

**PENINGKATAN PELAYANAN PADA ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
LAMPUNG SELATAN
(STUDI KASUS: TRAYEK KALIANDA – SIDOMULYO DAN KALIANDA – BAKAUHENI)**

***SERVICE IMPROVEMENT ON RURAL TRANSPORTATION
IN SOUTH LAMPUNG DISTRICT
(CASE STUDY: KALIANDA – SIDOMULYO AND KALIANDA –
BAKAUHENI ROUTES)***

Tiara Intania Annisa Putri¹, Ricko Yudhanta², Dita Rama Insiyanda²

¹Taruni Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat Politeknik Transportasi Darat
Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi,
Jawa Barat 17520, Indonesia
E-mail: annisaintan85@gmail.com

ABSTRACT

The high use of private vehicles is one sign that public transportation in an area has services that are still not optimal. In South Lampung Regency, the percentage of interest in using public transportation is only about 3.87% compared to private vehicles. Public transportation services in South Lampung Regency are still far from the minimum service standards for public transportation such as frequencies that are still less than 12 vehicles / hour, the average age of vehicles over 20 years, and tariffs that are too high and not in accordance with the decree issued by the government. Therefore it is necessary to improve public transportation services in South Lampung Regency. In this study, two rural transportation routes in South Lampung Regency were taken, namely the Kalianda - Sidomulyo and Kalianda - Bakauheni routes to be studied. This study analyzed the actual and potential demand for rural transportation on the Kalianda - Sidomulyo and Kalianda - Bakauheni routes, then continued with the operational planning of public transportation consisting of analysis of fleet requirements, performance of public transportation services, and calculation of vehicle operating costs to determine the appropriate tariff. From the results of the research that has been done, the potential demand from the Kalianda - Sidomulyo route is 6,863 person trips / day and the Kalianda - Bakauheni route is 9,860 person trips / day. Determination of the fleet used is a public passenger car with a capacity of 12 people with 28 vehicles for the Kalianda - Sidomulyo route and 42 vehicles for the Kalianda - Bakauheni route. Based on the calculation of vehicle operating costs for the Kalianda - Sidomulyo route amounted to Rp. 2,675 per kend-km and the Kalianda - Bakauheni route amounted to Rp. 2,803 per kend-km. The tariff amount for the Kalianda - Sidomulyo route is Rp. 6,902 and the Kalianda - Bakauheni route is Rp. 10,174.

Keywords: Service Improvement, Rural Transportation, Vehicle Operating Cost, Tariff

ABSTRAK

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi menjadi salah satu tanda bahwa angkutan umum pada suatu daerah memiliki layanan yang masih belum optimal. Di Kabupaten Lampung Selatan persentase minat untuk penggunaan angkutan umum hanya sekitar 3,87% dibandingkan dengan kendaraan pribadi. Pelayanan angkutan umum di Kabupaten Lampung Selatan masih jauh dari standar pelayanan minimal angkutan umum seperti pada frekuensi yang masih kurang dari 12 kendaraan/jam, umur rata-rata kendaraan diatas 20 tahun, serta tarif yang terlalu tinggi dan tidak sesuai dengan SK yang dikeluarkan oleh pemerintah. Maka dari itu perlu adanya peningkatan pada pelayanan angkutan umum di Kabupaten Lampung Selatan. Pada penelitian ini diambil dua trayek angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan yaitu trayek Kalianda – Sidomulyo dan Kalianda – Bakauheni yang akan dikaji. Pada penelitian ini dilakukan analisis permintaan aktual dan potensial pada angkutan pedesaan trayek Kalianda – Sidomulyo dan Kalianda – Bakauheni, lalu dilanjutkan dengan merencanakan operasional angkutan umum yang terdiri dari analisis kebutuhan armada, kinerja pelayanan angkutan umum, serta perhitungan biaya operasional kendaraan untuk menentukan tarif yang sesuai. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan, permintaan potensial dari trayek Kalianda – Sidomulyo sebanyak 6.863 perjalanan orang/hari dan trayek Kalianda – Bakauheni sebanyak 9.860 perjalanan orang/hari. Penentuan armada yang digunakan adalah mobil penumpang umum dengan kapasitas 12 orang dengan 28 kendaraan untuk trayek Kalianda – Sidomulyo dan 42 kendaraan untuk trayek Kalianda – Bakauheni. Berdasarkan perhitungan BOK untuk trayek Kalianda – Sidomulyo sebesar Rp. 2.675 per kend-km dan trayek Kalianda – Bakauheni sebesar Rp. 2.803 per kend-km. Besaran tarif untuk trayek Kalianda – Sidomulyo sebesar Rp. 6.902 dan trayek Kalianda – Bakauheni sebesar Rp. 10.174.

Kata Kunci: Peningkatan Pelayanan, Angkutan Pedesaan, Biaya Operasional Kendaraan, Tarif

PENDAHULUAN

Pusat kegiatan atau *Central Business District* (CBD) di Kabupaten Lampung Selatan ini berada di Kecamatan Kalianda. Kecamatan Kalianda dilintasi dengan tiga trayek angkutan pedesaan yaitu Kalianda – Sidomulyo, Kalianda – Bakauheni, dan Kalianda – Patok. Namun, untuk saat ini hanya Kalianda – Sidomulyo dan Kalianda – Bakauheni yang masih aktif beroperasi. Pada kondisi nyata di lapangan saat ini, minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum masih rendah. Salah satu penyebab dari rendahnya minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum adalah pelayanannya masih terbilang kurang baik. Maka dari itu, perlu adanya peningkatan layanan dari angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan ini. Dari hasil Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Lampung Selatan Tahun 2022, terdapat beberapa masalah dalam pelayanan angkutan umum di Kabupaten Lampung Selatan dikarenakan operasional angkutan umum yang kurang baik. Dilihat dari hasil analisis pemilihan moda di Kabupaten Lampung Selatan hanya 3,87% masyarakat yang memilih menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan sepeda motor sebesar 66,64% dan mobil sebesar 21,46%. Hasil analisis terhadap angkutan pedesaan ini terdapat beberapa permasalahan pada layanan angkutan pedesaan saat ini, seperti umur kendaraan semua trayek antara 15 – 20 tahun, frekuensi kendaraan dibawah standar pelayanan minimum, dan tarif yang tidak sesuai pada SK yang dikeluarkan oleh pemerintah dengan keadaan eksistingnya.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Lampung Selatan pada rute trayek angkutan pedesaan yang melewati kawasan *Central Business District* (CBD) Kabupaten Lampung Selatan yaitu trayek Kalianda – Sidomulyo dan Kalianda – Bakauheni. Pelaksanaan penelitian ini diawali dengan persiapan, lalu dilanjutkan dengan mengidentifikasi masalah dan membuat rumusan masalah dari hasil identifikasi yang telah dilakukan. Selanjutnya dilakukan pengumpulan data berupa data sekunder yaitu data inventarisasi angkutan umum, data statis angkutan umum, data dinamis angkutan umum, serta OD matriks pada hasil survei wawancara rumah tangga. Sedangkan untuk data primer dibutuhkan data kebersediaan berpindah menggunakan angkutan umum. Analisis yang pertama dilakukan adalah analisis permintaan yaitu permintaan aktual dan potensial untuk selanjutnya dilakukan penentuan jenis armada, rencana kinerja operasional dan pelayanan angkutan umum, penentuan biaya operasional kendaraan dan tarif sesuai dengan BOK. Terakhir memberikan kesimpulan serta saran pada hasil penelitian. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif, dimana analisis yang dilakukan pada penelitian kuantitatif melakukan proses perhitungan pada sebagian besar analisis data yang ada.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

Analisis Permintaan Angkutan Pedesaan

Potensi jumlah permintaan akan angkutan pedesaan jika dilakukan peningkatan pada pelayanannya di Kabupaten Lampung Selatan dapat diketahui berdasarkan jumlah permintaan aktual serta permintaan potensial. Perhitungan permintaan ini dimaksudkan untuk mengetahui kemungkinan adanya permintaan angkutan

pedesaan yang mengalami peningkatan pelayanan yang terlihat dari pergerakan perjalanan orang di Kabupaten Lampung Selatan.

1. Permintaan Aktual

Jumlah permintaan aktual dapat diketahui dengan adanya perhitungan pengguna angkutan umum tiap trayek dalam satu hari yang didasarkan dari hasil perjalanan asal tujuan orang dengan menggunakan angkutan umum berdasarkan pemilihan moda hasil survei HI (*Home Interview*) di Kabupaten Lampung Selatan.

Tabel 1 Matrik Populasi Asal dan Tujuan Perjalanan Pengguna Angkutan Umum pada Zona Yang Dilewati orang/hari Kabupaten Lampung Selatan

O/D	1	2	3	5	10	Jumlah
1	0	1000	652	629	466	2747
2	1235	0	699	417	590	2941
3	871	527	0	290	301	1989
5	687	302	439	0	385	1813
10	576	433	269	307	0	1585
Jumlah	3369	2262	2059	1643	1742	11075

Berdasarkan pola perjalanan pada matrik asal tujuan perjalanan angkutan umum pada Tabel 1 dalam zona yang di lewati pada trayek yang dikaji, dapat dilihat bahwasanya total perjalanan masyarakat yang menggunakan angkutan umum sebanyak 11.075 perjalanan per hari.

2. Permintaan Potensial

Berdasarkan hasil survei minat masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi untuk berpindah ke angkutan umum apabila dilakukan perbaikan, baik perbaikan sarana, prasarana maupun pelayanannya, maka diperoleh potensi pengguna angkutan pribadi yang memiliki keinginan untuk berpindah menggunakan angkutan umum.

a. Trayek Kalianda – Sidomulyo

Berikut merupakan persentase hasil minat pindah kendaraan pribadi ke angkutan umum di wilayah trayek Kalianda – Sidomulyo dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 2 Persentase Minat Pindah Kendaraan Pribadi Ke Angkutan Umum Trayek Kalianda - Sidomulyo

Kepemilikan Kendaraan		Berpindah		Tidak Berpindah	
		Persentase		Persentase	
Motor	217	69	23%	148	49%
Mobil	82	13	4%	69	23%
Jumlah	299	82	27%	217	73%

Berdasarkan Tabel 2 di atas dapat diketahui pengguna kendaraan pribadi yang berminat beralih ke angkutan umum sebanyak 27% dan 73% pengguna kendaraan pribadi yang tidak ingin berpindah. Selanjutnya untuk

menghitung permintaan potensial dilihat dari perjalanan kendaraan pribadi yang melewati trayek Kalianda – Sidomulyo.

Tabel 3 Matrik Asal Tujuan Perjalanan Minat Pindah Trayek Kalianda - Sidomulyo

O/D	1	2	5	Jumlah
1	0	1107	1310	2417
2	1140	0	976	2116
5	1333	997	0	2330
Jumlah	2473	2104	2286	6863

Dapat dilihat bahwa dari hasil perhitungan *demand* potensial pada trayek Kalianda – Sidomulyo sebesar 6.863 orang perhari.

b. Trayek Kalianda – Bakauheni

Berikut merupakan persentase hasil minat pindah kendaraan pribadi ke angkutan umum di wilayah trayek Kalianda – Bakauheni dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4 Persentase Minat Pindah Kendaraan Pribadi Ke Angkutan Umum Trayek Kalianda - Bakauheni

Kepemilikan Kendaraan		Berpindah		Tidak Berpindah	
		Persentase		Persentase	
Motor	299	83	21%	216	54%
Mobil	99	16	4%	83	21%
Jumlah	398	99	25%	299	75%

Berdasarkan Tabel 4 di atas dapat diketahui pengguna kendaraan pribadi yang berminat beralih ke angkutan umum sebanyak 25% dan 75% pengguna kendaraan pribadi yang tidak ingin berpindah. Selanjutnya untuk menghitung permintaan potensial dilihat dari perjalanan kendaraan pribadi yang melewati trayek Kalianda – Bakauheni.

Tabel 5 Matrik Asal Tujuan Perjalanan Minat Pindah Trayek Kalianda - Bakauheni

O/D	1	2	3	10	Jumlah
1	0	1025	569	998	2592
2	1056	0	558	1076	2690
3	779	659	0	683	2121
10	964	973	520	0	2457
Jumlah	2799	2658	1647	2757	9860

Dapat dilihat bahwa dari hasil perhitungan *demand* potensial pada trayek Kalianda – Bakauheni sebesar 9.860 orang perhari.

Analisis Pemilihan Jenis Armada

Penentuan jenis armada yang akan beroperasi dengan dilakukannya peningkatan pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan harus sesuai dengan

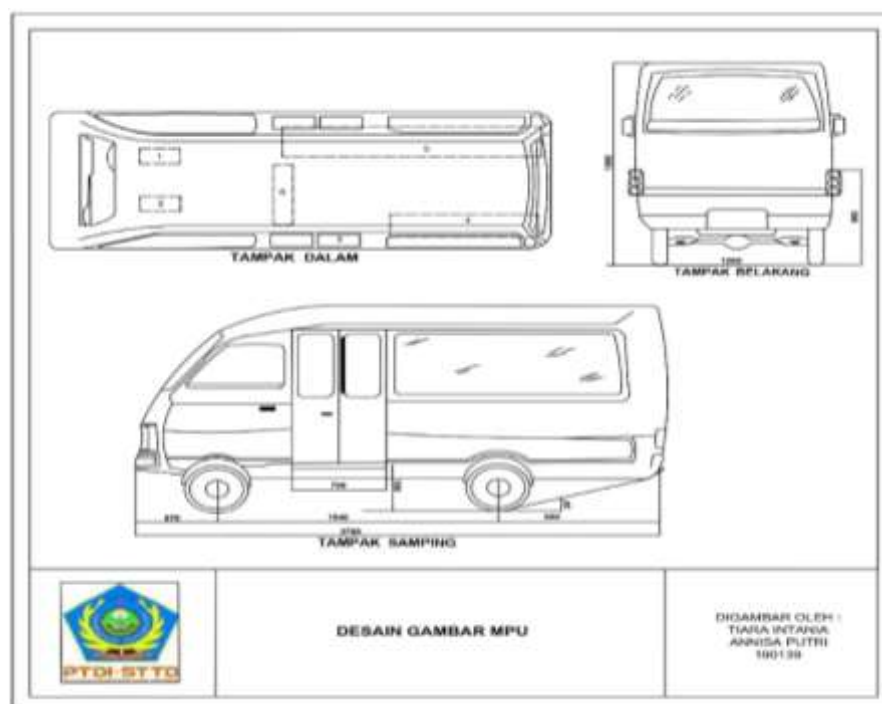
regulasi yang berlaku, namun perlu adanya perhitungan terhadap *demand* akan angkutan umum agar dapat berjalan dengan efektif, efisien, dan sesuai. Dasar penentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota mempertimbangkan jenis kendaraan berdasarkan klasifikasi trayek dan kapasitas penumpang per-hari. Berikut merupakan tabel penentuan jenis angkutan berdasarkan jumlah penumpang minimum.

Tabel 6 Jenis Angkutan Berdasarkan Jumlah Penumpang Minimum

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

Sumber: Keputusan Dirjen Perhubdat No. 687 Tahun 2002

Berdasarkan hasil *demand* potensial pada pelayanan angkutan umum di Kabupaten Lampung yang telah dilakukan perhitungan, ditentukan jenis armada yang dianggap sesuai pada trayek Kalianda – Sidomulyo *demand* masyarakat sebesar 6.863 orang/hari dan trayek Kalianda – Bakauheni dengan *demand* masyarakat 9.860 orang/hari maka penentuan jenis armada yang dianggap sesuai untuk beroperasi di Kabupaten Lampung Selatan adalah jenis armada MPU untuk kedua trayek tersebut.



Gambar 1 Desain MPU

Analisis Kinerja Pelayanan Rencana

a. Trayek Kalianda – Sidomulyo

1. Waktu Operasi

Waktu operasional pelayanan angkutan pedesaan disesuaikan dengan waktu kegiatan masyarakat di Kabupaten Lampung Selatan. Dimana kegiatan masyarakat di Kabupaten Lampung Selatan dimulai pada pukul 06.00 WIB dan berakhir pada pukul 20.00 WIB, sehingga armada pelayanan angkutan pedesaan akan beroperasi selama 14 jam untuk setiap harinya.

2. Kecepatan Rencana

Ditetapkan sebagai kecepatan pada kondisi normal yang menjadi target maksimal kecepatan perjalanan angkutan. Kecepatan rencana yang direncanakan adalah 40 km/jam. Kecepatan rencana tersebut ditetapkan berdasarkan SK DIRJEN No. 687 Tahun 2002.

3. Rencana Kinerja Pelayanan Baru

Tabel 7 Rekapitulasi Rencana Kinerja Baru Trayek Kalianda – Sidomulyo

Rencana Operasi	
Kapasitas (penumpang)	12
Panjang Rute (km)	22
Kecepatan Operasi (km/jam)	40
Travel Time (menit)	33
RTT (menit)	76
Load Factor (%)	70%
Frekuensi (kend/jam)	28
Headway (menit)	2,1
Jumlah Armada	36

b. Trayek Kalianda Bakauheni

1. Waktu Operasi

Waktu operasional pelayanan angkutan pedesaan disesuaikan dengan waktu kegiatan masyarakat di Kabupaten Lampung Selatan. Dimana kegiatan masyarakat di Kabupaten Lampung Selatan dimulai pada pukul 06.00 WIB dan berakhir pada pukul 20.00 WIB, sehingga armada pelayanan angkutan pedesaan akan beroperasi selama 14 jam untuk setiap harinya.

2. Kecepatan Rencana

Ditetapkan sebagai kecepatan pada kondisi normal yang menjadi target maksimal kecepatan perjalanan angkutan. Kecepatan rencana yang direncanakan adalah 40 km/jam. Kecepatan rencana tersebut ditetapkan berdasarkan SK DIRJEN No. 687 Tahun 2002.

3. Rencana Kinerja Pelayanan Baru

Tabel 8 Rekapitulasi Rencana Kinerja Baru Trayek Kalianda - Bakauheni

Rencana Operasi	
Kapasitas (penumpang)	12
Panjang Rute (km)	31
Kecepatan Operasi (km/jam)	40
Travel Time (menit)	47
RTT (menit)	108
Load Factor (%)	70%
Frekuensi (kend/jam)	42
Headway (menit)	1,4
Jumlah Armada	77

Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Dalam melakukan perhitungan besarnya biaya operasi kendaraan terdapat komponen-komponen yang harus diperhitungkan. Biaya operasional kendaraan ini, dapat dibedakan menjadi biaya langsung yakni biaya yang dikeluarkan pada saat kendaraan dioperasikan di jalan, serta biaya tidak langsung yakni biaya yang secara tidak langsung dikeluarkan walaupun kendaraannya tidak dioperasikan di jalan. Dalam perhitungan BOK ini menggunakan standar dari SK Dirjen No. 792 Tahun 2021.

a. Trayek Kalianda – Sidomulyo

1. Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek : Kalianda - Sidomulyo
- b. Tipe Kendaraan : MPU
- c. Jenis Pelayanan : Angkutan Pedesaan
- d. Kapasitas Kendaraan : 12 Penumpang

2. Produksi Kendaraan

- a. Km tempuh per rit : 44 Km
- b. Frekuensi per hari : 12 Rit
- c. Km tempuh per hari : 528 Km
- d. Hari operasi per bulan : 30 Hari
- e. Hari operasi per tahun : 360 Hari
- f. Km tempuh per tahun : 190.080 Km

3. Biaya Operasional Kendaraan

Berdasarkan tabel rekapitulasi di bawah, dapat dilihat Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan pedesaan trayek Kalianda – Sidomulyo sebesar Rp 2.384,91 per kend/km, dengan menambahkan keuntungan operator sebesar 10% dan PPH 2% menjadi Rp 2.675,87 kend/km.

Tabel 9 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer Trayek Kalianda - Sidomulyo

REKAPITULASI BIAYA		TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	Rp390,23
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	Rp1.396,90
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING	-
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	Rp579,84
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	-
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	-
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	a. Biaya Pegawai Kantor	7,69
	b. Biaya Pengelolaan	10,25
8	TOTAL BIAYA PER KM	Rp2.384,91
9	MARGIN LABA (10%)	238,49
10	PPH (2%)	52,47
	Total Rp/Km	Rp2.675,87

b. Trayek Kalianda – Bakauheni

1. Karakteristik Kendaraan

- a. Trayek : Kalianda - Bakauheni
- b. Tipe Kendaraan : MPU
- c. Jenis Pelayanan : Angkutan Pedesaan
- d. Kapasitas Kendaraan : 12 Penumpang

2. Produksi Kendaraan

- a. Km tempuh per rit : 62 Km
- b. Frekuensi per hari : 8 Rit
- c. Km tempuh per hari : 496 Km
- d. Hari operasi per bulan : 30 Hari
- e. Hari operasi per tahun : 360 Hari
- f. Km tempuh per tahun : 178.560 Km

3. Biaya Operasional Kendaraan

Berdasarkan tabel rekapitulasi di bawah, dapat dilihat Biaya Operasional Kendaraan (BOK) untuk angkutan pedesaan trayek Kalianda – Bakauheni sebesar Rp 2.498,20 per kend/km, dengan menambahkan keuntungan operator sebesar 10% dan PPH 2% menjadi Rp 2.802,98 kend/km.

Tabel 10 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer
Trayek Kalianda - Bakauheni

REKAPITULASI BIAYA		TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	Rp415,41
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	Rp1.451,53
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING	-
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	Rp617,25
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	-
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	-
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	
	a. Biaya Pegawai Kantor	6,73
	b. Biaya Pengelolaan	7,27
8	TOTAL BIAYA PER KM	Rp2.498,20
9	MARGIN LABA (10%)	249,82
10	PPH (2%)	54,96
	Total Rp/Km	Rp2.802,98

Analisis Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan

Perhitungan kebijakan tarif dapat didasarkan pada hasil perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK). Penentuan tarif berdasarkan BOK adalah perkalian antara biaya penumpang per km dengan panjang rute.

a. Trayek Kalianda – Sidomulyo

Berikut merupakan perhitungan dari tarif BOK pada angkutan pedesaan trayek Kalianda – Sidomulyo:

$$\begin{aligned}
 \text{Biaya per pnp-km} &= \frac{\text{Biaya Pokok per kend-km} + 10\%}{\text{Load factor} \times \text{Kapasitas}} \\
 &= \frac{\text{Rp } 2.623,40}{70\% \times 12} \\
 &= \text{Rp } 312,31 \text{ pnp/km}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Tarif} &= \text{Biaya per pnp-km} \times \text{jarak rata-rata} \\
 &= \text{Rp } 312,31 \times 22 \\
 &= \text{Rp } 6.902
 \end{aligned}$$

b. Trayek Kalianda – Bakauheni

Berikut merupakan perhitungan dari tarif BOK pada angkutan pedesaan trayek Kalianda – Bakauheni:

$$\begin{aligned}
 \text{Biaya per pnp-km} &= \frac{\text{Biaya Pokok per kend-km} + 10\%}{\text{Load factor} \times \text{Kapasitas}} \\
 &= \frac{\text{Rp } 2.748,02}{70\% \times 12} \\
 &= \text{Rp } 327,14 \text{ pnp/km}
 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned}
 \text{Tarif} &= \text{Biaya per pnp-km} \times \text{jarak rata-rata} \\
 &= \text{Rp } 327,14 \times 31
 \end{aligned}$$

= Rp 10.141

Dari hasil analisis diatas dapat diketahui tarif berdasarkan Biaya Operasional Kenaraan untuk Trayek Kalianda - Sidomulyo sebesar Rp. 6.902 dan Trayek Kalianda - Bakauheni sebesar Rp. 10.141.

Analisis Evaluasi Faktor-Faktor Pelayanan

Dalam upaya perbaikan pada kualitas pelayanan angkutan pedesaan eksisting di Kabupaten Lampung Selatan agar sesuai harapan pemerintah dan masyarakat, perlu ada identifikasi dan evaluasi sehingga dapat dianalisis terkait perbaikan yang diperlukan. Penyelenggaraan pelayanan angkutan pedesaan dengan tingkat kinerja pemenuhan SPM yang baik dapat mendorong minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sebagai alat transportasi guna menunjang kegiatan rutin keseharian. Berikut ini merupakan tabel mengenai penilaian pemenuhan SPM angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan.

Tabel 11 Rata-Rata Pemenuhan SPM

NO.	JENIS PENILAIAN	URAIAN	KETERANGAN
1	KEAMANAN		
	a. Tanda Pengenal Awak	Penggunaan Seragam dan Identitas Diri	Pengemudi Tidak Berseragam dan Tidak Memiliki Tanda Pengenal
	b. Informasi Trayek dan Identitas Kendaraan	Nomor Kendaraan dan Nama Trayek	Tidak Seluruh Armada Memiliki Keterangan Jelas Terkait Trayek yang Dilayani
2	KESELAMATAN		
	a. Awak Kendaraan	Kondisi Fisik dan Kompetensi	Sebagian Kondisi Fisik Pengemudi Berumur $\geq$ 50 Tahun dan Tidak Mendapatkan Pelatihan Kompetensi
	b. Pengecekan Kendaraan	Pengecekan Kondisi Kendaraan Sebelum Beroperasi	Kendaraan Dapat Beroperasi Namun Tanpa Melewati Tahap Pengecekan Terlebih Dahulu
	c. Dana Wajib Pertanggungan Kecelakaan	Kewajiban Perusahaan	Tidak Tersedia

3	KENYAMANAN		
	a. Daya Angkut	Jumlah Penumpang Sesuai Kapasitas Armada	Tidak Ada Penambahan Ruang Duduk Melebihi Kapasitas Kendaraan
	b. Fasilitas Pengatur Suhu Ruangan	Berupa Jendela yang Dapat Dibuka/Ditutup ataupun Sirkulasi Pendingin Udara (AC)	Hanya Tersedia Jendela Geser Tanpa Fasilitas Pendingin Udara (AC)
4	KETERJANGKAUAN		
	a. Tarif	Kesesuaian Biaya Tiap Satu Kali Perjalanan	Penetapan Tarif Tidak Sesuai Dengan Regulasi Yang Berlaku
	b. Aksesibilitas	Kesesuaian Rute Dengan Keperluan Masyarakat	Rute pada trayek yang dikaji Melewati Bangkitan dan Tarikan yang Sesuai Dengan Kebutuhan Masyarakat
5	KESETARAAN		
	Pelayanan Prioritas	Pemberian Prioritas Naik/Turun Kendaraan	Tidak Tersedia
6	KETERATURAN		
	a. Informasi Pelayanan	Informasi Terkait Tarif dan Trayek yang Dilayani	Informasi Trayek Tersedia Pada Kaca Depan dan Belakang Armada, Namun
			Informasi Tarif Tidak Tersedia
	b. Kinerja Operasional	Umur Kendaraan dan Penjadwalan	Tidak Ada Peremajaan Armada dan Jadwal Operasi Tidak Teratur

Maka dari evaluasi hasil eksisting akan dilakukan peningkatan pelayanan agar memenuhi SPM yang berlaku yaitu:

1. Pengemudi berseragam dan memiliki tanda pengenal;
2. Seluruh armada memiliki keterangan jelas terkait trayek yang dilayani;
3. Pengemudi akan mendapatkan pelatihan kompetensi terlebih dahulu;
4. Kendaraan yang beroperasi akan dilakukan pengecekan berkala;
5. Jumlah penumpang akan sesuai dengan kapasitas kendaraan;
6. Menggunakan pendingin udara (AC) untuk fasilitas pengatur suhu ruangan;
7. Penetapan tarif sesuai dengan BOK yang telah ditetapkan;

8. Aksesibilitas trayek angkutan umum yang mudah diperoleh;
9. Informasi trayek akan terlihat jelas pada kendaraan;
10. Kinerja operasional seperti peremajaan umur kendaraan dengan memakai kendaraan baru.

KESIMPULAN

Adapun kesimpulan dari hasil penelitian yang berjudul Peningkatan Pelayanan pada Angkutan Pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan (Studi Kasus: Trayek Kalianda – Sidomulyo dan Kalianda – Bakauheni) adalah sebagai berikut:

1. Total jumlah permintaan aktual berdasarkan survei *Home Interview* adalah 11.075 penumpang per hari. Pada permintaan potensial minat berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum pada trayek Kalianda – Sidomulyo adalah 6.863 penumpang per hari serta untuk trayek Kalianda – Bakauheni adalah 9.860 penumpang per hari.
2. Penggunaan jenis armada dengan dilakukannya peningkatan pelayanan ini adalah MPU dengan kapasitas 12 penumpang. Kinerja angkutan baru untuk angkutan pedesaan dengan dilakukannya peningkatan layanan ini membutuhkan 28 kendaraan untuk trayek Kalianda – Sidomulyo dan 42 kendaraan untuk trayek Kalianda – Bakauheni. Masing-masing trayek memiliki faktor muat rencana 70% dengan headway pada trayek Kalianda – Sidomulyo adalah 2,1 menit dan trayek Kalianda – Bakauheni 1,4 menit.
3. Dari perhitungan Biaya Operasi Kendaraan (BOK), diperoleh BOK per kend-km untuk trayek Kalianda – Sidomulyo sebesar Rp. 2.675 per kend-km dan trayek Kalianda – Bakauheni sebesar Rp. 2.803 per kend-km. dan Berdasarkan perhitungan BOK besaran tarif untuk trayek Kalianda – Sidomulyo sebesar Rp. 6.902 dan trayek Kalianda – Bakauheni sebesar Rp. 10.174.
4. Hasil evaluasi dari pemenuhan SPM agar sesuai dengan standar yang berlaku dalam upaya peningkatan pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan yaitu:
 - a. Pengemudi berseragam dan memiliki tanda pengenal;
 - b. Seluruh armada memiliki keterangan jelas terkait trayek yang dilayani;
 - c. Pengemudi akan mendapatkan pelatihan kompetensi terlebih dahulu;
 - d. Kendaraan yang beroperasi akan dilakukan pengecekan berkala;
 - e. Jumlah penumpang akan sesuai dengan kapasitas kendaraan;
 - f. Menggunakan pendingin udara (AC) untuk fasilitas pengatur suhu ruangan;
 - g. Penetapan tarif sesuai dengan subsidi yang telah ditetapkan;
 - h. Aksesibilitas trayek angkutan umum yang mudah diperoleh;
 - i. Informasi trayek akan terlihat jelas pada kendaraan;
 - j. Kinerja operasional seperti peremajaan umur kendaraan dengan memakai kendaraan baru.

SARAN

Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diberikan beberapa saran yang akan disampaikan, sebagai berikut:

1. Perlu adanya peningkatan dan pengembangan prasarana angkutan pedesaan dengan adanya peningkatan dari segi sarana angkutan pedesaan, seperti halte serta peningkatan fasilitas terminal penumpang.
2. Perlu dilakukan evaluasi kinerja angkutan dan layanan terhadap peningkatan layanan angkutan pedesaan di Kabupaten Lampung Selatan agar dapat

- menciptakan sistem transportasi yang efisien, murah, aman, dan sesuai dengan harapan pemerintah serta masyarakat.
3. Perlu adanya keterlibatan pemerintah untuk mendorong minat masyarakat yang terbiasa menggunakan kendaraan pribadi untuk berpindah menggunakan angkutan umum khususnya angkutan pedesaan pada trayek Kalianda – Sidomulyo dan Kalianda – Bakauheni.
 4. Penetapan tarif yang sesuai setelah peningkatan pelayanan dapat diterapkan pada trayek angkutan pedesaan lainnya yang ada di Kabupaten Lampung Selatan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima kasih disampaikan kepada dosen pembimbing, dosen penguji, dan keluarga yang selalu memberikan doa dan dukungan serta bantuan dalam proses penyusunan penelitian.

REFERENSI

- _____. (2002). Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat No. 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____. (2009). Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- _____. (2009). Undang - Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____. (2018). Peraturan Menteri Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____. (2019). Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____. (2020). Peraturan Menteri Nomor 9 Tahun 2020 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- _____. (2021). Peraturan Menteri Nomor 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan. Jakarta: Direktur Jendral Perhubungan Darat.
- Dr. Andriansyah, M. (2015). MANAJEMEN TRANSPORTASI DALAM KAJIAN DAN TEORI. Jakarta Pusat: Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- H. Abdul Karim, L. L. (2023). Manajemen Transportasi. Batam: Cendikia Mulia Mandiri.
- Primasworo, R. A. (2022). Evaluasi Penggunaan Angkutan Umum Perkotaan Di Kota Malang (Trayek Arjosari - Tidar / AT).
- Selatan, T. P. (2022). Laporan Umum Kondisi Kinerja Transportasi Darat Kabupaten Lampung Selatan. Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indonesia - STTD.

- Statistik, B. P. (2022). Kabupaten Lampung Selatan Dalam Angka 2022. Kabupaten Lampung Selatan: Badan Pusat Statistik Kabupaten Lampung Selatan.
- Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Kedua. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Wibowo, D. A. (2022). Peningkatan Layanan Angkutan Perkotaan Kawasan CBD Jepara dan Tahunan di Kabupaten Jepara. Bekasi: PTDI-STTD.
- Widayanti, A., Soeparno, & Karunia, B. (2015). Permasalahan dan Pengembangan Angkutan Umum di Kota Surabaya.