

**PERENCANAAN TRAYEK ANGKUTAN PERDESAAN  
DI KABUPATEN BLITAR  
(WILAYAH STUDI NGLEGOK – GARUM – KANIGORO)  
RURAL TRANSPORTATION ROUTE PLANNING IN BLITAR DISTRICT  
(NGLEGOK – GARUM – KANIGORO STUDY AREA)**

**Margareth Adelita Damanik<sup>1</sup>, Agus Sembodo<sup>2</sup>, I Made Arka Hermawan<sup>3</sup>**

<sup>1</sup>Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD  
Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa Barat 17520, Indonesia

<sup>23</sup>Dosen Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi, Jawa  
Barat 17520, Indonesia  
Kementerian Perhubungan

\*E-mail: [adelitadamanik@gmail.com](mailto:adelitadamanik@gmail.com)

**Abstract**

*This research aims to determine the number of residents who are willing to move from private transportation to rural public transportation in Blitar Regency, Nglegok, Garum and Kanigoro study areas. Knowing the number of requests for rural transportation services, identifying appropriate routes in operating rural transportation, submitting proposals for fleet types that suit the needs in the study area, analyzing operational performance of planned routes and analyzing tariffs based on BOK so that they can be effective and efficient as an effort to increase accessibility and mobility. This data collection and research technique involves conducting a state preference survey conducted among the people of Blitar Regency and conducting a land use survey in the Nglegok, Garum and Kanigoro study areas. The analyzes used are land use analysis, travel generation and attraction analysis, mode choice analysis, public transport demand analysis, proposed public transport route analysis, fleet type analysis, operational performance analysis of rural transport routes to be planned, vehicle operational cost analysis and analysis of rural public transport fares. The research results show that the level of people's willingness to switch from private transportation to public transportation is 22% or 7,015 people. The proposed route is 16 km from Penataran Temple to the Blitar Regency office. The type of fleet that will be proposed is MPU (General Passenger Car) with 37 vehicles.*

**Keywords:** public transportation, Rural, Routes

**Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jumlah penduduk yang bersedia pindah dari angkutan pribadi ke angkutan umum perdesaan di Kabupaten Blitar wilayah studi Nglegok, Garum dan Kanigoro. Mengetahui jumlah permintaan terhadap pelayanan angkutan perdesaan, mengidentifikasi rute trayek yang tepat dalam pengoprasian angkutan perdesaan, menyampaikan usulan jenis armada yang sesuai dengan kebutuhan di wilayah kajian, menganalisis kinerja operasional trayek rencana dan menganalisis tarif berdasarkan BOK agar dapat efektif dan efisien sebagai upaya peningkatan aksesibilitas dan mobilitas. Teknik pengumpulan data dan penelitian ini dengan melakukan *survei state preference* yang dilakukan pada masyarakat Kabupaten Blitar dan melakukan survei tata guna lahan di wilayah kajian Nglegok, Garum dan Kanigoro. Analisis yang digunakan yaitu analisis tata guna lahan, analisis bangkitan dan tarikan perjalanan, analisis pemilihan moda, analisis permintaan angkutan umum, analisis usulan rute trayek angkutan umum, analisis jenis armada, analisis kinerja operasional trayek angkutan perdesaan yang akan direncanakan, analisis biaya operasional kendaraan dan analisis tarif angkutan umum perdesaan. Hasil penelitian menunjukkan tingkat kemauan masyarakat berpindah dari angkutan pribadi ke angkutan umum sebanyak 22% atau sebanyak 7.015 orang. Usulan trayek yang didapatkan sepanjang 16 km dari candi penataran menuju ke kantor Kabupaten Blitar. Jenis armada yang akan diusulkan yaitu MPU (Mobil Penumpang Umum) dengan 37 unit kendaraan.

**Kata Kunci:** Angkutan Umum, Perdesaan, Trayek

**PENDAHULUAN**

Pertumbuhan dan perkembangan suatu daerah ditandai dengan peningkatan aktivitas dan mobilitas penduduknya. Jasa pelayanan angkutan umum memiliki peran penting dalam mangakomodasi pergerakan masyarakat ke berbagai tujuan yang mempengaruhi kegiatan perekonomian suatu daerah. Hal tersebut menjadikan angkutan perdesaan sebagai salah satu moda yang merupakan penggerak segala potensi yang ada di daerah dan meningkatkan produktivitas perekonomian. Seiring dengan perpindahan pusat pemerintahan Kabupaten Blitar ke Wilayah Kecamatan Kanigoro, maka penataan sektor transportasi harus segera dilakukan sesuai dengan arah kebijakan yang telah ditentukan dalam peraturan yang ada.

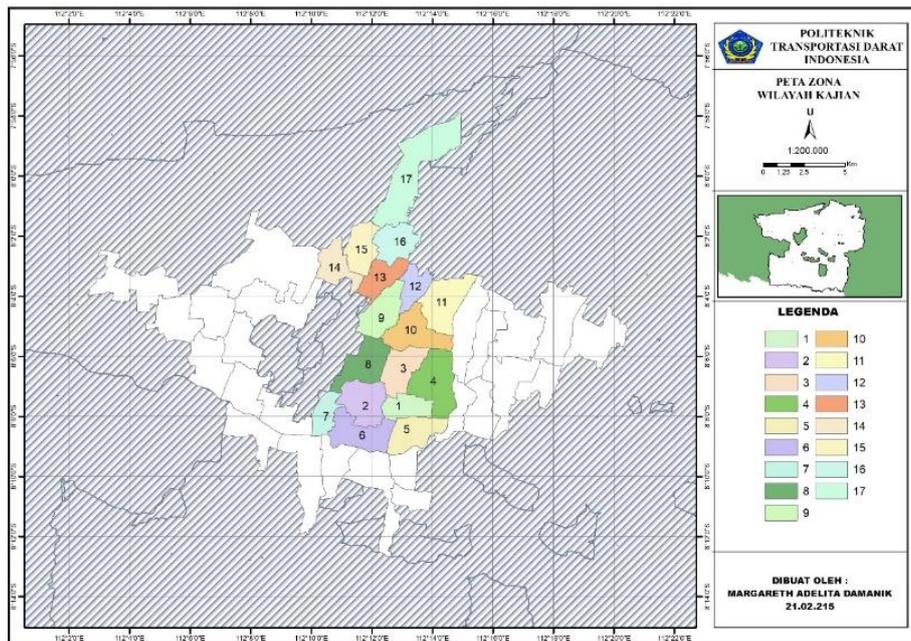
Apabila Kabupatn Blitar memiliki trayek aktif angkutan perdesaan maka berpotensi akan memiliki eksistensi tinggi dikarenakan minimnya angkutan umum di Kabupaten Blitar dan menanggapi permasalahan tersebut maka perencanaan angkutan perdesaan diperlukan studi lebih lanjut yang diharapkan dapat membangkitkan pelayanan angkutan perdesaan agar tercapainya transportasi dengan mobilitas berkelanjutan.

Pemerintah daerah kabupaten atau kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang dalam wilayah kabupaten atau kota.

## METODE

### Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan pada wilayah Kecamatan Nglegok, Garum dan Kanigro. Waktu penelitian dilaksanakan pada saat kegiatan PKL oleh tim PKL Kabupaten Blitar yaitu pada bulan Februari – Mei 2024.



Gambar 1 Peta wilayah studi

### Jenis Data

Data yang dibutuhkan dibagi menjadi dua yaitu data primer dan data sekunder dengan rincian sebagai berikut.

#### 1. Data Primer

Data primer yang digunakan dalam penelitian ini adalah data ketersediaan masyarakat dari angkutan pribadi berpindah ke angkutan umum dan melakukan pengamatan langsung dilapangan untuk memperoleh data secara akurat pada area studi.

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang digunakan untuk mendukung proses pengambilan data primer pada penelitian ini. Data sekunder yang dibutuhkan yaitu data penduduk, data jaringan jalan, data jaringan trayek, data tata guna lahan dan data asal-tujuan perjalanan yang dapat diperoleh secara langsung dari instansi pemerintah terkait.

### Teknik Pengumpulan Data

#### 1. Survei Tata Guna Lahan

Survei Tata Guna Lahan, Survei tata guna lahan dilakukan dengan cara memeriksa secara langsung ke daerah studi tentang karakteristik tata guna lahan kondisi eksisting dan dibandingkan dengan peta tata guna lahan yang telah didapatkan dari data sekunder

#### 2. Survei Wawancara Rumah Tangga

Survei wawancara rumah tangga, survei wawancara rumah tangga dilakukan dengan wawancara ke setiap keluarga atau rumah sebanyak jumlah sampel yang telah ditentukan sebelumnya menggunakan rumus slovin.

#### 3. Survei *State Preference*

Survei *State Preference* adalah titik pengumpulan data yang berdasarkan pada pendekatan terhadap pendapat responden dalam menghadapi berbagai pilihan alternative yang bertujuan untuk mengetahui keinginan dari masyarakat tertentu. Fakta dari sekelompok masyarakat tertentu dan melakukan evaluasi sehingga dapat membuat suatu alternative pemecahan masalah. Dalam hal ini survei *state preference*

dilakukan untuk mengetahui bagaimana pendapat masyarakat di wilayah studi berkaitan dengan angkutan Perdesaan yang diinginkan/diharapkan.

**Metode Analisis Data**

**Analisis Demand**

Analisis ini menggunakan survei home interview yang akan menghasilkan demand potensial yaitu pergerakan masyarakat diarah kajian dan juga melakukan survei state preference untuk mendapatkan kemauan masyarakat berpindah naik angkutan umum. Menggunakan metode slovin untuk menentukan sampel:

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

Dimana:

- n : ukuran sampel
- N : ukuran populasi
- E : persen kesalahan pengambilan sampel (misal 5%)

**Analisis Penentuan Rute**

Analisis rute dari matriks asal tujuan potensial, tata guna lahan, od populasi dan pertimbangan jarak. Rute trayek berdasarkan fungsi dan jenis angkutan:

**Tabel 1** rute trayek berdasarkan fungsi dan jenis angkutan

Trayek	Fungsi Jalan	Kecepatan paling rendah (dalam kota)	Lebar Jalan	Jenis Angkutan
Utama	Arteri	30 km/jam	≥ 8	-bus besar -bus tempel/Artikulasi -bus lantai ganda
Cabang	Kolektor	20 km/jam	≥ 7	-bus besar lantai ganda -bus besar -bus sedang -bus kecil
Ranting	Lokal	10 km/jam	5	-bus sedang -bus kecil -MPU (hanya roda empat)
Langsung	Arteri	30 km/jam	≥ 8	-bus besar -bus tempel/ artikulasi -bus lantai ganda

Sumber; Keputusan Dirjen Hubdat No. SK 687/AJ.206/DRJD/2002

**Analisis Menentukan Jenis Moda dan Jumlah Armada**

Disesuaikan dengan berdasarkan SK Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 tentang penyelenggaraan angkutan umum dan juga disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat. Ketentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota/kabupaten.

**Tabel 2** Ketentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota/kabupaten

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 Hubdat No. SK 687/AJ.206/DRJD/2002

**Analisis Kinerja Operasional**

Analisis operasional angkutan umum usulan dilakukan untuk mengetahui kinerja dari operasional angkutan umum usulan. Indikator yang di analisa meliputi:

$$\text{Load factor} = \frac{\text{jumlah penumpang}}{\text{kapasitas angkutan}} \times 100\% \dots\dots\dots (2)$$

$$\text{Kecepatan perjalanan } V = \frac{J}{W} \dots\dots\dots (3)$$

Dimana:

V: Kecepatan (km/jam)

J : Jarak segmen (km)  
 W: Waktu tempuh (jam)

$$\text{Headway } H = \frac{60}{F} \dots\dots\dots (4)$$

Dimana:

H : Headway (menit)  
 F : Frekuensi pelayanan (kend/jam)

$$\text{Waktu perjalanan } W = \frac{T}{J} \dots\dots\dots (5)$$

Dimana:

W: Waktu perjalanan (menit/km)  
 T: Waktu tempuh/segmen (menit)  
 J; Jarak antara segmen (km)

$$\text{Armada yang beroperasi} = \frac{X}{Y} \dots\dots\dots (6)$$

Dimana:

X: Armada yang beroperasi  
 Y: Armada menurut ijin oprasi

$$\text{Jumlah rit} = \frac{WO}{WP} \dots\dots\dots (7)$$

Dimana:

WO: Waktu operasi kendaraan (menit)  
 WP: Waktu perjalanan/waktu siklus kendaraan (menit)

$$\text{Jumlah kebutuhan armada } K^1 = \frac{K+CT}{W \times FA} \dots\dots\dots (8)$$

Dimana:

K: Periode waktu (menit)  
 K<sup>1</sup>: Jumlah perjalanan (orang/hari)  
 W: Periode waktu (menit)  
 CT: Waktu siklus kendaraan (menit)

**Analisis Biaya Operasi Kendaraan (BOK)**

Biaya operasional kendaraan (BOK) ini meliputi pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan tersebut setiap hari, tiap bulan bahkan biaya tahunan untuk pemeliharaan kendaraan dan biaya pengoprasian angkutan itu sendiri. Biaya ini meliputi biaya secara langsung dan tidak langsung. Biaya langsung adalah biaya yang langsung berkaitan dengan jasa yang dihasilkan. Sedangkan biaya tidak langsung adalah pengeluaran biaya secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, biaya ini tetap harus dikeluarkan walaupun kendaraannya tidak dioperasikan dijalan.

$$\text{BOK/pnp-km} = \frac{\text{Biaya pokok}}{(70\% \times \text{kapasitas})} \dots\dots\dots (9)$$

$$\text{Tarif BEP} = \text{Tarif pokok} \times \text{km tempuh} \dots\dots\dots (10)$$

$$\text{Tarif} = (\text{tarif pokok} \times \text{jarak tempuh}) + \text{BOK } 10\% \dots\dots\dots (11)$$

**HASIL DAN PEMBAHASAN**

**Analisis tata guna lahan**

Pada wilayah kajian ini terdiri dari 17 zona kelurahan. Dimana didalamnya terdapat sarana dan prasarana umum seperti Kawasan penduduk, perkantoran, perdagangan, perbelanjaan, pendidikan, peribadatan, area wisata dan lain-lain. Analisis distribusi perjalanan pada wilayah studi adalah 33.529 perjalanan orang/hari.

**Tabel 3** Analisis bangkitan dan tarikan perjalanan.

ZONA	BANGKITAN	RANKING	ZONA	TARIKAN	RANKING
37	2797	1	1	2479	1
1	2576	2	22	2299	2
10	2350	3	2	2175	3
2	2257	4	5	2125	4
5	2224	5	10	2122	5
3	2188	6	23	2117	6
23	2135	7	4	2081	7
32	1899	8	33	2053	8
4	1856	9	3	2013	9
22	1801	10	32	1996	10
33	1791	11	8	1960	11
8	1725	12	6	1956	12
21	1698	13	21	1704	13
6	1687	14	20	1667	14
9	1552	15	37	1601	15
20	1548	16	7	1595	16
7	1447	17	9	1587	17

Sumber: Hasil Analisis 2024

Bangkitan terbesar di zona 37 dengan jumlah 2.797 perjalanan orang/hari, didapatkan bangkitan terkecil pada zona 7 dengan jumlah bangkitan 1.447 perjalanan orang/hari. didapatkan tarikan terbesar ada pada zona 1 dengan jumlah tarikan 2.479 perjalanan orang perhari, didapatkan juga jumlah tarikan terkecil ada pada zona 9 dengan jumlah 1.587 perjalanan orang/hari.

#### Analisis permintaan angkutan umum

Analisis jumlah permintaan angkutan perdesaan dapat diketahui berdasarkan jumlah demand potensial. Perhitungan permintaan ini dimasukan untuk mengetahui potensi permintaan angkutan Perdesaan di wilayah studi Nglekok – Garum – Kanigoro.

**Tabel 4** Jumlah Sampel Penduduk dan Hasil Survei State Preference

ZONA	JUMLAH PENDUDUK	PERSENTASE	JUMLAH SAMPEL
1	10871	7%	27
2	12303	8%	30
3	9732	6%	24
4	9876	6%	24
5	9657	6%	24
6	9321	6%	23
7	9832	6%	24
8	10455	6%	26
9	9278	6%	23
10	10815	7%	27
11	8907	6%	22
12	8432	5%	21
13	8549	5%	21
14	9244	6%	23
15	8923	6%	22
16	9168	6%	23
17	6185	4%	15
JUMLAH	161548	100%	399

Sumber: Hasil Analisis 2024

**Tabel 5** Bersedia Pindah Angkutan Umum

Bersedia Pindah Angkutan Umum		
Ya	86	22%
Tidak	313	78%
Total	399	100%

Sumber: Hasil Analisis 2024



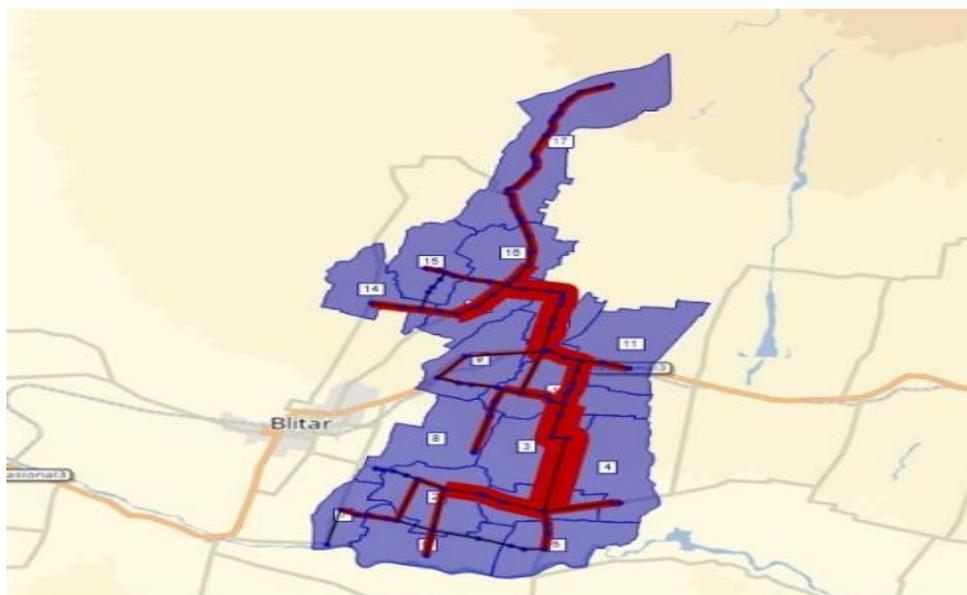
Sumber: Hasil Analisis 2024

**Gambar 2** Diagram Persentase Kesedian Pengguna Kendaraan Pribadi Berpindah Ke Angkutan Umum

Dari survei yang telah dilakukan, dengan menggunakan batas toleransi kesalahan yang telah ditetapkan sebesar 5%, didapatkan sebuah perbandingan persentase masyarakat yang bersedia dan tidak bersedia melakukan perpindahan dari dari moda pribadi ke moda angkutan umum Perdesaan. Dapat diketahui persentase bersedia pindah yaitu sebesar 22% dengan matriks asal tujuan dengan kendaraan pribadi. Metode yang dilakukan dalam penentuan demand potensial dapat ditentukan dengan cara mengkalikan jumlah persentase kemauan untuk menggunakan angkutan umum dengan target yang diinginkan sehingga diketahui banyaknya penumpang yang akan dilayani angkutan umum sebesar 7.015 orang.

### Usulan rute trayek

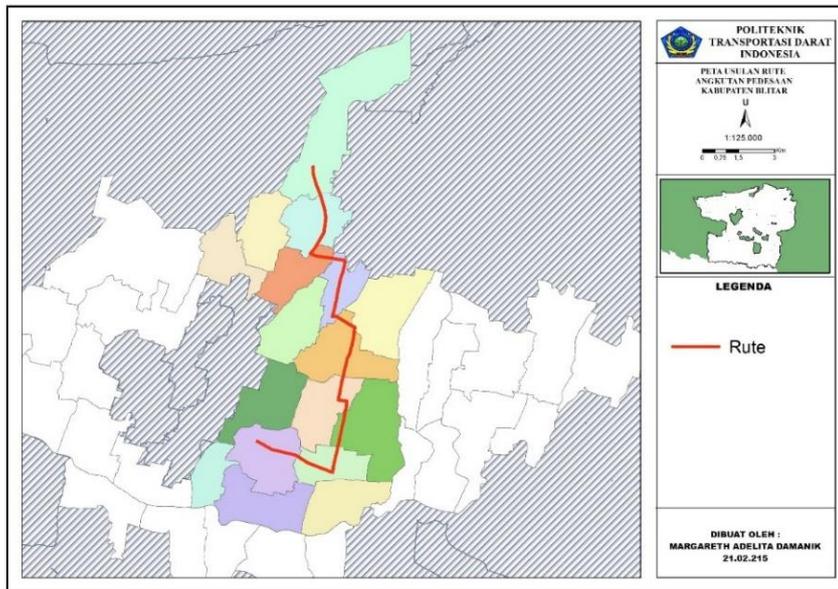
Rute dan lintasan trayek dari hasil matriks asal tujuan penggunaan angkutan umum pada daerah wilayah kajian dengan melihat banyaknya bangunan dan tarikan.



Sumber: Hasil Analisis 2024

**Gambar 3** Pembebanan Perjalanan

Gambar 3 Pembebanan Perjalanan diatas merupakan hasil dari pembebanan perjalanan dengan angkutan pribadi berdasarkan potensi permintaan angkutan umum. Pembebanan yang dilakukan sebagai bahan dalam merencanakan rute trayek rencana.



Sumber: Hasil Analisis 2024

**Gambar 4** Peta Usulan Rute Trayek

Gambar 4 Peta Usulan Rute Trayek Perencanaan jaringan trayek pada wilayah studi ini menggunakan pola radial. Pada pola radial, rute yang direncanakan memutar di pusat kabupaten atau berhenti di pusat kabupaten dan trayek yang direncanakan memiliki rute pulang pergi dengan lintasan yang sama.

**Tabel 6** Rute Trayek Rencana

<b>RUTE TRAYEK</b>					
<b>NO</b>	<b>NAMA JALAN</b>	<b>LEBAR</b>	<b>STATUS</b>	<b>FUNGSI</b>	<b>JARAK (km)</b>
1	Jl. Raya Gampang	7	Kabupaten	Lokal	2
2	Jl. Kusuma Bangsa Kanigoro	7	Kabupaten	Lokal	2,2
3	Jl. Kota Baru Kanigoro	6	Kabupaten	Lokal	1,4
4	Jl. Raya Sawentar	6	Kabupaten	Lokal	1,4
5	Jl. Nusantara 1	6	Kabupaten	Lokal	1,7
6	Jl. Nusantara 2	6	Kabupaten	Lokal	1,8
7	Jl. Penataran Tawangsari	6	Kabupaten	Lokal	1,8
8	Jl. Arya Wiraraja	6	Kabupaten	Lokal	2
9	Jl. Raya Penataran	6	Kabupaten	Lokal	1,7
<b>PANJANG TRAYEK</b>					<b>16</b>

Sumber: Laporan Umum Tim PKL Kabupaten Blitar 2024

**Tabel** diatas merupakan jarak penentuan panjang rute trayek dari titik awal sampai titik akhir usulan trayek rencana, dapat dilihat panjang trayek yaitu 16 km.

**Analisis jenis armada**

**Tabel 7** analisis jenis armada

JUMLAH PENUMPANG PER HARI	JUMLAH PENUMPANG PER HARI PER ARAH	JUMLAH PENUMPANG PER JAM PER ARAH	KEBUTUHAN ARMADA	PENENTUAN ARMADA
7015	3508	292	MPU	MPU

Sumber: Hasil Analisis 2024

### Analisis kinerja operasional trayek angkutan umum

**Tabel 8** Analisis kinerja operasional trayek angkutan umum

INDIKATOR	KINERJA ANGKUTAN	SATUAN
Jenis Kendaraan		MPU
Kapasitas	12	Penumpang
Waktu Operasi	12	Jam/hari
Panjang Rute	16	km
Kecepatan Operasi	30	km/jam
Waktu perjalanan	32	Menit
Deviasi Angkutan Umum	2	menit
Lay Over Time	5	Menit
Round Trip Time	74	Menit
Load Factor	70	%
Headway	2	Menit
Frekuensi	30	Kend/jam
Waktu Siklus	74	Menit
Jumlah Armada	37	Armada
Jumlah Rit	10	Rit

Sumber: Hasil Analisis 2024

### Biaya operasional kendaraan (BOK)

**Tabel 9** Biaya operasional kendaraan (BOK)

Rekapitulasi		Biaya Per km (Rp)	
1.	Biaya Langsung		
	A. Penyusutan	=	Rp. 156
	B. Gaji dan tunjangan awak kend.	=	Rp. 250
	C. BBM	=	Rp 1.750
	D. Ban	=	Rp. 63
	E. Servis Kecil	=	Rp. 46
	F. Servis Besar	=	Rp. 54
	G. Penambahan oli mesin	=	Rp. 36
	H. STNK/pajak kendaraan	=	Rp. 21
	I. KIR	=	-
	J. Asuransi	=	Rp. 21
	Jumlah	=	Rp. 3.002
2.	Biaya tidak langsung		
	A. Izin trayek	=	Rp. 1.000.000
	B. Izin usaha	=	Rp. 1.000.000
	Jumlah	=	17
3.	A. Biaya langsung	=	Rp. 3.002
	B. Biaya tidak langsung	=	Rp. 17
	Total jumlah	=	Rp. 3.019

Sumber: Hasil Analisis 2024

Berdasarkan tabel diatas diketahui besarnya biaya pokok untuk tiap kendaraan biaya operasional kendaraan per bus km didapat dari hasil biaya pokok yang dikeluarkan yaitu jumlah dari biaya langsung dan biaya tidak langsung sebesar Rp.878,53 per kend.km.

### Analisis tarif

Biaya pokok per penumpang dihitung setelah memasukkan besarnya keuntungan (margin) yang wajar bagi operator. Adapun keuntungan yang wajar adalah sebesar 10% dari biaya operasi yang dikeluarkan. Besarnya biaya pokok/penumpang adalah biaya pokok/kendaraan/tahun dibandingkan dengan load factor 70% dikalikan dengan kapasitas kendaraan.

**Tabel 10** Perhitungan Tarif Angkutan Umum Rencana

Trayek	Tarif pokok (Rupiah pnp/km)	Jarak (km)	Tarif BEP (Rupiah)	Tarif (Rupiah)
1	Rp. 3.019	16	Rp. 5.750,4	Rp. 6.052,3

Sumber: Hasil Analisis 2024

**Error! Reference source not found.** diatas dijelaskan bahwa pada trayek rencana tarif pokok penumpang per km sebesar Rp. 3.019 dengan jarak 16 km, tarif BEP Rp. 5.750,4 dan Tarif Rp. 6.052,3.

### KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada bab V, maka diperoleh kesimpulan, antara lain:

1. Jumlah permintaan terhadap pelayanan angkutan umum Perdesaan di wilayah Kecamatan Nglegok – Garum – Kanigoro berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada survei state preference yang dilakukan pada masyarakat sekitar wilayah kajian dan perhitungan yang didasarkan pada persentase keinginan minat masyarakat berpindah moda angkutan umum sebanyak 7.015 orang
2. Usulan trayek yang didapatkan dari hasil analisis yaitu trayek rencana dari Candi Penataran – Stasiun Garum – Kantor Kabupaten Blitar dengan Panjang trayek 16 km. Pemilihan rute ini didasarkan dengan bangkitan dan tarikan setiap zona supaya memenuhi kebutuhan masyarakat untuk melakukan aktivitas perjalanan dan sesuai pola penggunaan lahan yang akan dilewati angkutan umum menuju pusat-pusat kegiatan masyarakat.
3. Berdasarkan analisis yang dilakukan, maka jenis armada yang digunakan adalah MPU (Mobil Penumpang Umum) dengan kapasitas penumpang sebanyak 12 tempat duduk.
4. Berdasarkan perhitungan yang dilakukan dan pemerataan antara pengoprasian di waktu sibuk dan tidak sibuk untuk trayek rencana jumlah armada yang di dapat sebanyak 37 unit kendaraan.
5. Berdasarkan hasil perhitungan BOK (Biaya Oprasional Kendaraan), rencana biaya oprasional kendaraan rencana dengan tarif pokok penumpang Rp. 3.019 dengan jarak 16 km, tarif BEP Rp. 5.750,4 dan tarif Rp. 6.052,3.

### SARAN

Berdasarkan hasil kesimpulan diatas maka saran yang diberikan adalah sebagai berikut:

1. Melihat adanya potensi permintaan angkutan umum di Kecamatan Nglegok, Nglegok dan Kanigoro, maka perlu kiranya dilakukan pertimbangan terhadap penyelenggaraan angkutan Perdesaan di wilayah tersebut sehingga keinginan masyarakat untuk beralih moda ke moda angkutan umum dapat dipenuhi.

2. Penentuan rute angkutan umum maka perlu dipertimbangkan antara jumlah permintaan dengan pola tata guna lahan yang ada sehingga perencanaan pengadaan angkutan umum Perdesaan di wilayah Nglegok, Garum dan Kanigoro dapat tepat sasaran dan memberikan kontribusi positif bagi masyarakat. Terkait penentuan rute angkutan umum, rute yang diusulkan dalam kajian ini dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam penyelenggaraan angkutan Perdesaan pada wilayah studi.
3. Pemilihan jenis armada angkutan umum, usulan yang diberikan dalam kajian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan sebagai dasar pengambilan keputusan terkait pemilihan jenis armada angkutan umum rencana.
4. Penentuan jumlah armada, perlu dipertimbangkan terkait pengoprasian di waktu sibuk dan tidak sibuk sehingga pemerataan pelayanan angkutan umum hendaknya menjadi fokus utama dalam penyelenggaraan angkutan umum sehingga masyarakat dapat terlayani dengan baik. Jumlah armada yang diusulkan dalam kajian ini dapat dijadikan pertimbangan dalam penentuan jumlah armada trayek rencana.
5. Penyelenggaraan angkutan umum, perlu kiranya penyesuaian terhadap besaran biaya operasional kendaraan sehingga penyelenggara angkutan umum dapat berjalan dengan seimbang dari segi penumpang, operator dan pemerintah.
6. Penetapan tarif diharapkan dapat sesuai dengan perhitungan yang memperhatikan aspek keterjangkauan bagi semua golongan masyarakat.

### **UCAPAN TERIMA KASIH**

Sebagai ungkapan rasa syukur peneliti mengucapkan terima kasih kepada orang tua yang memberikan dukungan dan doa, Bapak Agus Sembodo, S.S.T (TD), M.Sc dan Bapak I Made Arka Hermawan, ATD. MT selaku dosen pembimbing yang telah memberikan arahan dan bimbingan langsung terhadap peneliti, Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar yang telah membantu dalam melengkapi data-data penelitian, rekan-rekan Tim PKL Kabupaten Blitar yang berperan dalam pengambilan data penelitian, dan pihak-pihak lain yang telah membantu baik secara langsung maupun tidak langsung.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- \_\_\_\_\_, 2002, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat. 2002. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- \_\_\_\_\_, 2009, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- \_\_\_\_\_, 2012, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 Tahun 2012, tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2013, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2014, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2019, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 73 Tahun 2019 tentang Tarif Dasar Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2020, Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor KP.2752/AJ.206/DRJD/2020 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan (2021).
- \_\_\_\_\_, 2020, Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- \_\_\_\_\_, 2021, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat No. KP.792/AJ.205/DRJD/2021, Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Umum Perdesaan. Jakarta: Kementerian Perhubungan.
- Abut, G. L., Hidayati, A. N., & Reza, M. (n.d.). Penentuan Rute Transportasi Angkutan Umum Di Wilayah Perkotaan Borong Kabupaten Manggarai Timur (Determination Of Public Transportation Routes In The Urban Area Of Borong East Manggarai Regency).
- Badan Pusat Statistik. 2024. Blitar Dalam Angka 2024.

- Christina Enderwati Maria, Reza Mohammad, & Qonita Umami Naila Fardiah. (2022). Penentuan Rute Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Perjalanan Penduduk.
- Jauhari Kifayah, & Sardjito. (2015). Penentuan Rute Angkutan Umum Berdasarkan Kebutuhan Perjalanan Penduduk di Kawasan Perkotaan Gresik. Teknis , 4.
- Kurniawan Rahmat, Halim Hasugian Abdul, & Hanifah Putri. (2023). Penentuan Rute dan Tarif Perjalanan Angkutan Umum di Kota Medan Menggunakan Algoritma. 6.
- Kelompok PKL Kabupaten Blitar, 2024, Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat program Studi D III Manajemen Transportasi Jalan , Pola Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kabupaten Blitar, Bekasi
- Novia Mahlida, A., Imrona, D. M., Aditsania, A., Si, S., & Si, M. (n.d.). Penentuan Rute Terpendek Untuk Penumpang Angkutan Kota Di Kota Bandung Menggunakan Algoritma Floyd-Warshall Dengan Google Maps.
- Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan Yang Diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi Atau Kompensasi Dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional (2022).
- Razi, M. (2014). Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah.
- Riaya Nikita Ratriaga Any. (2015). Penentuan Rute Angkutan Umum Optimal Di Kota Tuban.
- Suhargo Rahmat. (2021). Kebijakan Pemerintah Dalam Penataan Angkutan Umum Dalam Menambah Pendapatan Asli Daerah. Jurnal Review Pendidikan Dan Pengajaran, 4.