

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Angkutan Umum

Angkutan Umum dapat didefinisikan sebagai pemindahan manusia dan barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran. Kendaraan umum dapat berupa mobil penumpang, bus kecil, bus sedang, dan bus besar.

Mobil penumpang yang digunakan untuk mengangkut penumpang umum disebut mobil penumpang umum (MPU). Bus kecil dicirikan dengan jumlah tempat duduk sekurang-kurangnya 9 (sembilan) sampai 19 (sembilan belas) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi. Bus sedang adalah mobil bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya 20 (dua puluh) sampai dengan 30 (tiga puluh) tempat duduk. Bus besar adalah bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya 31 (tiga puluh satu) tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi (Munawar, 2005 : 45).

Aset berupa kendaraan mobil bus/MPU yang dipertanggungjawabkan perusahaan, baik yang dalam keadaan siap guna maupun dalam konservasi disebut dengan armada. Konservasi adalah sejumlah bus/MPU yang merupakan

sebagian dari armada, yang tidak lagi dioperasikan untuk pelayanan penumpang umum karena bus/MPU dalam keadaan rusak atau tidak layak jalan.

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dapat diklasifikasikan berdasarkan wilayah pelayanan, operasi pelayanan, dan peranannya. Berdasarkan wilayah pelayanannya, angkutan penumpang umum terdiri atas angkutan pedesaan, angkutan perkotaan, angkutan antar kota, dan angkutan lintas batas negara. Berdasarkan operasi pelayanannya, angkutan penumpang umum dapat dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur serta tidak dalam trayek. Pembagian trayek tetap dan teratur adalah sebagai berikut ini:

- a) Trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan lintas batas negara, trayek yang wilayah pelayanannya lebih dari satu provinsi.
- b) Trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), trayek yang wilayah pelayanannya melebihi satu wilayah kabupaten/kota namun masih dalam satu provinsi.
- c) Trayek perkotaan dan pedesaan.

Pelayanan angkutan penumpang umum tidak dalam trayek terdiri dari:

- a) Pengangkutan dengan taksi
- b) Dengan cara sewa
- c) Pengangkutan pariwisata

Angkutan dengan taksi dapat diklasifikasikan sesuai batasan wilayah pelayannya, seperti berikut ini:

- a) Pelayanan taksi dengan wilayah operasinya hanya dalam wilayah administratif kota
- b) Pelayanan taksi dengan wilayah operasinya melampaui wilayah administratif kota/kabupaten dalam satu provinsi
- c) Pelayanan taksi dengan wilayah operasinya melampaui wilayah administratif kota/kabupaten dan melewati satu provinsi.

Sedangkan pengangkutan dengan cara sewa dan pariwisata tidak dibatasi wilayah pelayanannya.

B. Wilayah Pelayanan Angkutan Penumpang Umum

Wilayah pelayanan angkutan penumpang umum perlu ditetapkan/ditentukan untuk merencanakan sistem angkutan penumpang umum serta menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan, dan pengaturan pelayanan angkutan penumpang umum. Penentuan batas wilayah angkutan penumpang umum akan mencakup beberapa hal berikut ini:

- a) Perencanaan Jaringan Trayek

Dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum, harus diperhatikan parameter sebagai berikut ini:

- a. Pola Tata Guna Lahan

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi

permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang menjadi potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

b. Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan pengguna jasa angkutan umum (penumpang angkutan) sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien.

c. Kepadatan Penduduk

Salah satu faktor yang menjadi prioritas pelayanan angkutan umum adalah wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

d. Daerah Pelayanan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal itu sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

e. Karakteristik Jaringan Jalan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

b) Penentuan Wilayah Pelayanan Angkutan Penumpang Umum

Wilayah pelayanan angkutan penumpang umum kota dapat ditentukan setelah diketahui batas-batas wilayah terbangun yang ditentukan oleh aspek-aspek berikut ini:

- a. Batas Wilayah Terbangun Kota, yakni wilayah kota yang penggunaan lahannya didominasi oleh bangunan-bangunan yang membentuk satu kesatuan. Batas wilayah ini dapat diketahui dengan cara melihat peta penggunaan lahan suatu kota dan daerah sekitarnya atau dengan menggunakan foto udara.
- b. Pelayanan Angkutan Umum Penumpang Kota, yang dicari dengan menentukan titik terjauh pelayanan angkutan umum penumpang kota, dilakukan beberapa cara yaitu menghitung besarnya permintaan pelayanan angkutan umum penumpang kota pada kelurahan-kelurahan yang terletak di sekitar batas wilayah terbangun kota, menghitung jumlah penumpang minimal untuk mencapai titik impas pengusaha angkutan penumpang umum serta menentukan batas wilayah pelayanan kota dengan menghubungkan titik-titik terluar tersebut di atas.
- c. Struktur Jaringan Jalan
- d. Geometrik dan Konstruksi Jalan
- e. Koridor, yakni dengan melihat panjang koridor lahan dan kesempatan kerja sepanjang 400 m di kanan dan kiri.

C. Penentuan Jumlah Armada Angkutan Penumpang Umum

Pada dasarnya, penggunaan kendaraan angkutan umum menghendaki adanya tingkat pelayanan yang cukup memadai, baik waktu tempuh, waktu tunggu maupun keamanan dan kenyamanan yang terjamin selama dalam perjalanan. Tuntutan akan hal tersebut dapat dipenuhi bila penyediaan armada angkutan umum berada pada garis yang seimbang dengan permintaan jasa angkutan umum.

Jumlah armada yang “tepat” sesuai dengan kebutuhan sulit dipastikan; yang dapat dilakukan adalah jumlah yang mendekati besarnya kebutuhan. Ketidak pastian itu disebabkan oleh pola pergerakan penduduk yang tidak merata sepanjang waktu, misalnya pada saat jam-jam sibuk permintaan tinggi, dan pada saat sepi permintaan rendah.

D. Penyusunan Jadwal

Dasar penentuan jadwal pada angkutan penumpang umum adalah sebagai berikut ini:

- a) Waktu antara (*headway*)
- b) Jumlah armada
- c) Jam perjalanan dari asal ke tujuan, serta waktu singgah pada tempat-tempat perhentian.

E. Aspek Sarana dan Prasarana

Untuk keperluan pengaturan penggunaan dan pemenuhan kebutuhan angkutan, jalan dibagi dalam beberapa fungsi jalan. Fungsi prasarana jalan yang dapat mendukung pelayanan trayek mempunyai ciri-ciri pada tabel berikut ini :

| Trayek | Fungsi Jalan | Kecepatan Paling Rendah (dalam kota) | Jalan Lebar (m) | Jenis Angkutan |
|----------|--------------|--------------------------------------|-----------------|--|
| Utama | Arteri | 30 km/jam | ≤ 8 | <ul style="list-style-type: none"> • Bus patas AC • Bus besar non AC |
| Cabang | Kolektor | 20 km/jam | ≥ 7 | <ul style="list-style-type: none"> • Bus besar lantai ganda • Bus besar non AC • Bus sedang • Bus kecil • MPU |
| Ranting | Lokal | 10 km/jam | 5 | <ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang • Bus kecil • MPU |
| Langsung | Arteri | 30 km/jam | ≥ 8 | <ul style="list-style-type: none"> • Bus besar AC • Bus besar non AC |

Sumber : Munawar, 2005 : 61

Dalam mengoperasikan kendaraan angkutan penumpang umum, operator harus memenuhi dua prasyarat minimum pelayanan, yaitu prasyarat umum dan prasyarat khusus.

Prasyarat umum meliputi:

- a) Waktu tunggu di perhentian rata – rata 5-10 menit dan maksimum 10-20 menit.
- b) Jarak untuk mencapai perhentian di pusat kota 300-500 m, untuk pinggiran kota 500-1000 m.
- c) Penggantian rute dan moda pelayanan, jumlah pergantian rata-rata 0-1, maksimum 2.
- d) Lama perjalanan menuju tujuan dan dari tempat tujuan, sehari rata-rata 1,0-1,5 jam, maksimum 2-3 jam.
- e) Biaya perjalanan, yaitu presentase perjalanan terhadap pendapatan rumah tangga.

Sedangkan prasyarat khusus meliputi:

- a) Faktor layanan
- b) Faktor keamanan penumpang
- c) Faktor kemudahan penumpang mendapatkan bus
- d) Faktor lintasan

Berdasarkan keempat faktor prasyarat khusus itu, pelayanan angkutan penumpang umum diklasifikasikan ke dalam 4 (empat) jenis pelayanan, yaitu:

- a) Pelayanan ekonomi : Lambat
- b) Pelayanan non-ekonomi : Lambat-AC, Patas, dan Patas AC.

Aspek sarana tak kalah penting adalah kendaraan, sehingga dibutuhkan pedoman kendaraan yang meliputi aspek – aspek berikut ini:

- a) Ukuran kendaraan :
 - a. Panjang kendaraan,
 - b. Lebar kendaraan,
 - c. Tinggi kendaraan.
- b) Ukuran interior kendaraan :
 - a. Tinggi di dalam,
 - b. Jarak antara dua kursi (baik yang menghadap ke satu arah atau berhadapan),
 - c. Lebar kursi,
 - d. Posisi pintu masuk dan keluar penumpang.
- c) Kapasitas kendaraan :
 - a. Kapasitas penumpang (baik untuk kapasitas dengan tempat duduk ataupun berdiri),
 - b. Muatan sumbu terberat.
 - c. Besaran, ukuran, dan kapasitas kendaraan ditetapkan dalam ketentuan tersendiri.

F. Manajemen Transportasi Publik Berbasis *Buy The Service System*

Manajemen berbasis *buy the service system* yang digunakan sebagai basis dari bus Trans Jogja adalah sebagai berikut :

- a) Tidak menggunakan sistem setoran,
- b) Operator termasuk sopir hanya berkonsentrasi pada pelayanan,
- c) Sopir, pemilik bus, dan petugas lainnya dibayar sesuai kilometer layanan,

- d) Ada standar pelayanan yang harus dipenuhi, antara lain bus hanya berhenti di tempat henti yang ditentukan,
- e) Pelayanan transportasi bus dengan *buy the service system* lebih mengedepankan pelayanan masyarakat,
- f) Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi,
- g) Resiko kerugian/keuntungan ditanggung oleh pemerintah daerah.

G. Bus Trans Jogja

Sebuah sarana baru untuk transportasi hadir di Yogyakarta. sarana ini bernama Trans Jogja. Sarana transportasi yang menyerupai dengan *bus way* Trans Jakarta. Perbedaannya adalah di Yogyakarta Bus Trans Jogja tidak memiliki jalur khusus, sehingga jalur Trans Jogja ini adalah sama dengan jalur kendaraan lain. Mulai tanggal 25 febuari 2008 Bus Trans Jogja resmi di operasikan dengan tarif yang normal.

Bus Trans Jogja beroperasi dari mulai pukul 05.30-21.30 (16 jam/hari). Trans Jogja memiliki manajemen transportasi publik dengan prinsip *buy the service system* yang artinya mengganti sistem lama berbasis setoran menjadi sistem berbasis membeli pelayanan. Sehingga operator akan dibayar sesuai kilometer layanan, sedangkan sopir dan karyawan akan digaji bulanan.

Bus Trans Jogja berukuran sedang ini menerapkan sistem tertutup yang berarti penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan, sistem ini diadaptasi dari Trans Jakarta. Selain itu, sistem pembayaran Trans Jogja ini diterapkan berbeda-beda, yaitu tiket sekali jalan, tiket berlangganan pelajar, dan tiket berlangganan umum. Setelah penumpang memiliki tiket Bus Trans Jogja, selanjutnya akan diperiksa secara otomatis melalui suatu mesin yang akan membuka pintu secara otomatis dan penumpang akan memasuki tempat tunggu bus yang berada di dalam shelter.

Penumpang dapat berganti bus tanpa harus membayar biaya tambahan, asalkan masih dalam satu tujuan. Tujuan dan sasaran Bus Trans Jogja menurut Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika provinsi D.I Yogyakarta adalah sebagai berikut:

- a) Memperbaiki sistem angkutan umum
- b) Memperbaiki manajemen pengelolaan angkutan umum
- c) Memperbaiki pola operasi angkutan umum
- d) Sebagai penghubung simpul transportasi
- e) Sebagai penghubung seluruh wilayah perkotaan