

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1. Pola Pelayanan Angkutan

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/ DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut.

a. Pola pergerakan angkutan umum.

Rute angkutan yang baik adalah rute yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

b. Kepadatan penduduk.

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

c. **Daerah pelayanan.**

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

d. **Karakteristik jaringan.**

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan akan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada. Empat faktor diatas akan menjadi acuan dalam penentuan rute Trayek Wisata Pantai Wonosari yang akan direncanakan.

3.2. Angkutan Pariwisata

Angkutan Pariwisata adalah angkutan dengan menggunakan mobil bus umum yang dilengkapi dengan tanda-tanda khusus untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, seperti untuk keperluan keluarga dan social lainnya. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum Pasal 31 yang mengatakan bahwa :

- a. pelayanan angkutan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 huruf c, merupakan pelayanan angkutan dari dan ke daerah-daerah wisata yang tidak

dibatasi oleh wilayah administratif, atau untuk keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek, antara lain untuk keperluan keluarga dan social,

b. Pelayanan angkutan pariwisata diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- 1) mengangkut wisatawan atau rombongan,
- 2) pelayanan angkutan dari dan ke daerah tujuan wisata atau tempat lainnya,
- 3) dilayani dengan mobil bus,
- 4) tidak masuk terminal.

c. Mobil bus yang dioperasikan untuk keperluan pariwisata atau keperluan lain diluar pelayanan angkutan dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

- 1) dilengkapi label dan sticker yang bertuliskan "PARIWISATA" yang dilekatkan secara permanen pada kaca depan kiri dan kaca belakang kanan mobil bus,
- 2) dilengkapi logo perusahaan, nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus,
- 3) dilengkapi tulisan "ANGKUTAN PARIWISATA" yang dilekatkan secara permanen pada dinding kiri dan kanan mobil bus.

3.3. Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari

Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari hampir sama seperti pengoperasian angkutan wisata yang ada di Bali, bus-bus

besar pariwisata yang bertujuan memasuki daerah Kuta Bali harus memarkirkan bus mereka di sebuah terminal atau *Shelter* yang lokasinya tidak terlalu jauh dari lokasi wisata Kuta Bali, untuk menuju ke pantai Kuta Bali para pengunjung bisa menggunakan jasa angkuta periswisata yang akan mengantarkan mereka menuju pantai Kuta Bali. Pertimbangan yang harus disesuaikan dengan keadaan pantai Gunung Kidul adalah karakteristik lokasi tujuan wisata pantai tidak segaris karena dipisahkan oleh tebing-tebing atau pulau-pulau kecil yang cukup berbahaya untuk diseberangi oleh wisatawan. Dalam tahap Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari, tahapan yang paling utama adalah tahap pemilihan rute, penentuan lokasi koridor, pola pelayanan dan perencanaan pusat kontrol.

a. Opsi-opsi rute

Saat ini, ada sedikitnya dua teknik berbeda untuk melayani kawasan antara lain.

1) Teknik *Trunk-Feeder*



Gambar 3.1. Teknik *Trunk-Feeder*

Dengan teknik *Trunk-Feeder*, bus-bus yang lebih besar melayani koridor utama. Pada bagian akhir koridor ini dibangun sebuah stasiun terminal terintegrasi untuk memindahkan penumpang secara efisien ke

bus-bus feeder yang lebih kecil, yang akan meneruskan ke komunitas yang lebih kecil. Keunggulan utama dari teknik ini adalah bahwa ukuran bus dapat disesuaikan secara lebih baik untuk ukuran-ukuran rute yang dituju. Kerugian utama adalah bahwa pelanggan harus berpindah, dan oleh karena itu mungkin perjalanannya menjadi lebih panjang daripada sebuah rute yang dilayani oleh satu bus. Kebanyakan kota sekarang memanfaatkan variasi teknik *Trunk-Feeder*.

2) Teknik *Convoy*



Gambar 3.2. Teknik *Convoy*

Teknik *Convoy* tidak memerlukan perpindahan di stasiun terminal. Sebaliknya, iring-iringan bus yang memiliki rute akhir yang berbeda, semuanya memanfaatkan line koridor utama. Pada titik tertentu, tiap-tiap bus ini meninggalkan koridor utama dan berlanjut ke rutenya masing-masing yang mungkin meliputi *busway* yang terpisah ataupun tidak. Keunggulan teknik *Convoy* adalah bahwa teknik ini menyuguhkan layanan yang terkonsentrasi pada koridor yang ramai, kemudian melewatkan bus-bus yang sudah dibedakan tersebut untuk memasuki komunitas yang lebih kecil tanpa pelanggan harus berpindah. Kerugian utama dari teknik ini adalah bahwa adanya kemungkinan kelebihan tempat duduk pada bagian

feeder dari rute tersebut, khususnya jika digunakan bus-bus gandeng yang besar. Tidak ada jawaban yang salah atau benar sehubungan dengan opsi pemberian rute ini, karena hal itu sangat bergantung pada keadaan-keadaan lokal, seperti perubahan kepadatan pengunjung lokasi pantai.

Jika koridor line utama melayani lokasi minat pengunjung lebih rendah, teknik *Trunk-Feeder* mungkin dapat memberikan hasil yang lebih optimal. Variasi pemberian rute lainnya juga dimungkinkan. Beberapa kota seperti Bogotá dan Sao Paolo menyediakan layanan ekspres pada koridor line utamanya. Layanan seperti itu memungkinkan bus-bus tertentu melewati saja stasiun antara agar mempercepat perjalanan dari kawasan-kawasan ramai. Keunggulan utama dari layanan ekspres ini adalah bahwa waktu tempuh perjalanan bisa sangat jauh berkurang, khususnya bagi pelanggan yang melakukan perjalanan jauh. Kerugian utamanya adalah bahwa layanan ini menambah lapisan kompleksitas lain bagi rancangan dan desain sistem.

b. Pemilihan Lokasi Koridor

Pemilihan lokasi koridor bukan hanya membawa dampak pemanfaatan bagi sebagian besar populasi, namun juga akan membawa dampak mendalam pada pengembangan suatu wilayah ke depannya. Titik awal bagi keputusan koridor ini adalah studi tempat asal / tujuan yang akan membantu mengidentifikasi pola perjalanan. Tujuan ini biasanya akan memberikan hasil pada penempatan koridor di dekat daerah tujuan seperti tempat wisata, kuliner, pasar ikan, oleh-oleh dan daerah-daerah perbelanjaan. Beberapa sistem lebih suka mengembangkan jalur

awal di sekitar kawasan masyarakat berpendapatan rendah untuk memperlihatkan bahwa Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari adalah suatu daya tarik bagi pembangunan yang positif. Hubungan antara Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari dan penggunaan lahan bisa membawa dampak jangka panjang. Angkutan pariwisata bisa berperan untuk memberikan percepatan menuju pembangunan ekonomi berkelanjutan, Penempatan stasiun Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari yang strategis akan meningkatkan akses pelanggan menuju tempat-tempat wisata, perbelanjaan, pekerjaan, layanan, serta pusat-pusat keramaian yang menjamin lalu lintas penumpang yang memadai bagi operasi Perencanaan Pengoperasian Trayek Angkutan Wisata Pantai Wonosari dengan biaya efektif.

c. Rencana Pusat Kontrol

Pusat kontrol berfungsi manajemen dan mengontrol system dan memberikan banyak keuntungan. Pertama, sebuah pusat kontrol membantu dalam mengontrol keberangkatan bus. Hal ini diupayakan agar kedatangan dan keberangkatan bus dapat tepat waktu serta teratur. Kedua, sebuah sistem pusat kontrol juga dapat membantu mengidentifikasi dan menanggapi masalah yang mungkin muncul dalam sistem tersebut. Misalnya, jika sebuah bus memiliki masalah mekanis, maka tim perbaikan atau derek akan segera didatangkan. Ada beberapa opsi untuk menghubungkan bus dan stasiun dengan sebuah kantor pusat kontrol. Pada beberapa kesempatan, sebuah sistem radio atau telepon bergerak mungkin memadai.