

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Tinjauan Umum

Menurut Munawar, A. (2004), angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis bagi masyarakat sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh Negara dan pembinaannya dilakukan oleh Pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, serta mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pamarataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat (Munawar, A., 2004).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan bahwa angkutan umum adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan orang dan barang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan sepeda motor, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus. Pengangkutan orang dan barang yang dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.

Trayek pelayanan dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 menyebutkan trayek kota adalah trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II. Trayek kota terdiri dari :

- a. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan ;
  1. mempunyai jadwal tetap,
  2. melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal,
  3. dilayani oleh mobil bus umum,
  4. pelayanan cepat dan atau lambat,
  5. jarak pendek,
  6. melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- b. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan ;
  1. mempunyai jadwal tetap,
  2. melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pendukung,
  3. dilayani oleh mobil bus umum,
  4. pelayanan cepat dan atau lambat,
  5. jarak pendek,
  6. melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

- c. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan ;
1. melayani angkutan dalam kawasan pemukiman,
  2. dilayani oleh mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum,
  3. pelayanan lambat,
  4. jarak pendek,
  5. melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
- d. Trayek langsung yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan ;
1. mempunyai jadwal tetap,
  2. melayani angkutan kawasan secara tetap yang bersifat masal dan langsung,
  3. dilayani oleh mobil bus umum,
  4. pelayanan cepat,
  5. jarak pendek,
  6. melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

## **2.2 Permintaan Angkutan Umum**

Menurut Warpani, S.(1990), beberapa faktor yang mempengaruhi permintaan dari angkutan umum antara lain dapat dipilih dari segi ekonomi dan lingkungan dari pengguna jasa angkutan umum tersebut. Permintaan angkutan umum ini didasarkan pada penurunan dari ;

1. kebutuhan seseorang untuk berjalan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya untuk mengikuti suatu kegiatan,

2. kebutuhan dalam rangka mengangkut barang untuk membuat tersedianya barang tadi pada tempat dimana ia dapat dipergunakan atau dikonsumsi.

Adapun tujuan dari angkutan umum yang ditinjau dari segi ekonomis adalah terdapatnya tingkat efektifitas angkutan umum perkotaan menyangkut segi ekonomis sarana dan prasarana kota, sementara dari segi sosial secara langsung maupun tidak langsung dapat memperkecil kesenjangan sosial yang ada dalam lingkungan masyarakat.

**Tabel 2.1. Standar Kinerja Angkutan Umum**

No	Aspek	Parameter	Standar
1	Tingkat operasi / ketersediaan kendaraan	Rasio antara jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan yang direncanakan (%)	80 – 90
2	Utilitas kendaraan	Rata – rata jarak perjalanan yang ditempuh (km / hari)	230 – 260
3	Jumlah penumpang	Jumlah penumpang yang diangkut per bus per hari (orang/bus/hari)	300 – 400
4	Produktifitas pegawai	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jumlah staf administrasi / bus</li> <li>• Jumlah pegawai bengkel / bus</li> <li>• Jumlah pegawai total / bus</li> </ul>	0,3 – 0,4 0,5 – 1,5 3 - 8
5	Tingkat kecelakaan	Jumlah kecelakaan per 100.000 km perjalanan (acc / 100.000 bus / km)	1,5 - 3
6	Tingkat kerusakan	Prosentase jumlah bus dalam pemeliharaan terhadap total bus yang dioperasikan (dalam %)	8 – 10
7	Konsumsi bahan bakar	Volume bahan baker per bus per 100 km perjalanan (liter / bus – 100 km)	30 - 50
8	Operating rasio	Rasio antara pendapatan dengan biaya operasi (termasuk depresiasi)	1,05 – 1,08
9	Load Factor	Perbandingan jumlah penumpang dengan kapasitas per satuan waktu tertentu (dalam %)	70
10	Jumlah penumpang transfer	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Tidak transfer per transit</li> <li>• Transfer dua kali</li> </ul>	> 50 % < 10 %

Sumber : Dirjen Perhubungan Darat, 1999.

Menurut Khisty, J.C dan Lall, B.K (2003), pelayanan angkutan umum dapat diklasifikasikan menjadi tiga kelompok berdasarkan jenis rute dan perjalanan yang dilayaninya.

- a. Angkutan jarak pendek ialah pelayanan kecepatan rendah di dalam kawasan sempit dengan densitas perjalanan tinggi.
- b. Angkutan kota yang merupakan paling lazim melayani orang-orang yang membutuhkan transportasi di dalam kota.
- c. Angkutan regional melayani perjalanan jauh, berhenti beberapa kali dan umumnya memiliki kecepatan tinggi.

### **2.3 Jalan**

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan atau air serta di atas permukaan air, kecuali untuk jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel (Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006).

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 65 tahun 1993, fasilitas pendukung jalan meliputi ;

- a. fasilitas pejalan kaki,
- b. fasilitas parkir pada badan jalan,
- c. fasilitas halte,
- d. fasilitas tempat istirahat,

e. fasilitas penerang jalan.

### **2.3.1 Fasilitas pejalan kaki**

Terdiri dari trotoar, tempat penyeberangan yang dinyatakan dengan marka jalan dan atau rambu lalu lintas, jembatan penyeberangan dan terowongan penyeberangan.

### **2.3.2 Fasilitas parkir pada badan jalan**

Fasilitas parkir pada badan jalan adalah fasilitas untuk parkir kendaraan dengan menggunakan sebagian badan jalan. Penggunaan badan jalan untuk fasilitas parkir kendaraan hanya dapat dilakukan pada jalan kolektor lokal dengan memperhatikan kondisi jalan dan lingkungan, kondisi lalu lintas, aspek keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

### **2.3.3 Fasilitas halte**

Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan umum untuk menurunkan dan atau menaikkan penumpang.

### **2.3.4 Fasilitas tempat istirahat**

Fasilitas tempat istirahat merupakan lokasi di luar daerah manfaat jalan yang disediakan untuk dipergunakan sebagai tempat istirahat dan parkir kendaraan.

### **2.3.5 Fasilitas penerang jalan**

Fasilitas penerang jalan harus memenuhi syarat; ditempatkan di tepi sebelah kiri jalur lalu lintas menurut arah lalu lintas, jarak tiang penerang jalan sekurang-kurangnya 0,60 meter dari tepi jalur lalu lintas serta tinggi bagian yang

paling bawah dari lampu penerang jalan sekurang-kurangnya 5,00 meter dari permukaan jalan.

#### **2.4 Waktu Antara (*Headway*)**

Waktu antara (*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antar saat bagian depan kendaraan berikutnya melewati suatu titik dengan saat dimana bagian depan kendaraan berikutnya melewati titik yang sama. Waktu antara untuk sepasang kendaraan beriringan, secara umum akan berbeda. Ini akan menimbulkan suatu konsep waktu antara rerata. Waktu antara rerata adalah rata – rata interval waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu dan suatu lokasi tertentu (Marlock, E. K. 1985).

#### **2.5 Tempat Henti (*Shelter*)**

Menurut Munawar, A. (2004), Lokasi dan rancangan tempat henti angkutan umum akan mempengaruhi efisiensi pengangkutan (kecepatan, keandalan pelayanan) yang sedang beroperasi serta kenyamanan penumpang yang berorientasi pada jangkauan pelayanan dan kecepatan perjalanan yang akan ditempuh.

Fasilitas angkutan umum secara umum dibedakan menjadi dua yaitu terminal dan tempat henti (*shelter*). Fasilitas ini sangat diperlukan untuk mendukung kelancaran dan keselamatan operasional bus. Keselamatan dan kenyamanan penumpang bus merupakan tujuan perencanaan fasilitas angkutan umum yang harus dipenuhi.

Beberapa bentuk fasilitas perhentian angkutan umum yang sering dijumpai antara lain seperti di bawah ini.

1. *Kerb side*

Merupakan tempat perhentian dengan memanfaatkan trotoar yang ada disisi jalan sebagai tempat menampung penumpang yang akan naik atau turun dan dipasang rambu perhentian bus. Bentuk ini banyak digunakan pada kondisi lahan trotoar atau lebar jalan yang sempit, sehingga tidak memungkinkan bus berhenti terlalu lama,

2. *Lay bys*

Digunakan pada lahan atau trotoar yang cukup lebar sehingga dibuat suatu lekukan yang memungkinkan bus berhenti dalam lekukan tersebut diluar badan jalan. Bentuk ini memiliki keuntungan mengurangi gangguan terhadap lalu lintas pada saat bus menaikkan atau menurunkan penumpang dan juga memungkinkan bus berhenti lama,

3. *Bus shelter*

Calon penumpang yang menunggu bus mendapatkan fasilitas tempat tunggu beratap yang memungkinkan terhindar dari sengatan matahari dan terpaan hujan.