

PERENCANAAN ANGKUTAN KARYAWAN DI KABUPATEN BLITAR (STUDI KASUS KANTOR KABUPATEN BLITAR)

PERENCANAAN BUS ANGKUTAN KARYAWAN DI KABUPATEN BLITAR (STUDI KASUS KANTOR KABUPATEN BLITAR)

Faizal^{1,*}, Agus Sembodo, S.ST (TD), M.Sc,² dan Dr. I Made Arka Hermawan, MT³

¹Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD, Jl. Raya Setu No.89 Bekasi, 17520, Indonesia

²Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan

E-mail: Izalsaja@gmail.com

Disetujui pada tanggal 2 Juli 2024

Abstract

Kanigoro Regency Office Area (KANKAB) as part of the center of the new office area in the local government of Blitar Regency. The use of private vehicles is the choice of mode to get to this area due to the lack of public transportation services. The government continues to strive to improve public transportation services in Blitar Regency. Public transportation services for the community, especially employees, have not been carried out, so this research was carried out to provide an overview of special transportation services for employees to reduce the use of private vehicles. "EMPLOYEE TRANSPORTATION PLANNING IN BLITAR REGENCY (CASE STUDY OF BLITAR REGENCY OFFICE)" The purpose of this study is to find out the characteristics of employee special transportation users, plan employee special transportation routes, determine stopping points, and determine the number of fleet needs. The research methods used are quantitative methods and descriptive research nature. The required data has been obtained, then the next step is data processing. The data that has been obtained and collected needs to be processed first with the aim of simplifying all collected data and then presenting it in a better and neater arrangement for later analysis. The results of this study are the government's policy to immediately implement the employee transportation program in Blitar Regency in order to facilitate vehicle mobility in Blitar Regency and make it easier for employees to get to the Regency office. Based on the results of the interview survey, it is known that the number of requests for employee transportation services is high, which is 94.4% with 237 employees for potential demand. The type of mode that will be used for the office area is a Mini Bus of the Toyota Hiace Commuter Bus type with a capacity of 15 passenger seats and 1 seat for the driver. The operational management of employee transportation in the Regency Office Office Area (KANKAB) in Kanigoro District is divided into 3 routes with different services, namely: Route 1 with a route length of 16.1 km, Route 2 with a track length of 14.2 km, Route 3 with a route length of 17 km, Route 1 with a total of 2 rit, Route 2 with a total of 2 rit, Route 3 with a total of 2 rit, Route 1 with a total fleet of 4 vehicles, Route 2 with a total fleet of 3 vehicles and Route 3 with a total fleet of 4 vehicles

Keywords: *Planning, Blitar Regency Office, Employee Transportation*

Abstrak

Kawasan Kantor Kabupaten (KANKAB) Kanigoro sebagai bagian dari pusat kawasan perkantoran yang baru di pemerintahan daerah Kabupaten Blitar. Penggunaan kendaraan pribadi menjadi pilihan moda untuk menuju kawasan ini akibat tidak didukungnya pelayanan angkutan umum. Pemerintah terus berupaya memperbaiki pelayanan angkutan umum di Kabupaten Blitar. Pelayanan angkutan umum untuk masyarakat khususnya karyawan belum dilakukan, sehingga penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran pelayanan angkutan khusus karyawan guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. “**PERENCANAAN ANGKUTAN KARYAWAN DI KABUPATEN BLITAR (STUDI KASUS KANTOR KABUPATEN BLITAR)**” Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui karakteristik pengguna angkutan khusus Karyawan, merencanakan rute angkutan khusus karyawan, menentukan titik perhentian, dan menentukan jumlah kebutuhan armada. Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dan sifat penelitian deskriptif. Data – data yang dibutuhkan telah diperoleh, maka selanjutnya adalah pengolahan data. Data yang telah diperoleh dan terkumpul perlu diolah terlebih dahulu dengan tujuan menyederhanakan seluruh data yang terkumpul dan kemudian menyajikan dalam susunan yang lebih baik dan rapi untuk kemudian dilakukan analisis. Hasil dari penelitian ini merupakan kebijakan pemerintah agar segera dilaksanakan program angkutan karyawan di Kabupaten Blitar guna untuk mempermudah mobilitas kendaraan di Kabupaten Blitar dan mempermudah karyawan menuju kantor Kabupaten. Berdasarkan hasil survei wawancara, diketahui bahwa jumlah permintaan untuk pelayanan angkutan karyawan yang tinggi yaitu sebesar 94,4% dengan 237 karyawan untuk permintaan potensial. Jenis moda yang akan digunakan untuk Kawasan perkantoran adalah Mini Bus berjenis Bus Toyota Hiace Commuter dengan kapasitas 15 seat penumpang dan 1 seat untuk pengemudi. Manajemen operasional angkutan karyawan pada Kawasan perkantoran Kantor Kabupaten (KANKAB) di Kecamatan Kanigoro dibagi menjadi 3 rute dengan pelayanan berbeda yaitu: Rute 1 dengan Panjang trayek 16,1 km, Rute 2 dengan Panjang trayek 14,2 km, Rute 3 dengan Panjang trayek 17 km, Rute 1 dengan jumlah 2 rit, Rute 2 dengan jumlah 2 rit, Rute 3 dengan jumlah 2 rit, Rute 1 dengan jumlah kebutuhan armada sebesar 4 kendaraan, Rute 2 dengan jumlah kebutuhan armada sebesar 3 kendaraan dan rute 3 dengan jumlah kebutuhan armada sebesar 4 kendaraan

Kata Kunci : Perencanaan, Kantor Kabupaten Blitar, Angkutan Karyawan

PENDAHULUAN

Kawasan Kantor Kabupaten Blitar sebagai bagian dari pusat kawasan perkantoran yang baru di pemerintahan daerah Kabupaten Blitar. Penggunaan kendaraan pribadi menjadi pilihan moda untuk menuju kawasan ini akibat tidak didukungnya pelayanan angkutan umum. Pemerintah terus berupaya memperbaiki pelayanan angkutan umum di Kabupaten Blitar. Pelayanan angkutan umum untuk masyarakat khususnya karyawan belum dilakukan, sehingga penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran pelayanan angkutan khusus karyawan guna mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Tujuan dari penelitian ini adalah mengetahui karakteristik pengguna angkutan khusus Karyawan, merencanakan rute angkutan khusus karyawan, menentukan titik perhentian, dan menentukan jumlah kebutuhan armada.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kabupaten Blitar (2023), jumlah Karyawan Pegawai Negeri Sipil di Kabupaten Blitar mulai dari Jabatan, Tingkat Pendidikan, Tingkat Kepangkatan sejumlah 45.209 jiwa atau 3,64% dari total penduduk di Kabupaten Blitar. Banyaknya karyawan melakukan aktifitas bekerja dan apel bersama di Kantor Kabupaten Blitar dengan menggunakan kendaraan pribadi yaitu sebesar 75% yang berdampak pada terkonsentrasinya sejumlah kendaraan yang menggunakan badan jalan. Hal ini menyebabkan berkurangnya lebar efektif jalan yang berdampak pada berkurangnya fungsi jalan, serta menimbulkan gangguan lalu lintas di ruas jalan tersebut. Jika tidak mendapatkan penanganan, maka dapat menyebabkan tundaan perjalanan dan peluang terjadinya kemacetan. Kecenderungan yang terjadi adalah pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi mengalami peningkatan yang dominan jika dibandingkan dengan angkutan umum. Selain kemacetan, permasalahan lainnya ialah cukup tingginya angka kecelakaan di Kabupaten Blitar yang melibatkan karyawan yaitu 1038 korban dalam 5 tahun terakhir (Tim PKL Kabupaten Blitar 2024).

Guna menekan angka kecelakaan yang melibatkan karyawan maka dibutuhkan penyediaan angkutan khusus karyawan serta optimalisasi/ pengaktifan kembali angkutan umum. Angkutan khusus karyawan merupakan pelayanan antar jemput karyawan pada lokasi-lokasi yang ditetapkan sebagai titik-titik penjemputan (*transfer point*). Dengan adanya urgensi dan permasalahan diatas, maka dibutuhkan Pengadaan Angkutan Khusus karyawan di Kabupaten Blitar. Pengadaan Angkutan Khusus karyawan merupakan tanggung jawab Pemerintah khususnya Pemerintah Daerah Kabupaten Blitar. Untuk meningkatkan kinerja pelayanan transportasi, Pemerintah Kabupaten Blitar bermaksud untuk mengadakan Program Pengadaan Angkutan Khusus karyawan di Kabupaten Blitar. Untuk itu perlu dilakukan suatu kajian tentang Pengadaan Angkutan Khusus karyawan di Kabupaten Blitar yang diharapkan dapat menghasilkan manfaat yang signifikan dalam peningkatan pelayanan transportasi di Kabupaten Blitar.

METODE

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kuantitatif dan sifat penelitian deskriptif. Data – data yang dibutuhkan telah diperoleh, maka selanjutnya adalah pengolahan data. Data yang telah diperoleh dan terkumpul perlu diolah terlebih dahulu dengan tujuan menyederhanakan seluruh data yang terkumpul dan kemudian menyajikan dalam susunan yang lebih baik dan rapi untuk kemudian dilakukan analisis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Penentuan Sampel

Penentuan sampel diambil dari rumus Slovin dengan tingkat kesalahan sebesar 10% sehingga dapat mewakili seluruh populasi yang ada

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

2. Analisis Manajemen Operasional Angkutan Karyawan

1) Waktu Operasional

Waktu operasional adalah waktu yang digunakan kendaraan untuk melayani penumpang dalam satu hari. Waktu operasional direncanakan untuk angkutan karyawan yang beroperasi pada saat berangkat kerja dan jam pulang kerja.

2) Kecepatan Operasional

Kecepatan operasional adalah kecepatan rata-rata yang digunakan untuk menempuh perjalanan dalam satuan km/jam. Kecepatan rata-rata yang direncanakan untuk suatu perencanaan jaringan trayek pada kondisi normal adalah 40 km/jam.

3) Faktor Muat (*Load factor*)

Faktor muat (*load factor*) adalah rasio perbandingan antara jumlah penumpang yang diangkut dengan kapasitas kendaraan yang dinyatakan dalam persen (%).

4) Waktu Tempuh

Waktu tempuh adalah perbandingan jarak tempuh dengan kecepatan operasional yang dibutuhkan oleh angkutan karyawan untuk sampai ke tujuan.

$$\text{Waktu Tempuh} = \frac{\text{Panjang Rute}}{\text{Kecepatan Rencana}} \times 60$$

5) Waktu Sirkulasi Kendaraan

Waktu sirkulasi kendaraan adalah waktu tempuh yang dibutuhkan kendaraan untuk melakukan perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan dan kembali ke tempat asal. Waktu sirkulasi ini biasanya disebut juga waktu perjalanan bolak-balik. Waktu sirkulasi dihitung dengan rumus :

$$CT = (\text{Waktu perjalanan}_{AB} + \text{Waktu Perjalanan}_{BA}) + (\text{Deviasi Waktu}_{AB} + \text{Deviasi Waktu}_{BA}) \\ + (\text{Waktu henti di}_A + \text{Waktu Henti di}_B)$$

6) Waktu Antar Kendaraan (Headway)

Waktu antar kendaraan adalah waktu antara satu angkutan karyawan dengan angkutan karyawan yang berada di belakangnya. Waktu antar kendaraan yang ideal adalah 5 – 10 menit.

$$H = \frac{\text{Waktu operasi} \times \text{Kapasitas} \times \text{Load Faktor}}{\text{Rata – rata penumpang}}$$

Berdasarkan PM No 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek menetapkan bahwa waktu antar kendaraan (*headway*) untuk standar pelayanan minimal angkutan perkotaan adalah 15 menit untuk waktu puncak dan 30 menit untuk waktu non puncak. Sementara waktu operasi saat berangkat kerja itu merupakan waktu puncak sehingga headway tidak boleh melebihi 15 menit. Hal ini dikarenakan karyawan memerlukan ketetapan waktu untuk tiba di kantor agar tidak terlambat. Jadi apabila waktu menunggu kendaraan lebih dari 15 menit, maka waktu perjalanannya dari rumah ke tempat kerja akan semakin lama dan kemungkinan besar para karyawan akan mengalami keterlambatan masuk kerja. Dalam menentukan headway pada tiap – tiap rute yang telah direncanakan menggunakan permintaan per rute lalu dimasukkan dalam perhitungan sesuai dengan rumus berikut:

$$H = \frac{60 \times \text{Kapasitas} \times \text{Load Faktor}}{\text{Jumlah penumpang rata – rata}}$$

7) Km – Tempuh/Rit

Km-Tempuh/Rit adalah jarak yang ditempuh suatu kendaraan dalam satu kali rit atau dua kali perjalanan (perjalanan bolak-balik).

8) Penentuan Jumlah Kebutuhan Armada Angkutan Karyawan

Penentuan jenis serta jumlah kebutuhan armada ditentukan berdasarkan besarnya jumlah permintaan angkutan karyawan.

9) Penjadwalan

Jadwal penyelenggaraan merupakan hasil akhir dari manajemen operasional kebutuhan bus sekolah ini. Penjadwalan ini dilakukan setelah mendapatkan atau mengetahui nilai dari waktu operasi, waktu antar kendaraan, frekuensi, waktu perjalanan, waktu sirkulasi, kecepatan kendaraan, faktor muat dan waktu maksimal kendaraan sampai menuju tujuan.

ANALISIS

1. Distribusi Perjalanan

Untuk memperoleh permintaan potensial diambil dari jumlah karyawan yang bersedia berpindah ke angkutan karyawan sebesar 94,4% dari total jumlah karyawan kantor Kabupaten Blitar yaitu sejumlah 251 karyawan. jumlah permintaan potensial sebesar 237 karyawan dengan permintaan perjalanan tertinggi berasal dari zona 5 yaitu sebesar 56 perjalanan.

2. Analisis Kebutuhan Kendaraan

Untuk kendaraan yang dibutuhkan berdasarkan jumlah permintaan perhari sejumlah rata-rata 250 – 400 perjalanan yaitu dibutuhkan kendaraan berupa bus kecil.

3. Rute Angkutan Karyawan

Sesuai dengan jumlah permintaan pada tiap-tiap zona diperoleh 3 rute dengan panjang:

- 1) Rute 1 dengan panjang trayek 16,1 km
- 2) Rute 2 dengan panjang trayek 14,2 km
- 3) Rute 3 dengan panjang trayek 17 km

yang dapat mencakup permintaan zona-zona dari arah utara, timur, selatan serta barat.

4. Kinerja Pelayanan

a. Waktu operasi

Waktu operasi dari angkutan Karyawan ini diatur untuk beroperasi 1 jam pada pagi dan sore hari

b. Kecepatan Rencana

Kecepatan rencana sesuai dengan ketentuan di surat keputusan yaitu antara 20 km/jam – 40 km/jam sesuai dengan kondisi volume jalan yang akan dilalui. Maka berdasarkan peraturan tersebut dapat ditetapkan kecepatan rencana angkutan karyawan di Kawasan Perkantoran Kantor Kabupaten (KANKAB) kanigoro adalah 40 km/jam.

c. Faktor Muat

Faktor muat yang diharapkan dari angkutan karyawan yang beroperasi selama 1 jam ini dapat selalu penuh 100% agar permintaan karyawan potensial dapat terpenuhi.

d. Waktu Tempuh

WAKTU TEMPUH TIAP RUTE			
Rute	Panjang Rute (km)	Kecepatan Rencana (km/jam)	Waktu Tempuh (Menit)
1	16,1	40	24,15
2	14,2	40	21,30
3	17	40	25,50

Berdasarkan tabel di atas bahwa waktu tempuh paling lama adalah rute 3 yaitu 25 menit 30 detik. Sedangkan untuk waktu tempuh paling cepat adalah rute 2 yaitu 21 menit 18 detik.

e. Waktu Sirkulasi

WAKTU SIRKULASI TIAP RUTE ANGKUTAN KARYAWAN						
Rute	Panjang Rute (km)	Kecepatan Rencana (km/jam)	Waktu Tempuh (Menit)	Panjang Rute Kembali (km)	Waktu Tempuh Kembali (Menit)	Sirkulasi Armada (Menit)
1	16,1	40	24,15	16,1	24,15	55,55
2	14,2	40	21,30	14,2	21,30	48,99
3	17	40	25,50	17	25,50	58,65

Berdasarkan tabel di atas sirkulasi waktu yang paling lama adalah rute 3 dengan waktu 58 menit 39 detik, dan waktu sirkulasi paling cepat adalah rute 2 dengan waktu 48 menit 59 detik.

f. Jumlah Rit

Jumlah rit adalah jumlah perjalanan pulang pergi yang mampu ditempuh oleh angkutan karyawan dalam satu rute trayek pada selang waktu operasi kendaraan.

JUMLAH RIT			
RUTE	PAGI	SORE	TOTAL
1	1	1	2
2	1	1	2
3	1	1	2

g. Waktu Antar Kendaraan

WAKTU ANTAR KENDARAAN	
RUTE	HEADWAY(Menit)
1	15,24
2	15,24
3	13,71

Dari data tabel diatas waktu antar kendaraan (headway) paling lama adalah pada rute 1 dan 2 yaitu 15 menit 14 detik.

h. Jumlah Armada

RUTE	KEBUTUHAN ARMADA
1	4
2	3
3	4

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa total kebutuhan armada disetiap rute berbeda – beda. Kebutuhan armada yang tertinggi yaitu pada rute 1 dan 3 yaitu 4 armada.

i. Penjadwalan

Penjadwalan angkutan karyawan merupakan hasil akhir dari analisis manajemen operasional angkutan karyawan. Tujuan utama dari penjadwalan ini adalah membuat sebuah rencana perjalanan agar dapat dilaksanakan dengan baik.

RUTE 1

ARMADA	JAM PAGI					
	RTH WLINGI	MAN 2 BLITAR	SDN BAJANG 2	KANTOR DESA WONOREJO	KANTOR DESA JEBLOG	KANKAB KANIGORO
1	5:40:00 AM	5:44:00 AM	5:47:25 AM	5:50:40 AM	5:56:47 AM	6:04:15 AM
2	5:57:50 AM	6:01:50 AM	6:05:15 AM	6:08:30 AM	6:14:37 AM	6:22:05 AM
3	6:15:39 AM	6:19:39 AM	6:23:04 AM	6:26:19 AM	6:32:26 AM	6:39:54 AM
4	6:33:28 AM	6:37:28 AM	6:40:53 AM	6:44:08 AM	6:50:15 AM	6:57:43 AM

ARMADA	JAM SORE					
	KANKAB KANIGORO	KANTOR DESA JEBLOG	KANTOR DESA WONOREJO	SDN BAJANG 2	MAN 2 BLITAR	RTH WLINGI
1	3:30:00 PM	3:37:28 PM	3:43:35 PM	3:46:50 PM	3:50:15 PM	3:54:15 PM
2	3:47:50 PM	3:55:18 PM	4:01:24 PM	4:04:39 PM	4:08:05 PM	4:12:05 PM
3	4:05:39 PM	4:13:07 PM	4:19:14 PM	4:22:29 PM	4:25:54 PM	4:29:54 PM
4	4:23:29 PM	4:30:56 PM	4:37:03 PM	4:40:18 PM	4:43:44 PM	4:47:44 PM

RUTE 2

ARMADA	JAM PAGI				
	KANTOR KEC NGLEGOK	KANTOR KEC GARUM	KANTOR DESA TINGAL	KANTOR BNN KAB BLITAR	KANKAB KANIGORO
1	6:00:00 AM	6:06:40 AM	6:12:01 AM	6:18:38 AM	6:21:30 AM
2	6:17:33 AM	6:24:13 AM	6:29:34 AM	6:36:11 AM	6:39:03 AM
3	6:35:06 AM	6:41:46 AM	6:47:07 AM	6:53:44 AM	6:56:36 AM

ARMADA	JAM SORE				
	KANKAB KANIGORO	KANTOR BNN KAB BLITAR	KANTOR DESA TINGAL	KANTOR KEC GARUM	KANTOR KEC NGLEGOK
1	3:30:00 PM	3:32:52 PM	3:39:29 PM	3:44:50 PM	3:51:30 PM
2	3:47:33 PM	3:50:25 PM	3:57:02 PM	4:02:23 PM	4:09:03 PM
3	4:05:06 PM	4:07:58 PM	4:14:35 PM	4:19:56 PM	4:26:36 PM

RUTE 3

ARMADA	JAM PAGI						
	KANTOR DESA JIMBE	KANTOR DESA REJOWINANGUN	KANTOR DESA PLOSOREJO	KANTOR DESA DARUNGAN	SMP 1 SUTOJAYAN	KANTOR DISPENDUKCAPIL	KANKAB KANIGORO
1	5:40:00 AM	5:45:14 AM	5:48:29 AM	5:50:40 AM	5:55:45 AM	6:01:49 AM	6:05:50 AM
2	5:56:46 AM	6:02:00 AM	6:05:15 AM	6:07:26 AM	6:12:31 AM	6:18:35 AM	6:22:36 AM
3	6:13:32 AM	6:18:46 AM	6:22:01 AM	6:24:12 AM	6:29:17 AM	6:35:21 AM	6:39:22 AM
4	6:30:18 AM	6:35:32 AM	6:38:47 AM	6:40:58 AM	6:46:03 AM	6:52:07 AM	6:56:08 AM

ARMADA	JAM SORE						
	KANKAB KANIGORO	KANTOR DISPENDUKCAPIL	SMP 1 SUTOJAYAN	KANTOR DESA DARUNGAN	KANTOR DESA PLOSOREJO	KANTOR DESA REJOWINANGUN	KANTOR DESA JIMBE
1	3:30:00 PM	3:34:01 PM	3:40:05 PM	3:45:10 PM	3:47:21 PM	3:50:36 PM	3:55:50 PM
2	3:46:46 PM	3:50:47 PM	3:56:51 PM	4:01:56 PM	4:04:07 PM	4:07:22 PM	4:12:36 PM
3	4:03:32 PM	4:07:33 PM	4:13:37 PM	4:18:42 PM	4:20:53 PM	4:24:08 PM	4:29:22 PM
4	4:20:18 PM	4:24:19 PM	4:30:23 PM	4:35:28 PM	4:37:39 PM	4:40:54 PM	4:46:08 PM

KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari hasil penelitian Perencanaan Angkutan Karyawan di Kabupaten Blitar (Studi Kasus Kantor Kabupaten Blitar) yaitu sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil survei wawancara, diketahui bahwa jumlah permintaan untuk pelayanan angkutan karyawan yang tinggi yaitu sebesar 94,4% dengan 237 karyawan untuk permintaan potensial.
2. Jenis moda yang akan digunakan untuk Kawasan perkantoran adalah Mini Bus berjenis Bus Toyota Hiace Commuter dengan kapasitas 15 seat penumpang dan 1 seat untuk pengemudi.
3. Manajemen operasional angkutan karyawan pada Kawasan perkantoran Kantor Kabupaten (KANKAB) di Kecamatan Kanigoro dibagi menjadi 3 rute dengan pelayanan berbeda yaitu:
 - a. Rute 1 dengan Panjang trayek 16,1 km
 - b. Rute 2 dengan Panjang tratek 14,2 km
 - c. Rute 3 dengan Panjang trayek 17 km
 - d. Rute 1 dengan jumlah 2 rit
 - e. Rute 2 dengan jumlah 2 rit
 - f. Rute 3 dengan jumlah 2 rit
 - g. Rute 1 dengan jumlah kebutuhan armada sebesar 4 kendaraan
 - h. Rute 2 dengan jumlah kebutuhan armada sebesar 3 kendaraan
 - i. Rute 3 dengan jumlah kebutuhan armada sebesar 4 kendaraan

SARAN

Adapun saran yang dapat penulis sampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan antara lain sebagai berikut:

1. Penelitian ini dapat menjadi panduan bagi pemerintah daerah dalam merencanakan layanan transportasi di Kabupaten Blitar. Disarankan agar perencanaan mengenai transportasi khusus karyawan segera diusulkan, sehingga program ini dapat segera terlaksana.
2. Dilakukan implementasi perencanaan angkutan karyawan di Kawasan Perkantoran Kantor Kabupaten (KANKAB) di Kecamatan Kanigoro, dengan tujuan untuk mendukung pelayanan angkutan umum khususnya terhadap para karyawan kankab agar dapat mengurangi tingkat pemakaian kendaraan pribadi dikalangan para karyawan kantor dan juga menekan berlebihan kendaraan pribadi yang menyebabkan berkurangnya volume jalan.
3. Penyusunan regulasi yang tepat agar angkutan karyawan dapat beroperasi dengan optimal, aman, nyaman serta dapat memberikan keselamatan dalam pengoperasiannya sesuai dengan kebutuhan karyawan dan juga untuk meningkatkan pelayanan angkutan karyawan, maka disarankan agar pemerintah yang mengelola angkutan karyawan memberikan sosialisasi kepada seluruh karyawan Kantor Kabupaten (KANKAB) Kanigoro terkait angkutan karyawan yang akan beroperasi.
4. Pembangunan fasilitas pendukung seperti halte yang sesuai dengan standar agar memberikan kenyamanan penumpang pada saat menunggu angkutan karyawan dan juga dalam pengoperasian angkutan karyawan ini, disarankan memiliki angkutan pendukung/cadangan guna mengantisipasi jika terjadi hal – hal diluar perkiraan seperti factor kerusakan system kendaraan dan lain sebagainya sehingga tidak akan mengganggu manajemen operasional angkutan karyawan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur kehadirat Allah SWT Tuhan Yang Maha Esa, atas limpahan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan karya tulis dengan judul **“PERENCANAAN ANGKUTAN KARYAWAN DI KABUPATEN BLITAR (STUDI KASUS KANTOR KABUPATEN BLITAR)”**. Adapun dalam penyusunan karya tulis ini, tidak lepas dari pengarahan serta bimbingan dari berbagai pihak. Maka penulis menyampaikan ucapan terimakasih kepada:

1. Pahlawaku Papa Tercinta, Karyono Kartodinomo. Terima kasih selalu berjuang untuk kehidupan penulis, beliau memang tidak sempat merasakan Pendidikan sampai bangku perkuliahan, namun beliau mampu mendidik penulis, memotivasi, serta memberikan dukungan hingga penulis mampu menyelesaikan studinya;
2. Mama Tersayang, Nursiah Baderan. Terima kasih sebesar-besarnya penulis kepada beliau atas segala bentuk bantuan, dukungan, motivasi, semangat dan doa yang diberikan selama ini. Terima kasih atas nasihat yang diberikan, mama menjadi pengingat dan penguat yang paling terhebat. Terima Kasih, Mama;

3. Adik tersayang, Putri Salsabilah. Yang memberikan dukungan dan semangat walaupun melalui celotehannya, tetapi penulis yakin dan percaya itu adalah sebuah bentuk dukungan dan motivasi. Untuk adikku tetap semangat dan mau belajar agar bisa menjadi orang yang hebat yang bisa membanggakan kedua orang tua kita;
4. Bapak Avi Mukti Amin, S.Si.T., M.T. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD;
5. Ibu Anisa Mahadita Candrarahayu, S.ST, M.MTr. selaku Kepala Jurusan Diploma III Manajemen Transportasi Jalan;
6. Bapak Agus Sembodo, S.ST (TD), M.Sc. dan Bapak Dr. I Made Arka Hermawan, M.T. sebagai dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan dan arahan langsung terhadap penulisan Kertas Kerja Wajib;
7. Bapak Agus Santosa S.Sos, M.Si. selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar;
8. Dosen – dosen Program Diploma III Manajemen Transportasi Jalan yang telah memberikan bimbingan secara langsung maupun tidak langsung selama pendidikan;
9. Alumni PTDI-STTD serta pegawai di Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar yang telah membimbing dan mengarahkan dalam penulisan Kertas Kerja Wajib;
10. Tim Praktek Kerja Lapangan Kabupaten Blitar yang telah membantu dalam melengkapi kebutuhan data, dan membantu dalam survey yang dilakukan dalam penulisan ini;
11. Rekan – rekan Program Diploma III Manajemen Transportasi Jalan Angkatan XLIII;
12. Rekan – rekan dan adik - adik Sulutgo yang telah membantu dan juga menghibur penulis dalam menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib ini.
13. Terimakasih juga penulis sampaikan kepada orang yang sangat spesial yang tidak penulis sebutkan namanya karena bisa menemani penulis dalam menyelesaikan penulisan Kertas Kerja Wajib ini dari awal sampai akhir, serta memberikan semangat, dorongan dan dukungan yang begitu besar walaupun lewat celotehannya yang hampir setiap saat.

Penulis sepenuhnya menyadari bahwa karya tulis ini masih jauh dari sempurna. Sehingga masukan, kritik, serta saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan demi kesempurnaan karya tulis ini. Akhir kata semoga karya tulis ini dapat menjadi manfaat bagi pembaca serta bagi yang membutuhkan.

REFERENSI

- UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA NOMOR 22 TAHUN 2009. “TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN.”
- KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT NOMOR: SK.687/AJ.206/DRJD/2002. 2002. “PEDOMAN TEKNIS PENYELENGGARAAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM PERKOTAAN DALAM TRAYEK TETAP DAN TERATUR.”
- PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 55 TAHUN 2012. 2012. “TENTANG KENDARAAN.”
- PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 29 TAHUN 2015. 2015. “TENTANG STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK.”

- PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 108 TAHUN 2017. 2017. "TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK."
- PERATURAN MENTERI PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT NOMOR 05/PRT/M/2018. 2018. "PENETAPAN KELAS JALAN BERDASARKAN FUNGSI DAN INTENSITAS LALU LINTAS SERTA DAYA DUKUNG MENERIMA MUATAN SUMBU TERBERAT DAN DIMENSI KENDARAAN BERMOTOR."
- PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 117 TAHUN 2018 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 117 TAHUN 2018. 2018. "TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG TIDAK DALAM TRAYEK."
- PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 60 TAHUN 2019. 2019. "TENTANG PENYELENGGARAAN ANGKUTAN BARANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR DI JALAN."
- PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 30 TAHUN 2021. 2021. "TENTANG PENYELENGGARAAN BIDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN."
- BADAN PUSAT STATISTIK KABUPATEN BLITAR. 2023. "KABUPATEN BLITAR DALAM ANGKA, 2023. BLITAR."
- TIM PKL KABUPATEN BLITAR. 2024. "LAPORAN UMUM KINERJA TRANSPORTASI DARAT KABUPATEN BLITAR PROVINSI JAWA TIMUR."
- MUNAWAR, AHMAD. 2005 "DASAR – DASAR TEKNIK TRANSPORTASI."
- SANTOSO, AGUNG. 2023. "RUMUS SLOVIN: MASALAH UKURAN SAMPEL?" *Suksma: Jurnal Psikologi Universitas Sanata Dharma* 4 (2): 24–43. <https://doi.org/10.24071/suksma.v4i2.6434>.
- SOLICHAH DAN SARDJITO. 2014. "PENENTUAN RUTE ANGKUTAN UMUM TRANSPORT NETWORK SIMULATOR KECAMATAN CANDI DI KECAMATAN SIDOARJO KABUPATEN SIDOARJO."
- SUPOYO. 2004. "TENTANG PROSPEK ANGKUTAN ANTAR JEMPUT BIS KARYAWAN STUDI KASUS KANTOR PEMERINTAHAN PROVINSI JAWA TENGAH."
- TAMIN, OFYAR Z. 2000. PERENCANAAN DAN PEMODELAN TRANSPORTASI. Penerbit ITB.
- WARPANI. 2002. "PENGELOLAAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN."
- WARPANI. 1990. "MERENCANAKAN SISTEM PERANGKUTAN"