu Jam - Jl. Lintas Melawi – Jl. Oevang Oeray 1 – Jl. Oevang Oeray 2 – Jl. Batas Kota Sintang SP. Nanga Silat 1 – Jl. Kenukut Dedai.
 - 2) Trayek Terminal Sungai Durian – Laman Raya ,Trayek ini memiliki panjang trayek 24.3 km. rute usulan yang dilalui Jl. WR. Supratman – Jl. Kol. Sugiono – Jl. DI. Panjaitan – Jl. JendSudirman – Jl. MT. Haryono – SP. Tugu Jam – Terminal Sungai Ukoi – Sp. Sei. Tebelian – Sp. Tugu Karet – Jl.Tebelian – nanga Pinoh 1 – Jl. Tebelian – Nanga Pinoh 2.

- 3) Trayek Pasar Masuka – Mensiku, Trayek ini memiliki panjang trayek 21.4 km. rute usulan yang dilalui Jl Masuka - Jl. WR. Supratman – Jl. Kol. Sugiono – Jl. DI. Panjaitan – Jl. Jend. Sudirman – Jl. MT. Haryono – SP. Tugu Jam – Jl. Lintas Melawi - Jl. Bhayangkara – Sp. Polres – Jl. PKP Mujahiddin 1 – Tugu BI – Jl. PKP Mujahiddin 2 – Jl. S. Parman – Jl. Pattimura – Jl. Pangeran Kuning – Jl. Senentang – Sp. Mensiku Jaya – Jl. Semubuk Sintang.
3. Dari hasil analisis kinerja operasional pada 3 (tiga) trayek usulan, diperoleh nilai kinerja operasional rata – rata dan kebutuhan armada di setiap trayek usulan yaitu sebagai berikut:
- 1) Trayek Terminal Sungai Durian – Dedai memiliki frekuensi rata – rata 16 kendaraan/jam, headway rata –rata 4 menit, load factor rata –rata 70% kecepatan rata –rata 30 km/jam serta waktu tempuh rata – rata 54.2 menit. Kebutuhan armada pada trayek ini sebanyak 34 kendaraan MPU yang berkapasitas 12 penumpang.
 - 2) Trayek Terminal Sungai Durian – Laman Raya memiliki frekuensi rata – rata 20 Kendaraan/jam, headway rata –rata 3 menit, load factor rata –rata 70% kecepatan rata –rata 30 km/jam serta waktu tempuh rata – rata 48.6 menit. Kebutuhan armada pada trayek ini sebanyak 36 kendaraan MPU yang berkapasitas 12 penumpang.
 - 3) Trayek Pasar Masuka - Mensiku memiliki frekuensi rata – rata 18 kendaraan/jam, headway rata –rata 3 menit, load factor rata –rata 70% kecepatan rata –rata 30 km/jam serta waktu tempuh rata – rata 42.8 menit. Kebutuhan armada pada trayek ini sebanyak 29 kendaraan MPU yang berkapasitas 12 penumpang.

SARAN

Beberapa saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan antara lain :

1. Dalam memenuhi permintaan angkutan umum, maka perlu dilakukan penataan rute trayek baru untuk angkutan umum pedesaan di wilayah studi Kabupaten Sintang. Penentuan rute angkutan umum perlu dipertimbangkan antara jumlah permintaan dengan pola tata guna lahan di wilayah kajian, sehingga penataan angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sintang dapat tepat sasaran serta memberi kontribusi positif bagi masyarakat.
2. Untuk meningkatkan tingkat pelayanan angkutan umum, usulan yang diberikan dapat dijadikan pertimbangan dalam penyelenggaraan serta pengoperasian angkutan umum usulan baik dilihat dari segi kinerja operasional maupun jaringan. Kemudian dalam penentuan jumlah armada, perlu dipertimbangkan waktu pengoperasian pada waktu sibuk dan waktu tidak sibuk, sehingga pemerataan dapat terjaga dan masyarakat dapat terlayani dengan baik. Usulan jumlah armada dalam penelitian ini dapat dijadikan pertimbangan untuk penentuan jumlah armada pada trayek usulan.
3. Perlu adanya kajian tentang biaya operasional kendaraan dengan trayek usulan baru.

Daftar Pustaka

_____. 2009. Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Departemen Perhubungan. Jakarta.

_____. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

_____. 2002. Surat Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002. tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.

_____. 2014. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.

_____. 2015. Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Kementerian Perhubungan RI. Jakarta.

_____. 2022. Peraturan Presiden Nomor 102 Tahun 2022 Tentang Komite Nasional Keselamatan Transportasi.

_____. 2021. Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 792 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.2752/AJ.206/DDRJ/2020 Tentang Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum perkotaan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Jakarta.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Sintang. 2023. Sintang Dalam Angka 2023, Sintang: Badan Pusat Statistik.

Tim PKL Sintang, 2023. Laporan Umum Tim Praktik Kerja Lapangan Kabupaten Sintang. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Giannopoulos, G. A. (1989). Bus Planning and Operation In Urban Area. A Practical Guide England.

Aminah, Siti. (2018). "Transportasi Publik dan Aksesibilitas Masyarakat Perkotaan". Jurnal Teknik Sipil UBL. Vol 9(1), Hal. 1118-1164.

Tamin, Ofyar Z. 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi. Edisi ke-2. Bandung: Penerbit ITB