

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Daya Tarik Wisata (DTW)

Wisata adalah kegiatan perjalanan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dengan mengunjungi tempat tertentu untuk tujuan rekreasi, pengembangan pribadi, atau mempelajari keunikan daya tarik wisata yang dikunjungi dalam jangka waktu sementara, sedangkan pariwisata adalah berbagai macam kegiatan wisata dan didukung berbagai fasilitas serta layanan yang disediakan oleh masyarakat, pengusaha, pemerintah dan pemerintah daerah. Daya Tarik Wisata adalah sesuatu yang memiliki keunikan, keindahan dan nilai yang berupa keanekaragaman kekayaan alam, budaya, dan hasil buatan manusia yang menjadi sasaran atau tujuan kunjungan wisatawan (*UU Nomor 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan*).

Usaha Pariwisata adalah usaha yang menyediakan barang dan/atau jasa bagi pemenuhan kebutuhan wisatawan dan penyelenggaraan pariwisata. Usaha pariwisata meliputi antara lain daya tarik wisata, kawasan pariwisata, jasa transportasi wisata, jasa perjalanan wisata, jasa makanan dan minuman, penyediaan akomodasi, penyelenggaraan kegiatan hiburan dan rekreasi, penyelenggaraan pertemuan, perjalanan insentif, konferensi dan pameran, jasa informasi dan konsultan pariwisata, jasa pramuwisata, wisata tirta dan spa (*UU No 10 Tahun 2009 tentang Kepariwisataaan*)

2.2 Jaminan Ketersediaan Angkutan Umum

Kewajiban penyediaan angkutan umum telah tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 139 , berisi sebagai berikut :

- (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara.*
- (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.*
- (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.*
- (4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

2.3 Angkutan Umum Dalam Trayek

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan orang (penumpang) dengan menggunakan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek dan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

Jenis pelayanan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek terdiri atas :

1. Angkutan Lintas Batas Negara (ALBN),
2. Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP),
3. Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP),
4. Angkutan Perkotaan,
5. Angkutan Perdesaan.

Sesuai Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek, harus memenuhi kriteria sebagai berikut :

1. Memiliki rute tetap dan teratur,
2. Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara,
3. Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan telah di jelaskan bahwa angkutan adalah pemindahan orang dan/ atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.

Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dalam trayek meliputi mobil penumpang umum dan/ atau mobil bus umum.

2.4 Jaringan Trayek Angkutan Umum

Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Selanjutnya kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan Angkutan orang disebut Jaringan Trayek. Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 menyebutkan bahwa dalam penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek mempertimbangkan beberapa hal antara lain :

1. Pembagian kawasan yang diperuntukan untuk bangkitan dan tarikan perjalanan berdasarkan rencana tata ruang wilayah,
2. Tingkat permintaan jasa Angkutan berdasarkan bangkitan dan tarikan perjalanan pada daerah asal dan tujuan,
3. Kemampuan penyediaan kapasitas kendaraan dan jenis pelayanan Angkutan,
4. Jaringan jalan yang dilalui dengan hierarki status dan fungsi jalan yang sama, sesuai dengan jenis pelayanan Angkutan yang disediakan,
5. Terminal yang tipe dan kelasnya sesuai dengan jenis pelayanan Angkutan yang disediakan serta Simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api, dan/atau wilayah strategis atau wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan.

2.5 Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek

Sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, disebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam Trayek terdiri atas:

1. Angkutan orang dengan menggunakan taksi,
2. Angkutan orang dengan tujuan tertentu,
3. Angkutan orang untuk keperluan pariwisata,
4. Angkutan orang di kawasan tertentu.

Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek adalah Angkutan yang dilayani dengan Mobil Penumpang Umum atau Mobil Bus Umum dalam wilayah perkotaan dan/ atau kawasan tertentu atau dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal dan tujuan tetapi tidak mempunyai lintasan dan waktu tetap (*Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 17 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek*).

Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata adalah Angkutan dengan menggunakan Mobil Penumpang Umum dan Mobil Bus Umum yang dilengkapi dengan tanda khusus untuk keperluan wisata serta memiliki tujuan tempat wisata. Pelayanan Angkutan Orang untuk Keperluan Pariwisata harus memenuhi pelayanan sebagai berikut:

1. Mengangkut wisatawan,
2. Pelayanan Angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata,
3. Tidak masuk terminal,

4. Pembayaran tarif berdasarkan waktu penggunaan kendaraan sesuai dengan perjanjian antara Pengguna Jasa dan perusahaan Angkutan.
5. Tidak boleh digunakan selain keperluan wisata,
6. Tidak terjadwal,
7. Wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan.

2.6 Simpul Transportasi

Simpul adalah tempat yang diperuntukkan bagi pergantian antarmoda dan intermoda yang berupa Terminal, stasiun kereta api, pelabuhan laut, pelabuhan sungai dan danau, dan/atau bandar udara (*Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Umum*).

Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda Angkutan. (*Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Umum*).

Tempat yang ditentukan untuk pemberhentian angkutan umum sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 dapat berupa:

1. Terminal,
2. Halte,
3. Rambu pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum.

2.7 Tempat Pemberhentian Angkutan Umum

Menurut Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/ HK.105/ DRJD/ 1996 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum, menyebutkan bahwa tempat pemberhentian angkutan penumpang umum terdiri dari halte dan tempat perhentian bus (*bus stop*). Halte adalah tempat perhentian kendaraan penumpang umum untuk menurunkan dan/ atau menaikkan penumpang yang dilengkapi dengan bangunan.

Persyaratan umum tempat perhentian kendaraan penumpang umum adalah :

1. Berada di sepanjang rute angkutan umum/bus,
2. Terletak pada jalur pejalan (kaki) dan dekat dengan fasilitas pejalan (kaki),
3. Diarahkan dekat dengan pusat kegiatan atau permukiman,
4. Dilengkapi dengan rambu petunjuk,
5. Tidak mengganggu kelancaran arus lalu-lintas.

Persyaratan Tata letak halte dan/atau TPB terhadap ruang lalu lintas sesuai Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/ HK.105/ DRJD/ 1996 antara lain :

1. Jarak maksimal terhadap fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter,
2. Jarak minimal halte dari persimpangan adalah 50 meter atau bergantung pada panjang antrean,
3. Jarak minimal gedung (seperti rumah sakit, tempat ibadah) yang membutuhkan ketenangan adalah 100 meter,

4. Peletakan di persimpangan menganut sistem campuran, yaitu antara sesudah persimpangan (*farside*) dan sebelum persimpangan (*nearside*).

Penentuan jarak antar halte telah di atur di dalam Peraturan Dirjen Perhubungan Darat Nomor 271/ HK.105/ DRJD/ 1996 tentang Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum, sebagai berikut :

Tabel 2.1 Standar Jarak Antar Tempat Henti

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti
1	Pusat kegiatan sangat padat: pasar, pertokoan	CBD, Kota	200 -- 300 *)
2	Padat : perkantoran, sekolah, jasa	Kota	300 -- 400
3	Permukiman	Kota	300 -- 400
4	Campuran padat : perumahan, sekolah, jasa Pinggiran	Pinggiran	300 – 500
5	Campuran jarang : perumahan, ladang, sawah, tanah kosong	Pinggiran	500 – 1000

Keterangan : *)=jarak 200m dipakai bila sangat diperlukan saja, sedangkan jarak umumnya 300 m.

2.8 Standar Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dijelaskan bahwa dalam mengoperasikan kendaraan angkutan penumpang umum, operator harus memenuhi standar pelayanan minimum sebagai berikut :

1. Prasyarat umum meliputi :
 - a. Waktu tunggu di pemberhentian 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. Lama perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1,0–1,5 jam, maksimum 2–3 jam,
 - d. Biaya perjalanan, yaitu persentase perjalanan terhadap pendapatan rumah tangga.
2. Prasyarat khusus meliputi :
- a. Faktor layanan,
 - b. Faktor keamanan penumpang,
 - c. Faktor kemudahan penumpang mendapatkan bus,
 - d. Faktor lintasan.

Berdasarkan keempat faktor persyaratan khusus tersebut, pelayanan angkutan umum diklasifikasikan ke dalam dua jenis pelayanan yaitu Pelayanan ekonomi dan Pelayanan non ekonomi. Dalam Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 telah disebutkan pedoman dalam klasifikasi pelayanan ekonomi dan non ekonomi sebagaimana tersebut dalam tabel 2.2 berikut ini.

Tabel 2.2 Pedoman Kualitas Pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur

Kualitas	Klasifikasi Pelayanan	
	Non Ekonomi	Ekonomi
Kenyamanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas tempat duduk yang tersedia ▪ Juga mengangkut penumpang dengan berdiri ▪ Dilengkapi AC 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Fasilitas tempat duduk di sediakan ▪ Juga mengangkut penumpang berdiri ▪ Tidak dilengkapi AC
Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tersedia bagasi untuk barang ▪ Kebersihan terjaga ▪ Awak bus yang terlatih dan terampil 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Kebersihan terjaga ▪ Awak bus yang terlatih dan terampil
Kemudahan mendapatkan bus	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak berhenti di sembarang tempat dan ngetem ▪ Berhenti pada tempat yang sudah di tentukan 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Tidak berhenti sembarang tempat dan ngetem ▪ Berhenti pada tempat yang sudah ditentukan
Lintasan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pada lintasan utama kota pada trayek utama dan langsung 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Pada lintasan utama kota pada trayek cabang dan ranting
Kendaraan	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bus besar lantai tunggal ▪ Bus besar lantai ganda 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Bus besar lantai tunggal ▪ Bus besar lantai ganda ▪ Bus tempel/ artikulasi ▪ Bus sedang, kecil MPU

Sumber: SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

Menurut Warpani (2002). Kinerja angkutan umum adalah hasil kerja dari angkutan umum yang berjalan selama ini untuk melayani segala kegiatan masyarakat dalam bepergian maupun beraktifitas. Sedangkan menurut Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002,

Kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum, baik yang duduk maupun yang berdiri. Kapasitas kendaraan angkutan umum sebagaimana telah di sebutkan dalam Surat Keputusan Dirjen Perhubungan Darat sebagai berikut :

Tabel 2.3 Kapasitas kendaraan angkutan umum

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Pnp Perhari/ Kend
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	8	-	8	250-300
Bus kecil	19	-	19	300-400
Bus sedang	20	10	30	500-600
Bus besar lantai tunggal	49	30	79	1.000-1.200
Bus besar lt ganda	85	35	120	1.500-1.800

Sumber : SK Dirjen Perhubungan Darat No. 687, 2002

Suatu pergerakan membutuhkan sistem transportasi yang akan membuat transportasi tersebut teratur. Keteraturan itu menuntut adanya kelengkapan sarana dan prasarana seperti kendaraan angkut, fasilitas jalan, tempat bongkar muat atau perpindahan antar moda (terminal, pelabuhan, bandara atau stasiun), sumber produksi, tempat pemasaran dan transaksi jual beli (pasar) dan perencanaan perkembangan selanjutnya (Tamin, 2008).

2.9 Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi adalah suatu proses yang bertujuan untuk mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman, murah, cepat dan nyaman (Tamin

2008). Berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur menyebutkan bahwa tahapan proses perencanaan angkutan penumpang umum meliputi :

1. Analisa Permintaan pelayanan angkutan umum dilakukan dengan cara :
 - a. menelaah rencana pengembangan kota, inventarisasi tata guna tanah dan aktivitas ekonomi wilayah perkotaan,
 - b. Menelaah data penduduk, inventarisasi data perjalanan yang termasuk didalamnya asal tujuan perjalanan, dimaksud perjalanan pemilihan moda angkutan (moda split) dan jumlah penduduk serta penyebarannya,
 - c. Menelaah pertumbuhan penumpang masa lalu dan pertumbuhan beberapa parameter lain, misalnya pemilik kendaraan dan pendapatan.
2. Analisis Kinerja Rute dan Operasi dilakukan dengan mengkaji beberapa parameter sebagai berikut :
 - a. Faktor muat (*load factor*),
 - b. Jumlah penumpang yang diangkut,
 - c. Waktu antara (headway),
 - d. Waktu tunggu penumpang,
 - e. Kecepatan perjalanan,
 - f. Sebab-sebab kelambatan,
 - g. Ketersediaan angkutan dan,
 - h. Tingkat konsumsi bahan bakar.

3. Analisis Kinerja Prasarana dilakukan dengan mengkaji beberapa aspek antara lain :

- a. Fasilitas TPB dan halte,
- b. Kemungkinan aplikasi langkah-langkah prioritas bus,
- c. Sistem informasi,
- d. Inventarisasi jaringan jalan termasuk dimensi, kondisi kapasitas, serta volume lalu lintas.

4. Penyusunan Rencana

a. Rencana pengembangan angkutan umum didasarkan pada permintaan dan kebijakan yang berlaku yaitu :

- 1) Penetapan rute (jumlah dan kepadatan),
- 2) Pelayanan operasi (jumlah armada, waktu antara, kecepatan, jam operasi) tiap rute.

b. Pengembangan prasarana dan sarana angkutan umum sesuai dengan permintaan dan peraturan yang ditentukan,

- 1) Kebutuhan tempat henti,
- 2) Kebutuhan tempat pemantauan.

c. Kelembagaan dan peraturan Untuk menjamin berjalannya sistem angkutan umum bus kota yang baik diperlukan peraturan dan kelembagaan yang sesuai, meliputi sistem organisasi dan prosedur perizinan.

2.10 Biaya Operasional Kendaraan

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya yang secara ekonomi terjadi karena dioperasikannya suatu kendaraan pada kondisi normal untuk tujuan tertentu dan dalam suatu periode waktu tertentu. BOK untuk angkutan kota akan menggambarkan segala hal tentang besarnya pengeluaran yang terkait selama umur pakai kendaraan dan selama beroperasi. Komponen-komponen yang terkait didalamnya adalah (Junaedi, 2007) :

1. Biaya tetap (*fixed cost*), meliputi : biaya penyusutan kendaraan, upah pengemudi dan kondektur, nilai sisa kendaraan,
2. Biaya tidak tetap (variabel cost), meliputi : biaya bahan bakar minyak, biaya minyak pelumas, biaya pemakaian ban, biaya pemeliharaan kendaraan dan penggantian suku cadang,
3. Biaya lain, meliputi : biaya perijinan dan administrasi (STNK, KIR, ijin usaha, asuransi, dan ijin trayek).

Sedangkan sesuai Keputusan Dirjen Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.206/DRJD/2002 menyebutkan bahwa biaya pokok dapat dikelompokkan dengan teknik pendekatan sebagai berikut :

1. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan, meliputi biaya produksi, biaya organisasi dan biaya pemasaran,
2. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan, meliputi biaya langsung dan biaya tidak langsung.