

REVITALISASI RUTE ANGKUTAN PERDESAAN DI KABUPATEN SUBANG

Rafi Naufal Nugroho¹, Edi Purwanto², dan Rika Marlia²

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

²Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jalan Raya Setu Km 3,5, Cibitung, Bekasi, Jawa Barat 17520

rafinaufal23@gmail.com

ABSTRACT

Subang Regency itself has 14 routes consisting of 4 urban transportation routes and 10 rural transportation routes. There are 4 (four) rural transport routes in Subang Regency which have an overlap percentage of more than 50%, namely route 040 with a percentage of 100%, route 049 with a percentage of 73%, route 050 with a percentage of 64%, route 051 with a percentage of 64%, and route 057 with an overlap percentage of 73%, as well as deviations on route 042 with a percentage of 58%, route 048 with a percentage of 50%, and route 059 with a percentage of 51%. Seeing this problem, research is needed that provides a study in the form of "Revitalization of Rural Transport Routes in Subang Regency".

Keywords: Routes, Rural Transport Routes, Revitalization.

ABSTRAK

Kabupaten Subang sendiri memiliki 14 trayek yang terdiri dari 4 trayek angkutan perkotaan dan 10 trayek angkutan perdesaan. Ada 4 (empat) trayek angkutan perdesaan di Kabupaten Subang yang memiliki persentase tumpang tindih diatas 50% yaitu pada trayek 040 dengan persentase sebesar 100%, trayek 049 dengan persentase sebesar 73%, trayek 050 dengan persentase sebesar 64%, trayek 051 dengan persentase sebesar 64%, dan trayek 057 dengan persentase tumpang tindih sebesar 73%, serta penyimpangan pada trayek 042 dengan persentase 58%, trayek 048 dengan persentase 50%, dan trayek 059 dengan persentase sebesar 51%. Melihat permasalahan tersebut, diperlukan suatu penelitian yang memberikan suatu kajian berupa "Revitalisasi Rute Angkutan Perdesaan di Kabupaten Subang".

Kata kunci: Trayek , Rute Angkutan Perdesaan, Revitalisasi.

PENDAHULUAN

Kabupaten Subang memiliki bermacam macam jalan berdasarkan fungsi, dan status jalan. Pada dasarnya jalan di Kota Subang didominasi oleh jalan kabupaten. Dalam penelitian yang dilakukan di Kabupaten Subang, terdapat beberapa keterbatasan meliputi waktu dan personil, sehingga

penelitian difokuskan pada jalan dengan batasan dan kriteria sebagai berikut:

- a. 52 ruas Jalan Kolektor
- b. Jalan Lokal yang dilalui angkutan umum
- c. Jalan Lokal yang memiliki volume lalu lintas yang besar (jam sibuk/peak hour)

- d. Jalan Lokal yang merupakan akses menuju Central Bussniess District (CBD)

Jaringan jalan yang dikaji di wilayah studi Kabupaten Subang berjumlah total 135 segmen dengan Panjang 459,36 Km. Pengelompokkan jalan yang dikaji berdasarkan status di wilayah studi Kabupaten Subang sebagai berikut:

- a. 53 segmen Jalan Provinsi sepanjang 128,245 Meter
- b. 63 segmen Jalan Kabupaten sepanjang 220,075 Meter

Secara geografis, wilayah Kabupaten Subang terbagi menjadi tiga bagian wilayah, yaitu wilayah selatan yang terdiri atas dataran tinggi/pegunungan, wilayah tengah berupa dataran, dan wilayah utara merupakan dataran rendah yang mengarah langsung ke Laut Jawa. Kabupaten Subang terletak pada posisi 1070 31' - 1070 54' Bujur Timur dan 60 11' - 60 49' Lintang Selatan dengan ketinggian antara 0 - 818 meter di atas permukaan laut.

Kabupaten Subang memiliki luas wilayah 2.051.76 km² dengan jumlah penduduk pada tahun 2021 sebesar 1.608.594 ribu jiwa yang tersebar dalam 30 kecamatan dan 8 kelurahan serta 245 desa sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Subang Nomor 3 Tahun 2007.

METODELOGI PENELITIAN

Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini hanya dilakukan di wilayah administrasi Kabupaten Subang; Kajian studi ini dibatasi hanya untuk angkutan perdesaan yang mengalami penyimpangan dan tumpang tindih yaitu, trayek 040, 042, 050, 057, dan 059 di Kabupaten Subang untuk penelitian trayek lainnya akan dibahas pada penelitian

metode pengumpulan data

metode pengumpulan data yang digunakan ada 2 jenis metode pengumpulan data, yaitu pengumpulan data sekunder dan pengumpulan data primer.

1. Pengumpulan Data Sekunder

Pengumpulan data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil survei langsung di lapangan untuk mencari data yang diperlukan sebagai tindak lanjut dari penelitian kemudian akan dianalisis. Data primer untuk penelitian ini didapat dari:

- a. Survei Stated Preferences Stated Preferences untuk menentukan ATP dan WTP. Adapun pertanyaan yang terdapat pada kuesioner tersebut mencakup:
- b. Data kesesuaian tarif ATP dan WTP Data ini diperoleh dengan survei wawancara kebersediaan berpindah ke angkutan umum.
 - 1) Ability to pay (ATP)
 - 2) Willingness to pay (WTP)

2. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data sekunder ini didapat dari instansi-instansi terkait yang dapat secara langsung maupun tidak langsung, pengumpulan data sekunder ini merupakan bagian yang sangat penting dan sangat membantu dalam proses analisis data. Data sekunder ini diperoleh dari Dinas Perhubungan, Dinas PUPR, BAPPEDA Kabupaten Subang, Badan Pusat Statistik Kabupaten Subang, dan Laporan Umum Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Subang Tahun 2022, adapun data sekunder yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Data OD Matriks (Matriks Asal Tujuan Perjalanan)

Data OD Matriks diperoleh dari hasil analisis Tim PKL Kabupaten Subang tahun 2022. Data ini digunakan untuk mengetahui asal dan tujuan perjalanan

masyarakat antar zona sehingga dapat diketahui besarnya perjalanan tiap zona yang akan digunakan dalam melakukan proses pembebanan perjalanan.

b. Data Kinerja Operasional Angkutan Umum

Data Kinerja Pelayanan Angkutan Umum diperoleh dari hasil analisis Tim PKL Kabupaten Subang tahun 2022. Data ini digunakan untuk memperoleh informasi mengenai kinerja operasional angkutan perdesaan di Kabupaten Subang guna melakukan proses pengevaluasian pada kinerja pelayanan angkutan umum, diantaranya:

1. Frekuensi (Kend/jam)
2. Headway (Menit)
3. Load Factor (%)
4. Waktu Perjalanan (RTT) (Menit)
5. Kecepatan Kendaraan (km/jam)

c. Data Kinerja Jaringan Angkutan Umum

Data Kinerja Jaringan Angkutan Umum diperoleh dari hasil analisis Tim PKL Kabupaten Subang tahun 2022. Data ini digunakan untuk memperoleh informasi mengenai kinerja jaringan angkutan perdesaan di Kabupaten Subang guna melakukan proses pengevaluasian pada kinerja jaringan angkutan umum, diantaranya adalah :

1. Cakupan Pelayanan
2. Kepadatan Jaringan Trayek
3. Kepadatan Jaringan Trayek Tiap Zona

d. Data Minat Masyarakat Untuk Beralih Moda Menggunakan Angkutan Perdesaan

Data ini didapat dari survei HI, Survei wawancara yang dilakukan merupakan kelanjutan dari survei sebelumnya. Maksud dari pelaksanaan survei wawancara ini adalah sebagai berikut:

1. Mendapatkan data lapangan yang sesuai dengan kebutuhan angkutan guna mengetahui dan menemukan permasalahan yang ada di Kabupaten Subang.
 2. Mengetahui pendapat masyarakat tentang kondisi Angkutan umum di Kabupaten Subang.
 3. Mengetahui keinginan masyarakat untuk menggunakan angkutan umum di Kabupaten Subang.
 4. Mengetahui ruas-ruas jalan mana yang sering digunakan dalam melakukan perjalanan tersebut.
- e. Survei wawancara pemilihan moda masyarakat menggunakan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Subang merupakan survei lanjutan guna menunjang kebutuhan data pada penelitian ini. Survei ini dilakukan dengan cara mewawancarai para penggunaan kendaraan pribadi dan penumpang Angkutan Perdesaan Kabupaten Subang dengan sampel yang telah ditentukan sebelumnya, guna mengetahui minat masyarakat untuk menggunakan angkutan perdesaan dan mengetahui pendapat masyarakat terhadap kondisi angkutan perkotaan saat ini di Kabupaten Subang. Pada survei ini akan dilakukan dengan menggunakan formulir survei.
- f. Data kependudukan diperoleh dari Badan Pusat Statistik, data ini untuk memberikan informasi jumlah penduduk, pertambahan jumlah penduduk, dan kepadatan penduduk per kilometer persegi.
- g. Data Jaringan Jalan Peta dan data jaringan jalan diperoleh dari Dinas Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat di Kabupaten Subang. Data jaringan jalan digunakan untuk melakukan proses pembebanan perjalanan dan untuk membantu menyusun pola jaringan trayek.

- h. Data Jaringan Trayek Peta jaringan trayek ini diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Subang, peta ini memberikan informasi rute trayek angkutan umum..

pengolahan data

Setelah memperoleh data yang dibutuhkan, langkah selanjutnya adalah menganalisis data (pengolahan data). Data yang dianalisis adalah sebagai berikut:

Analisis Kinerja Ruas Pada analisis kinerja ruas parameter yang digunakan yaitu V/C Ratio, Kecepatan, dan kepadatan. Untuk menghitung V/C ratio digunakan data kapasitas ruas jalan. Kapasitas ruas jalan dihitung berdasarkan data dari survei inventarisasi jalan antara lain lebar jalan, lebar bahu, tipe jalan, tata guna lahan sekitar, dan pembagian arus. Data data tersebut kemudian dihitung untuk menentukan kapasitas ruas jalan tersebut. Setelah nilai kapasitas ruas jalan diketahui, tahap selanjutnya adalah menentukan volume ruas jalan yang didapatkan dari jumlah arus tertinggi dalam satuan smp/jam dari survei traffic counting. Kemudian membagi antara volume ruas jalan dan kapasitasnya yang akan menghasilkan V/C ratio. Parameter selanjutnya yaitu kecepatan yang diperoleh dari membagi panjang segmen jalan dan waktu yang dibutuhkan kendaraan untuk menempuh jarak tersebut. Nilai kepadatan diperoleh dengan cara membagi volume ruas jalan dengan panjang segmen jalan.

a) VC Ratio VC Ratio

merupakan pembagian antara volume lalu lintas dengan kapasitas.

$$= \frac{\text{Volume lalu lintas}}{\text{Kapasitas ruas}}$$

b) Volume lalu lintas

Volume lalu lintas menunjukkan jumlah kendaraan yang melintasi suatu titik pengamatan dalam satuan waktu tertentu.

$$C = C_0 \times FCW \times FCSP \times FCSF \times FCCS$$

Dimana :

C = Kapasitas (smp/jam)

C₀ = Kapasitas dasar (smp/jam)

FC_w = Faktor penyesuaian lebar jalur lalu lintas

FC_{sp} = Faktor penyesuaian pemisah arah

FC_{sf} = Faktor penyesuaian hambatan samping

FC_{cs} = Faktor penyesuaian ukuran kota

c) Kapasitas Ruas Jalan

Persamaan dasar untuk menentukan kapasitas ruas

d) Kecepatan

Berdasarkan Kementerian Pekerjaan Umum (1997) menyatakan bahwa kecepatan kendaraan (biasanya km/jam atau m/s). Selain itu, kecepatan tempuh didefinisikan sebagai kecepatan rata-rata arus lalu lintas dihitung dari panjang jalan dibagi waktu tempuh rata-rata kendaraan yang melalui ruas jalan.

$$v = \frac{L}{TT}$$

Dengan:

V = Kecepatan ruang rata-rata kendaraan (km/jam)

L = Panjang Segmen (km)

TT = Waktu tempuh rata-rata (jam)

e) Kepadatan Kepadatan

yaitu didefinisikan sebagai konsentrasi dari kendaraan di jalan. Kepadatan biasanya dinyatakan dalam satuan kendaraan per kilometer. Kepadatan dapat dinyatakan dengan perbandingan antara volume lalu lintas dengan kecepatan.

$$D = \frac{Q}{V}$$

Dengan: D = Kerapatan lalu lintas (kend/km atau smp/km)

Q = Arus lalu lintas (kend/jam atau smp/jam)

V = Kecepatan ruang rata-rata (km/jam)

f) Tingkat Pelayanan

Menurut Kementerian Perhubungan (2015) dalam Peraturan Menteri Nomor 96 tujuan dari penetapan tingkat pelayanan adalah untuk menetapkan tingkat pelayanan pada suatu ruas dan persimpangan.

pengolahan data

a. Analisis permintaan angkutan umum

Analisis tersebut sudah dilaksanakan pada saat PKL di wilayah studi dan didapat permintaan penumpang angkutan perdesaan per zona per kelurahannya.

b. Analisis Usulan Rute Trayek Baru

Usulan Rute Jaringan trayek yang baru disesuaikan dengan hasil pembebanan lalu lintas, dimana rute angkutan perkotaan menghubungkan lokasi dengan permintaan angkutan perkotaan yang besar sehingga kinerja operasional angkutan perkotaan dapat ditingkatkan. Kemudian, dalam penetapan rute jaringan trayek mempertimbangkan hierarki trayek sesuai standar perhitungan internasional dan kelas jalan yang dapat dilalui sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 10.

c. Analisis kinerja jaringan trayek usulan

Analisis tersebut dilakukan untuk mengetahui kinerja dari jaringan trayek angkutan umum usulan dari hasil pengolahan data, dimana kriteria yang dianalisis antara lain:

1. Tingkat tumpang tindih trayek

Tumpang tindih kendaraan dapat diartikan sebagai persentase dari panjang rute suatu trayek yang berhimpit atau sama dengan trayek lainnya terhadap panjang trayek sesungguhnya. Tingkat tumpang tindih menjadi salah satu faktor pertimbangan penentuan rute angkutan trayek yang direncanakan. (Tingkat Tumpang Tindih

Trayek: panjang tumpang tindih/panjang trayek x 100%).

2. Tingkat Penyimpangan trayek

Penyimpangan trayek dapat diartikan sebagai persentase dari kendaraan yang tidak melewati rute yang sesungguhnya yang telah ditetapkan. (Tingkat Penyimpangan Trayek: panjang penyimpangan trayek/panjang trayek sesuai SK x 100%).

3. Cakupan Pelayanan

Wilayah yang mampu dicapai dari suatu pelayanan trayek yang diukur menurut panjang trayek terhadap kemauan orang berjalan menuju pelayanan angkutan umum. (Cakupan Pelayanan: panjang trayek x kemauan orang berjalan ke tempat henti terdekat).

d. Analisis operasional angkutan umum usulan

Analisis tersebut digunakan untuk mengetahui kinerja operasional angkutan umum, dimana indikator yang dinilai antara lain:

1. Frekuensi adalah jumlah keberangkatan atau kedatangan antara kendaraan angkutan umum yang melewati titik tertentu dalam satu trayek selama periode tertentu.

$$F=60/H$$

Keterangan :

F = Frekuensi (Kendaraan / jam)

H = Headway (menit)

2. Waktu antar kendaraan (Headway)

Headway adalah selisih waktu keberangkatan dan kedatangan antar kendaraan angkutan umum dengan kendaraan angkutan umum berikutnya dalam satu trayek pada titik tertentu.

3. Faktor Muat (Load Factor)

Faktor muat adalah jumlah penumpang didalam kendaraan dibandingkan dengan kapasitas kendaraan.

4. Waktu tempuh

Waktu tempuh dari kendaraan angkutan umum bergantung pada jarak tempuh dari kendaraan dan kecepatan perjalanannya.

$$RTT = 2 (T_0 + T_i)$$

Keterangan :

T_0 = Waktu Operasi (menit)

T_i = Waktu berhenti di terminal untuk menurunkan/ menaikkan penumpang.

5. Tingkat Operasi

Tingkat operasi kendaraan adalah perbandingan antara jumlah armada yang beroperasi dengan jumlah armada yang diizinkan oleh pemerintah. Jumlah armada beroperasi/jumlah armada sesuai izin x 100%

Hasil dan Pembahasan

1. Tayek Usulan

Berdasarkan penelitian kinerja jaringan trayek serta pola pergerakan matriks asal tujuan serta tata guna lahan yang terdapat di Wilayah Kabupaten Subang didapatkan rute trayek usulan yang terdiri dari 2 trayek angkutan perdesaan. Pada rute trayek usulan yang di usulkan terdapat perubahan trayek dengan skema pemotongan rute dan perubahan rute trayeknya..

Rute	Nama Jalan	Panjang Rute
040 dan 042	Jl. D.Kartawigenda – Jl. Pejuang 45 – Jl. Otista - Jl. RA. Wangsa Ghofrana - Jl. S Parman - Jl. Jend. Achmad Yani - Jl. Raya Tanjung Wangi- Jl. Subang - Bts Bandung (Pasar Jalancaagak)	16 Km
050	Jl. Subang - Bts Bandung (Tugu Ciater)	9,4 Km
057 dan 059	Jl. Cagak - Bts Sumedang (Pasar Tanjungsiang)	15 Km

2. Kinerja Angkutan Perdesaan Eksisting

a. frekuensi

No	Kode Trayek	On Peak (Kend/Jam)	Off Peak (Kend/Jam)	Frekuensi Rata - rata
1	04.01.0040	9	4	6
2	04.01.0042	4	2	3
3	04.01.0050	6	5	5
4	04.01.0057	8	6	7
5	04.01.0059	3	1	2

b. Headway

NO	KODE TRAYEK	On Peak (Menit)	Off Peak (Menit)
1	04.01.0040	0:08:01	00:12:45
2	04.01.0042	0:13:06	00:28:08
3	04.01.0050	0:08:26	00:12:26
4	04.01.0057	0:05:17	00:10:46
5	04.01.0059	0:14:41	00:56:12

c. Tumpang Tindih

No	TRAYEK	Panjang Tumpang Tindih Trayek (km)	Panjang Trayek (km)	Tingkat Tumpang Tindih Trayek (%)
1	04.01.0040	16	16	100%
2	04.01.0042	16	38	42%
3	04.01.0050	16	25	64%
4	04.01.0057	26,1	36	73%
5	04.01.0059	26,1	74	35%

3. Jumlah Armada

Analisis ini digunakan untuk mengetahui jumlah permintaan penawaran terhadap angkutan perdesaan di Kabupaten Subang yang dapat dilihat dari hasil survey dinamis yang terletak pada jumlah penumpang dan data jumlah angkutan.

No	Kode Trayek	Jumlah Armada		Tingkat Operasi
		Ijin	Operasi	
1	04.01.0040	16	13	81%
2	04.01.0042	50	14	28%
3	04.01.0050	59	57	97%
4	04.01.0057	80	49	61%
5	04.01.0059	33	18	55%

4. Kinerja Pelayanan Usulan

a. Jumlah Armada

Trayek	LF	LFBE	KO	KT	Pengurangan/ Penambahan Armada
40 42	70%	99%	27	19	-8
50	70%	96%	57	42	-15
57 59	70%	95%	57	42	-15

b. Frekuensi

Trayek	KO	KT	Frekuensi		Frekuensi Rata-Rata
			Peak	Off Peak	
40-42	27	19	31	6	18
50	57	42	38	7	23
57-59	57	42	23	5	14

c. Headway

Trayek	Headway (Menit)	
	Peak	Off Peak
40-42	2	11
50	2	9
57-59	3	11

d. Waktu Tunggu

Trayek	Waktu Tunggu (Menit)	
	Peak	Off Peak
40-42	1	5
50	1	4
57-59	1	6

5. Sistem Operasi Setelah Dilakukan Penentuan Jumlah

Armada Untuk sistem penjadwalan belum ada penerapan terhadap angkutan perdesaan, sehingga penjadwalan masih belum teratur dan mengakibatkan penumpukan kendaraan di titik awal tujuan dan waktu menunggu yang lama. Setelah melakukan penentuan jumlah armada yang optimal, dilakukan analisis terhadap sistem penjadwalan angkutan perdesaan di Kabupaten Subang.

6. Analisis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Angkutan Perdesaan di Kabupaten Subang

REKAPITULASI BIAYA		TOTAL
Biaya Operasional per-km		
1	BIAYA INVESTASI ARMADA	134
2	BIAYA OPERASIONAL DAN PEMELIHARAAN	1.389
3	BIAYA INVESTASI SISTEM MONITORING	-
4	BIAYA AWAK KENDARAAN PER BUS	284
5	BIAYA PENINGKATAN FASILITAS	-
6	BIAYA ASURANSI PENUMPANG	-
7	BIAYA TIDAK LANGSUNG	-
	a. Biaya Pegawai Kantor	-
	b. Biaya Pengelolaan	82
8	TOTAL BIAYA PER KM	1.890
9	MARGIN LABA (10%)	189
10	PPH (2%)	42
	Total Rp/Km	2.121

7. Tarif Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Setelah dilakukan perhitungan terhadap Biaya Operasional Kendaraan, data BOK/Kendaraan-km dari setiap trayek

digunakan untuk menghitung nilai tarif pokok/penumpang-km perhitungan tarif pokok/penumpang-km dengan rata-rata penumpang naik/trip yaitu sebagai berikut:

Biaya per pnp-km

$(\text{Total Biaya Pokok}) / (\text{Load Factor} \times \text{Kapasitas}) = (\text{Rp.1.890}) / (70\% \times 12) = \text{Rp. 225,00 pnp/Km}$

Tarif BEP = Tarif Pokok \times Jarak = Rp. 3.600

Tarif BOK = (Tarif Pokok \times Jarak) + 10% = Rp. 3.960

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan maka diperoleh kesimpulan sebagai berikut: Berdasarkan hasil analisis data serta pemecahan masalah yang ada pada angkutan perkotaan di Kabupaten Subang maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Rute trayek usulan angkutan perdesaan.

Skema penataan yang dilakukan adalah dengan melakukan pemotongan rute dan perubahan rute trayeknya, dimana dapat dirincikan yaitu, untuk trayek 040 dan 042 dilakukan skema penggabungan rute yaitu pada ruas jalan JL. D.Kartawigenda – Jl. Pejuang 45 – Jl. Otista - Jl. RA. Wangsa Ghofrana - Jl. S Parman - Jl. Jend. Achmad Yani - Jl. Raya Tanjung Wangi- Jl. Subang - Bts Bandung (Pasar Jalancagak).

Untuk trayek 050 dilakukan skema pemotongan rute dan menghasilkan rute baru yaitu, Jl. Subang - Bts Bandung (Pasar Jalancagak) - Jl. Subang - Bts Bandung (Tugu Ciater). Untuk trayek 057 dan 059 dilakukan pemotongan rute sepanjang 16 Km pada ruas jalan JL.

D.Kartawigenda – Jl. Pejuang 45 – Jl. Otista - Jl. RA. Wangsa Ghofrana - Jl. S Parman - Jl. Jend. Achmad Yani - Jl. Raya Tanjung Wangi- Jl. Subang - Bts Bandung (Tugu Nanas) dikarenakan ruas jalan tersebut tumpang tindih dengan rute trayek 040, 042, dan 050. Selain dilakukan pemotongan rute trayek pada trayek 057 dan 059, dilakukan juga perubahan rute dan didapatkan rute trayek terbaru dari trayek 057 dan 059 yaitu, Jl. Subang - Bts Bandung (Tugu Nanas) - Jl. Subang - Bts Sumedang(Pasar Tanjungsang). Sehingga untuk kinerja jaringan dan kinerja operasionalnya menjadi lebih baik.

2. Berdasarkan kondisi eksisting kinerja pelayanan angkutan perdesaan di Kabupaten Subang

Untuk meningkatkan pelayanan angkutan umum di Kabupaten Subang maka dilakukan rasionalisasi jumlah armada maka diperoleh jumlah armada ideal sehingga meningkatkan faktor muat angkutan;

3. Setelah dilakukan rasionalisasi jumlah armada angkutan perdesaan, maka kinerja pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang menjadi lebih baik;
4. Tarif sesuai Biaya Operasional Kendaraan, yaitu:
 - a. Trayek 040 dan 042 : Rp. 3.960
 - b. Trayek 050 : Rp. 2.744
 - c. Trayek 057 dan 059 : Rp. 3.788

5. Tarif berdasarkan ATP dan WTP:
 - a. Berdasarkan Kemampuan Membayar (ATP)
 - 1) Trayek 040 dan 042 : Rp. 4.898
 - 2) Trayek 050 : Rp. 4.994
 - 3) Trayek 057 dan 059 : Rp. 4.180

- b. Berdasarkan Kemampuan Membayar (WTP)
 - 1) Trayek 040 dan 042 : Rp. 3.969
 - 2) Trayek 050 : Rp. 4.180
 - 3) Trayek 057 dan 059 : Rp. 3.916

Saran

Berdasarkan Kesimpulan yang telah di bahas sebelumnya maka dapat diperoleh beberapa saran sebagai berikut :

1. Perlu dibuatkan SK Trayek Usulan angkutan perdesaan Kabupaten Subang.
2. Mengaplikasikan hasil perhitungan jumlah armada untuk meningkatkan pelayanan angkutan perkotaan di Kabupaten Subang;
3. Menerapkan sistem penjadwalan yang teratur pada angkutan perdesaan di Kabupaten Subang, sehingga masyarakat beralih menggunakan angkutan umum;
4. Penetapan tarif angkutan perdesaan di Kabupaten Subang diharapkan agar segera dilakukan dalam forum Lalu Lintas Angkutan Jalan sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 agar dapat menetapkan tarif yang sesuai dan seimbang dari ketiga sisi yaitu dari sisi operator, sisi penumpang dan sisi regulator.

Daftar Pustaka

- (2009. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan.)
(2013. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.)
(2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.)
(2014. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tentang Angkutan Jalan.)

(2021. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.)
(2002. Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Republik Indonesia Nomor 687 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur.)
(2003. Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 35 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.)

- Azhar, Des Aufa, and Mohammad Yuzril Nurhuda. 2020. "Modul Pembelajaran Simulasi Lalu Lintas Program PTV VISSIM 20" 21 (1): 1–9.**
- Biomantara, K, and H Herdiansyah. 2019. "Peran Kereta Api Indonesia (KAI) Sebagai Infrastruktur Transportasi Wilayah Perkotaan." Cakrawala 19 (1): 1– 8.
<http://ejournal.bsi.ac.id/ejurnal/index.php/cakrawala>.**
- Cintya, Cindy, and Nuzul Barkah Prihutomo. 2022. "Analisis Kinerja U-Tun (Putar Balik) Di Ruas Jalan Transyogi Cibubur," 196–208.**
- Hertasning, Ruas Jalan. 2017. "Perencanaan Model U-Turn Pada Ruas Jalan Hertasning (Studi Kasus Depan Toko Duta Irama KM 3)," 1–77.**
- Jepriadi, Kornelius. 2022. "Kalibrasi Dan Validasi Model Vissim Untuk Mikrosimulasi Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Tol Dengan Lajur Khusus Angkutan Umum (LKAU)." Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety) 9 (2): 110–18.**
- Jusnaini. 2020. "ANALISA PENGARUH JARAK U-Turn TERHADAP KINERJA JALAN**

- (STUDI KASUS DI JALAN MAJAPAHIT, KEKALIK, KOTA MATARAM)."**
- Putra, Fauzy Akbar, Fachrul Alam Hafid, Mukhtar Thahir Syarkawir, Mas'ud Sar, and Salim. 2019. "Studi Pengaruh Jarak Antar U-Turn Terhadap Kinerja Jalan (Studi Kasus Jl. AP. Pettarani Makassar)" 1 (1): 43–53.**
- Seftiana, Rizka Annisa. 2019. "Analisis Pengaruh Perbedaan Jarak Jalan Akses Dengan U-Turn Terhadap Tingkat Pelanggaran Lalu Lintas (Studi Kasus : Jalan Gajah Mada , Kota Mataram)," 1–11.**