

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Tinjauan Pustaka

2.1.1. Angkutan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 angka 3 disebutkan bahwa angkutan adalah perpindahan orang dan / atau barang dari satu tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalulintas jalan.

Menurut Munawar, (2005:45) angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Menurut Warpani, (2002:1) angkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan).

Menurut Warpani, (1990:170) angkutan pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain.

2.1.2. Terminal

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 angka 13 disebutkan bahwa terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur

kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 angka 10 disebutkan bahwa terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.

Menurut Munawar, (2005:68) terminal transportasi adalah titik simpul dalam jaringan transportasi jalan yang berfungsi sebagai pelayanan umum. Selain itu, terminal juga merupakan tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan, dan pengoperasian lalu lintas, dan juga merupakan prasarana angkutan yang merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus penumpang dan barang serta merupakan unsur tata ruang yang mempunyai peranan penting bagi efisiensi kehidupan dalam struktur wilayah.

Menurut Khisty dan Lall (2005:10) terminal adalah titik-titik dimana perjalanan orang dan barang dimulai atau berakhir. Contoh garasi mobil, lapangan parkir, gudang bongkar muat, terminal bus, dan bandar udara.

Menurut Kamaluddin (2003:17) terminal adalah tempat dimana suatu perjalanan transportasi dimulai maupun berhenti atau berakhir sebagai tempat tujuannya. Karena itu, di terminal disediakan berbagai fasilitas pelayanan penumpang, bongkar dan muat, dan lain-lain.

Menurut Morlok (1985:270) terminal adalah titik dimana penumpang dan barang masuk dan keluar dari sistem. Merupakan komponen penting dalam sistem transport.

2.1.3. Kendaraan Bermotor Umum atau Angkutan Umum

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 1 angka 10 disebutkan bahwa kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.

Menurut Munawar, (2005:45) kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.

Menurut Adisasmita, (2011:115) angkutan umum yaitu angkutan yang dapat digunakan untuk umum dengan persyaratan tertentu, merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi perkotaan dan merupakan komponen yang perannya sangat penting karena kondisi sistem angkutan umum perkotaan yang jelek akan menyebabkan turunnya efektivitas maupun efisiensi dari sistem pelayanan transportasi perkotaan secara keseluruhan.

2.1.4. Trayek

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan pada pasal 1 angka 8 disebutkan bahwa 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.

Menurut Giannopoulos, (1989:111) kepadatan trayek menggambarkan bahwa cakupan pelayanan angkutan umum dapat menjangkau seluruh wilayah kota (wilayah terbangun) yang membutuhkan pelayanan angkutan umum. Dalam hal ini pelayanan trayek dapat dijangkau dengan berjalan kaki maksimal 400 meter atau trayek pelayanan yang paralel maksimum 800 meter dan atau 1600 meter untuk daerah pinggiran kota.

2.1.5. Jaringan Trayek

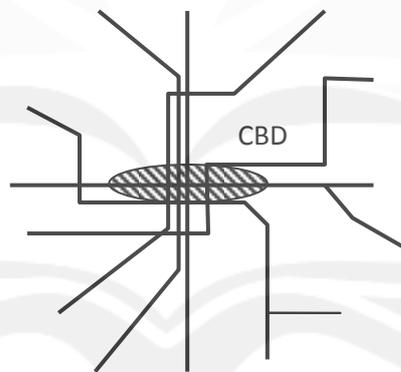
Menurut Munawar (2005:46), wilayah yang melingkupi beroperasinya angkutan umum dapat disebut dengan wilayah trayek, sedangkan kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang disebut dengan jaringan trayek.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan pada pasal 1 angka 7 disebutkan bahwa jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

Menurut Giannopoulos (1989) kumpulan trayek-trayek atau jaringan pelayanan angkutan orang akan membentuk pola dasar jaringan trayek yang secara umum berhubungan erat dengan jaringan jalan yang membentuk kota.

1. Pola jaringan radial

Jaringan trayek angkutan umum pola radial seperti pada Gambar 2.1. semua trayek menuju ke suatu titik pusat yang biasanya merupakan daerah yang menjadi pusat kota. Jaringan trayek jenis ini umumnya memiliki satu terminal di pusat kota dan satu di wilayah pinggiran kota. Keunggulan dari pola jaringan radial adalah meminimumkan transfer karena sebagian besar penumpang bergerak ke pusat kota. Kelemahan dari pola radial dengan pergerakan yang memusat (radial) akan berakumulasi di kawasan pusat kota dan biasanya menjadi penyebab kemacetan, pelayanan ke wilayah pinggiran kota cakupannya tidak merata atau tidak terjangkau sama sekali, sementara wilayah-wilayah pusat kota dicakup oleh banyak rute yang tumpang tindih.

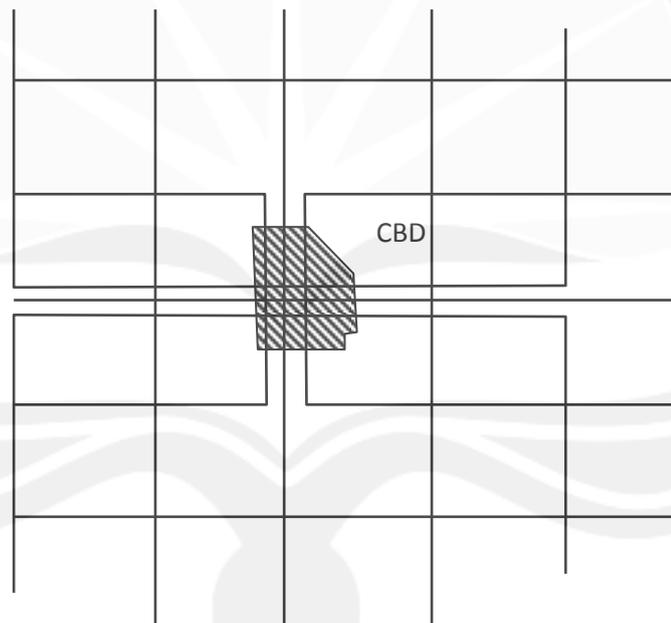


Gambar 2.1. Pola Jaringan Radial
Sumber : Giannopoulos, 1989

2. Pola Jaringan Kisi-kisi (*grid*)

Jaringan angkutan umum jenis ini ditandai oleh jalur-jalur yang terbentang sepanjang kisi-kisi persegi panjang (*orthogonal grid*) seperti pada Gambar 2.2. Sebagian dari jalur-jalur ini melintasi daerah pusat kota dan sebagian lagi melewati pusat kota, tujuan utamanya untuk memberikan cakupan yang merata di

wilayah kota yang dilayani. Keunggulan pola jaringan trayek kisi-kisi adalah sistem rute lebih mudah dipahami oleh masyarakat dan daerah cakupannya lebih merata. Kelemahannya, sistem jaringan semacam ini membutuhkan lebih banyak transfer bagi pengguna layanan angkutan umum untuk mencapai tujuannya juga, memerlukan jumlah armada serta frekuensi pelayanan yang tinggi untuk menutupi kerugian waktu dalam pengangkutan. Jaringan jenis ini dianjurkan untuk daerah-daerah perkotaan yang lebih besar di mana laju pembangunan yang pesat sehingga dapat mempertahankan frekuensi bus yang lebih besar, serta dapat melayani daerah-daerah pinggiran kota dengan baik.

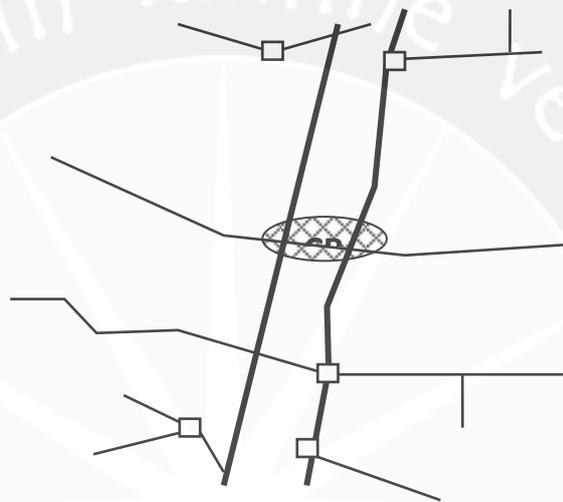


Gambar 2.2. Pola Jaringan Kisi-kisi (grid)
 Sumber : Giannopoulos, 1989

3. Pola jaringan campuran (*mixed*)

Pola jaringan trayek campuran seperti Gambar 2.3. adalah perpaduan antara pola kisi-kisi dan radial. Pada pola ini ada sekelompok jalur sebagai jalur

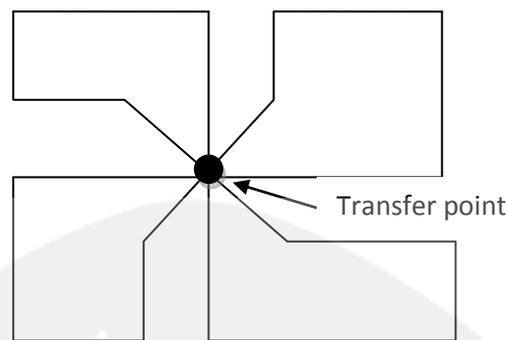
utama (*trunk*) yang melintasi wilayah pusat kota dan sekelompok jalur yang lain sebagai jalur pengumpan (*feeder*) yang melayani daerah-daerah pinggiran kota. Jenis jaringan trayek campuran mungkin yang paling banyak karena tidak ada daerah perkotaan yang benar-benar sesuai untuk jenis-jenis jaringan seperti tersebut diatas.



Gambar 2.3. Pola Jaringan Campuran (*mixed*)
Sumber : Giannopoulos, 1989

4. Pola Jaringan Teritorial

Konfigurasi jaringan rute teritorial membagi-bagi daerah pelayanan menjadi beberapa teritorial atau daerah. Masing-masing daerah yang bersangkutan dilayani oleh satu lintasan rute. Selanjutnya semua lintasan rute bertemu atau CBD bersinggungan di suatu titik yang dapat digunakan sebagai titik transfer. Titik transfer yang dimaksud biasanya daerah dengan kegiatan yang cukup tinggi, seperti pertokoan ataupun pusat kegiatan sosial budaya.



Gambar 2.4. Pola Jaringan Teritorial
 Sumber : LPKM- ITB, 1996

5. Pola Jaringan Linier

Jaringan rute berbentuk linier biasanya terjadi karena bentuk kotanya adalah linier. Seperti diketahui bentuk kota linier adalah kota yang bentuknya CBD memanjang mengikuti suatu jalan arteri utama. Kota ini biasanya terbentuk sebagai kelanjutan dari ribbon development pada jalan-jalan arteri antar kota. Pada dasarnya bentuk jaringan linier hampir sama dengan bentuk jaringan grid. Hanya saja *grid* yang dimaksud adalah suatu daerah yang memanjang di kiri kanan jalan arteri utama.

2.1.6. Angkutan Perdesaan

Menurut Penjelasan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan Pasal 22 huruf e disebutkan bahwa angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Menurut Warpani, (2002:51) bahwa angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan.

2.1.7. Ciri - Ciri Angkutan Perdesaan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum pasal 21 ayat (2) disebutkan bahwa pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal,
- b. jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi,
- c. pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama,
- d. terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang kurangnya terminal tipe C,
- e. dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

2.1.8. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perdesaan

Keberadaan angkutan perdesaan tersebut seharusnya dapat memberikan pelayanan kepada penumpang secara optimal sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek.

Tabel 2.1. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket
1	Keamanan					
	i. Tanda pengenal awak kendaraan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Papan Informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi 2. Seragam awak kendaraan 	Sebagai identitas pengemudi agar diketahui penumpang	Ketersediaan	Harus tersedia	
	i. Informasi trayek dan identitas kendaraan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan 2. Identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan, kelas pelayanan, dan nama perusahaan angkutan umum 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Sebagai identitas kendaraan untuk diketahui penumpang maupun pengguna jalan lainnya 2. Untuk memudahkan penumpang mengidentifikasi kendaraan yang akan ditumpangi 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bentuk 2. Ketersediaan 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Ukuran proporsional serta tidak mengganggu pandangan 2. Harus tersedia 	

Tabel lanjutan 2.1.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket
2	Keselamatan					
	a. Pengemudi 1) Kondisi fisik 2) Kompetensi	<p>1) Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental</p> <p>2) Pengemudi memiliki pengetahuan, ketrampilan dan perilaku sebagai berikut :</p> <ul style="list-style-type: none"> • pengetahuan tentang rute yang dilayani, tata cara mengangkut orang, dan tata cara berlalu lintas. • keterampilan mengemudi kendaraan sesuai dengan jenis kendaraan • sikap dan perilaku yang baik, hormat dan ramah terhadap penumpang 	<p>1) Sebagai bukti pegemudi dalam kondisi sehat</p> <p>2) Sebagai bukti pegemudi mengerti etika berlalu lintas</p>	<p>1) Sehat</p> <p>2) Telah mengikuti pelatihan</p>	<p>1) Sebagai keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 1 tahun</p> <p>2) Mengikuti pelatihan / penyegaran paling sedikit 1 kali dalam setahun</p>	
	b. Lampu senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) unit	
	c. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan	Prosedur pengecekan kelaikan kendaraan sebelum beroperasi	Untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO)	SOP pengecekan	Harus tersedia untuk setiap kendaraan	

Tabel lanjutan 2.1.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket
	d. Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan.	Merupakan kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan	Untuk menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan	Mengikuti program asuransi kecelakaan lalu lintas	Bukti pembayaran program asuransi kecelakaan lalu lintas pada setiap kecelakaan bagi a. Penumpang b. Pengemudi	
3	Kenamanan					
	a. Kapasitas angkut	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	Untuk menjamin kenyamanan penumpang	Jumlah penumpang per kendaraan	Paling tinggi 100 % sesuai kapasitas angkut	
	b. Fasilitas sirkulasi udara	Berupa jendela maupun kap di bagian atas kendaraan yang dapat dibuka/ditutup	Untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas	Jumlah berfungsi	Semua berfungsi dengan baik	
	c. Fasilitas kebersihan	Berupa tempat sampah dan/atau kantong kertas/atau ditentukan	Untuk menjaga kebersihan dalam kendaraan	Ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu) buah diletakkan dalam kendaraan	
4	Keterjangkauan					
	a. Aksesibilitas	Biaya yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan	Untuk memberikan kepastian pelayanan kepada penumpang sampai dengan tujuan	Melewati rute yang telah ditetapkan dalam izin penyelenggaraan angkutan perdesaan 1) Tarif terjangkau 2) Informasi besaran tarif	Mematuhi ketentuan 1) Besaran tarif ditetapkan sesuai dengan keputusan pemerintah 1) Memberikan informasi besaran tarif	
	b. Tarif	Biaya yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan	Untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan angkutan umum dengan tetap memperhatikan daya beli masyarakat.			

Lanjutan tabel 2.2.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket
5	Kesetaraan					
	Pelayanan prioritas	Pemberian prioritas naik/turun kendaraan	Diberikan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, maupun wanita hamil.	Kemudahan	Terlayani	
6	Keteraturan					
	a. Informasi Pelayanan	Informasi yang berisi : 1) Tarif 2) Trayek yang dilayani	Berupa tulisan yang ditempatkan pada ruang penumpang di bagian depan dan belakang kendaraan	Ketersediaan	Harus tersedia	
	b. Kinerja operasional		Agar kendaraan beroperasi dengan efisien dan ekonomis	Umur Kendaraan	Paling tinggi umur kendaraan 15 (lima belas) tahun atau ditetapkan pemberi izin sesuai dengan kondisi daerah	

Tabel 2.2. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket.
1	Keselamatan					
	a. Pengemudi					
	1) Kondisi fisik	1) Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat	Sehat	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 1 (satu) tahun sekali	
	2) Kompetensi	2) Pengemudi memiliki pengetahuan, ketrampilan dan perilaku sebagai berikut a. pengetahuan tentang rute yang dilayani, tata cara mengangkut orang, dan tata cara berlalu lintas b. keterampilan mengemudi kendaraan sesuai dengan jenis kendaraan c. sikap dan perilaku yang baik, hormat dan ramah terhadap penumpang	Sebagai bukti pengemudi mengerti etika berlalu lintas.	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan/penyegaran paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun	
	3) Jam istirahat	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 (dua) jam	Untuk menjaga agar kondisi pengemudi tetap prima	Kondisi pengemudi prima	Diterapkannya jam istirahat pengemudi	

Lanjutan tabel 2.2.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket.
	b. Lampu senter	Alat bantu penerangan	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat.	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) unit.	
	b1.Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang	Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan.	Untuk menjamin keselamatan penumpang	Ketersediaan dan Berfungsi	Dapat berfungsi dengan baik	
	b2. Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir	Untuk menjamin keselamatan penumpang	Ban depan yang terpasang bukan vulkanisir	Ban depan tidak vulkanisir	
	b3. Rel korden (gorden) di jendela	Posisi rel gorden yang terpasang tidak mengganggu evakuasi apabila terjadi keadaan darurat (pada saat kaca harus dipecahkan)	Mempercepat proses evakuasi	Posisi rel gorden dipasang pada sisi jendela paling atas	Posisi rel gorden terpasang pada sisi jendela paling atas	
	b4.Alat pembatas kecepatan	Alat pembatas kecepatan yang dipasang pada kendaraan angkutan umum	Untuk mengendalikan kecepatan	Terpasangnya alat pembatas kecepatan	Dapat berfungsi dengan baik	
	b.5 Pegangan Tangan (hand grip)	Pemasangan hand grip pada sandaran tempat duduk sepanjang selasar (gang)	Sebagai tempat pegangan penumpang yang berdiri apabila terjadi pengereman mendadak	Terpasang pegangan tangan pada setiap sandaran tempat duduk sisi sebelah kiri dan kanan kursi terluar	Terpasang	

Lanjutan tabel 2.2.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket.
	b.6 Pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang	a. Untuk mesin bus yang berada di belakang tidak ada pintu pengemudi b. Untuk mesin di depan, pintu hanya boleh digunakan teknisi		a. Tidak terpasang pintu pengemudi b. Tidak terpasang	Tidak terpasang	
	b.7 Alat pemukul/pemecah kaca (martil)	Berupa martil yang diletakkan di jendela atau tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat	Memecahkan kaca kendaraan pada saat keadaan darurat	Ketersediaan	1 (satu) pada setiap 1 (satu) jendela	
	b.8 Alat pemadam api ringan (APAR)	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	2 (dua) tabung dengan berat masing-masing 3 kg dan tabung diberi warna mencolok/reflektif	
	b.9 Kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi standar nasional Indonesia (SNI)	Kabel listrik untuk fasilitas penunjang	Untuk menyalakan audio system, jam digital, slot papan trayek (LED), dan Bel Penumpang	Tersedia	Kabel sesuai SNI (Standar Nasional Indonesia)	
	b.10 sabuk keselamatan	sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk	Untuk menjamin keselamatan semua penumpang	Tersedia	Terpasangnya sabuk keselamatan minimal 2 (jangkar) pada semua tempat duduk	

Lanjutan tabel 2.2.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket.
	c. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan	Prosedur pengecekan kelaikan kendaraan sebelum beroperasi	Untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO).	SOP pengecekan.	Harus tersedia untuk setiap kendaraan.	
	d. Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan.	Merupakan kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan	Untuk menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan	Mengikuti program asuransi kecelakaan lalu lintas	Bukti pembayaran program asuransi kecelakaan lalu lintas pada setiap kendaraan bagi :	
2	Kenyamanan					
	a. Kapasitas angkut.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut	Untuk menjamin kenyamanan penumpang	Jumlah penumpang per kendaraan	Paling tinggi 100 % sesuai kapasitas angkut	
	b. Fasilitas sirkulasi udara	Berupa jendela maupun kap di bagian atas kendaraan yang dapat dibuka/ditutup.	Untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas atau disaat AC tidak berfungsi.	Jumlah berfungsi.	Semua berfungsi dengan baik	
	c. Fasilitas kebersihan	Berupa tempat sampah dan/atau kantong kertas atau plastik.	Untuk menjaga kebersihan dalam kendaraan	Ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu) buah diletakkan dalam kendaraan	

Lanjutan tabel 2.2.

No	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/ Jumlah	Ket.
	c1. Pengatur suhu ruangan	Fasilitas pengatur suhu di dalam kendaraan menggunakan AC (air conditioner)	Untuk memberikan kenyamanan kepada penumpang.	1) Ketersediaan 2) Suhu	1) Harus tersedia dan berfungsi dengan baik 2) Suhu dalam kendaraan 20 - 22 ° C Suhu dalam kendaraan 20 - 22 ° C	
	c2. Larangan Merokok	Berupa stiker dan dengan gambar dan/atau tulisan "Dilarang Merokok"	Untuk memberikan kenyamanan kepada penumpang.	Tersedia dan terpasang dengan baik	Harus tersedia paling sedikit 2 (dua) buah ditempatkan pada ruang penumpang pada kaca samping kanan dan samping kiri kendaraan.	

2.1.9. Indikator Pelayanan Angkutan Umum

Dalam studi Penyusunan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Berbasis Jalan Di Wilayah Perkotaan oleh Departemen Perhubungan tahun 2008 mengatur untuk kondisi perkotaan dengan tingkatan kota kecil, kota sedang, kota besar dan kota metropolitan. Indikator pelayanan yang dianggap penting untuk berbagai ukuran kota berbeda seperti yang terlihat pada Tabel 2.3.

Tabel 2.3. Indikator pelayanan di berbagai kota

Tingkat Kepentingan	Kota Kecil	Kota Sedang	Kota Besar	Kota Metropolitan
Sangat Penting	Keselamatan Keamanan Tarif Ketepatan Waktu Kenyamanan Kemudahan tiket	Keselamatan Keamanan Kenyamanan Kebersihan Tarif Lama Perjalanan Ketepatan Waktu/jadual Pelayanan awak	Keselamatan Keamanan Ketepatan Waktu Kenyamanan Informasi Kebersihan Lama Perjalanan /jadual Pelayanan awak	Keselamatan Keamanan Kenyamanan Kebersihan Ketepatan Waktu Pelayanan awak Lama Perjalanan Informasi Waktu tunggu
Penting	Lama perjalanan Pelayanan awak Kebersihan Jam Pelayanan Informasi	Jumlah Pindah Jam Pelayanan Waktu tunggu Informasi Jarak Perjalanan Jangkauan pelayanan	Tarif Waktu tunggu Jangkauan pelayanan Jam Pelayanan Jarak Perjalanan Jumlah Pindah	Tarif Jarak berjalan Jangkauan pelayanan Jam Pelayanan Jumlah Pindah
Cukup Penting	Jangkauan pelayanan Jumlah Pindah Waktu tunggu Jarak berjalan	Kemudahan tiket	Kemudahan tiket	Kemudahan tiket

Sumber : Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Tahun 2008

2.1.10. Mobil Penumpang

Menurut Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan Jalan pada pasal 1 angka 10 disebutkan bahwa mobil penumpang adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum pada pasal 1 angka 20 disebutkan bahwa mobil penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur, pada bab I pendahuluan huruf e disebutkan bahwa : Mobil penumpang umum (MPU) adalah mobil penumpang yang digunakan sebagai kendaraan umum.

2.1.11. Mobil Bus

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan pada pasal 1 angka 11 disebutkan bahwa mobil bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari

delapan orang, termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur, pada bab I pendahuluan huruf f disebutkan bahwa mobil bus kecil adalah mobil bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya sembilan sampai dengan sembilan belas tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi. Sedangkan pada bab I pendahuluan huruf g disebutkan bahwa mobil bus sedang adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas sampai dengan tiga puluh orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

Menurut Munawar, (2005:45) disebutkan bahwa bus kecil dicirikan dengan jumlah tempat duduk sekurang-kurangnya sembilan sampai dengan 19 (sembilan belas) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

2.1.12. Subsidi

Menurut Undang-Undang nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan Jalan pada pasal 185 ayat 1 disebutkan bahwa angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan pada pasal 1 angka 16 disebutkan bahwa subsidi adalah bantuan biaya biaya pengoperasian untuk angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu yang secara finansial belum

menguntungkan termasuk trayek angkutan perintis. Sedangkan pada pasal 107 ayat 1 disebutkan bahwa angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat disubsidi oleh pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.

Menurut Warpani, (2002:160,161) subsidi langsung dari pemerintah dapat berupa keringanan atau pembebasan berbagai biaya, misalnya : bea masuk kendaraan tertentu (bus dan truk), pajak kendaraan umum, bea balik nama kendaraan umum, biaya uji (kir) kendaraan umum, biaya Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), dan lain-lain. Kebijakan subsidi langsung bertolak dari landasan pemikiran bahwa jasa angkutan umum akan memacu kegiatan ekonomi sosial budaya masyarakat yang pada gilirannya akan meningkatkan kegiatan perekonomian wilayah. Dalam hal ini, sector angkutan umum tidak dijadikan sumber pendapatan asli daerah (PAD) secara langsung, melainkan digunakan sebagai pemicu, pendorong, atau pemacu kegiatan ekonomi lainnya yang menghasilkan pendapatan asli daerah (PAD).

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum di Jalan, berisikan: mengatur kriteria pemberian subsidi, mengatur tanggung jawab pemberian subsidi. Namun, permasalahan transportasi umum yang terjadi adalah kualitas pelayanan yang masih rendah sehingga berakibat pada menurunnya tingkat kepercayaan publik terhadap layanan angkutan umum. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2007 disebutkan bahwa subsidi adalah dana yang diberikan oleh pemerintah kepada pengguna jasa angkutan melalui pelayanan jasa angkutan jalan.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 60 Tahun 2007 ini pasal 3, kriteria pemberian subsidi adalah sebagai berikut:

- a. Menghubungkan wilayah terisolir dan belum berkembang dengan kawasan perkotaan yang belum ada pelayanan angkutan umum dan mendorong pertumbuhan ekonomi,
- b. menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya yang karena pertimbangan aspek sosial politik harus dilayani,
- c. sebagai stabilisator pada suatu daerah atau trayek tertentu dan/atau angkutan pelajar/ mahasiswa dengan tarif yang lebih rendah dari tarif yang berlaku,
- d. sebagai angkutan pemadu moda melayani perpindahan penumpang dari angkutan sungai, danau dan penyeberangan perintis/angkutan laut perintis/angkutan udara perintis/angkutan kereta api bersubsidi,
- e. melayani daerah-daerah potensial (daerah transmigrasi) dengan kawasan perkotaan,
- f. pemulihan daerah pasca bencana,
- g. mendorong peningkatan dan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan,
- h. memberikan pelayanan angkutan umum yang terjangkau oleh masyarakat yang daya belinya masih rendah.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 60 Tahun 2007 pasal 5 menjelaskan tentang siapa yang bertanggung jawab atas pemberian subsidi terhadap angkutan umum ini. Disebutkan bahwa tanggung jawab pemberian subsidi adalah sebagai berikut:

- a. Untuk angkutan trayek tetap dan teratur AKAP subsidi diberikan oleh Pemerintah melalui Menteri Perhubungan;
- b. Untuk angkutan trayek tetap dan teratur AKDP subsidi diberikan oleh Pemerintah Daerah Provinsi yang bersangkutan;
- c. Untuk angkutan trayek tetap dan teratur untuk angkutan pedesaan atau perkotaan subsidi diberikan oleh Pemerintah Kabupaten/Kota yang bersangkutan;
- d. Dalam hal Pemerintah Daerah Provinsi tidak mampu memberikan subsidi, Gubernur dapat mengusulkan kepada Menteri untuk memberikan subsidi untuk angkutan trayek tetap dan teratur AKDP;
- e. Dalam hal Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota tidak mampu memberikan subsidi, Bupati/Walikota dapat mengusulkan kepada Gubernur untuk memberikan subsidi untuk angkutan trayek tetap dan teratur untuk angkutan pedesaan atau perkotaan;
- f. Dalam hal Pemerintah Daerah Provinsi tidak mampu memberikan subsidi di atas, Bupati/Walikota melalui Gubernur dapat mengusulkan kepada Menteri untuk memberikan subsidi untuk angkutan trayek tetap dan teratur untuk angkutan pedesaan atau perkotaan

Sedangkan anggaran dan pemilihan operator angkutan umum di jalan disebutkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 60 Tahun 2007 pada pasal 6 ayat 1 adalah pemberian anggaran mempertimbangkan ketersediaan anggaran.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor : KM 60 Tahun 2007 pada pasal 9 disebutkan bahwa Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Gubernur, dan Bupati/Walikota sesuai kewenangan dalam menyelenggarakan angkutan jalan bersubsidi menunjuk badan hukum Indonesia di bidang angkutan jalan melalui proses pengadaan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku

Undang-undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Mengatur Mengenai Kewajiban Pemerintah Menyediakan Kebutuhan Angkutan Umum Yang Selamat, Aman, Nyaman, Dan Terjangkau Bagi Masyarakat. Secara lengkap Undang-undang No.22 Tahun 2009 Pasal 138 menyebutkan bahwa

- a. Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota antar provinsi serta lintas batas negara
- b. Pemerintah daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antar kota dalam provinsi
- c. Pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota

- d. 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

Hal ini juga disebutkan dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 Pasal 158 ayat (1) bahwa. Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Sedangkan dalam pelaksanaannya, pemerintah daerah akan mendapatkan bimbingan teknis dari Pemerintah pusat sebagaimana tercantum dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 Pasal 6 ayat (1) huruf d. menyebutkan bahwa Pembinaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang dilakukan oleh instansi pembina meliputi pemberian bimbingan, pelatihan, sertifikasi, pemberian izin, dan bantuan teknis kepada pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota.

Subsidi angkutan umum sendiri dibahas secara khusus pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan Pasal 107 yang menyebutkan bahwa:

- a. Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.
- b. Pemberian subsidi oleh Pemerintah sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan pada bagian anggaran kementerian/lembaga yang membidangi urusan angkutan jalan.

c. Trayek tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditentukan berdasarkan:

- 1) faktor finansial; dan
- 2) faktor keterhubungan

d. Trayek tertentu yang didasarkan oleh faktor finansial sebagaimana dimaksud ayat (3) huruf a meliputi :

- 1) Trayek yang menghubungkan wilayah perbatasan dan/atau wilayah lainnya karena pertimbangan aspek sosial politik,
- 2) trayek angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan khusus untuk pelajar dan/atau mahasiswa,
- 3) trayek perkotaan dengan angkutan massal yang tarif keekonomiannya tidak terjangkau oleh daya beli masyarakat,
- 4) trayek yang penetapan tarifnya dibawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.

Sesuai dengan peraturan di atas, pemerintah daerah tidak perlu khawatir mengenai subsidi angkutan umum, karena dasar hukumnya telah sangat jelas.

2.1.13. Kecepatan

Menurut Khisty dan Lall (2005:115) kecepatan didefinisikan sebagai suatu laju pergerakan, seperti jarak per satuan waktu, umumnya dalam mil/jam (mph) atau kilometer/jam.

Menurut Sani (2010:33) kecepatan waktu suatu kendaraan yang ditempuh untuk jarak tertentu. Dalam lalulintas di jalan maka dihitung kecepatan rata-rata dari beberapa kendaraan. Pada angkutan umum semua moda kita akan mengenal

kecepatan sesaat dan kecepatan operasi yaitu kecepatan rata-rata antara dua tempat yaitu tempat asal hingga tujuan yang berupa terminal, stasiun, pelabuhan atau bandara.

2.1.14. Headway

Menurut Munawar (2005:55) headway adalah waktu antara kendaraan satu dengan kendaraan lainnya pada suatu titik tertentu. Headway adalah waktu antara satu kendaraan angkutan umum dengan kendaraan angkutan umum lain yang berurutan di belakangnya pada satu rute yang sama. Headway makin kecil menunjukkan frekuensi semakin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, namun di sisi lain akan menyebabkan saling menempel antar kendaraan dan akan mengakibatkan gangguan pada arus lalu lintas yaitu kemacetan.

2.1.15. Faktor Muat (*Load Factor*)

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur disebutkan bahwa faktor muat atau load factor merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang iasa dinyatakan dalam persen (%). Faktor muat untuk perhitungan tarif umumnya adalah 70 %.

Menurut Munawar (2005:53) faktor muat atau *load factor* merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). *Load factor* adalah jumlah penumpang dibagi dengan kapasitas kendaraan angkutan umum.

Menurut Giannopoulos (1989), nilai okupansi adalah rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk bus. Kalau *load factor* atau nilai okupansi > 1 berarti terjadi kekurangan *supply*. *Load factor* yang diambil dengan batasan sebesar 70 %.

2.1.16. Frekuensi

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur disebutkan bahwa frekwensi adalah jumlah rit dalam kurun waktu tertentu (per jam, per hari).

2.1.17. Waktu Tempuh/Rit

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur disebutkan bahwa waktu tempuh/rit adalah lama perjalanan dalam satu rit.

2.1.18. Jarak Tempuh

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur disebutkan bahwa waktu jarak tempuh adalah jarak km yang ditempuh dalam satu hari.

2.1.19. Biaya Operasi Kendaraan (BOK)

Menurut Tamin (2008:158) Biaya Operasi Kendaraan (BOK) merupakan biaya yang penting. Perbaikan atau peningkatan mutu prasarana dan sarana transportasi kebanyakan bertujuan mengurangi biaya ini. Biaya Operasi Kendaraan (BOK) meliputi penggunaan bahan bakar, pelumas, biaya penggantian (misalnya ban), biaya perawatan kendaraan, dan upah atau gaji supir.

Menurut Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tanggal 16 Agustus 2002 tentang pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dalam trayek tetap dan teratur. Biaya pokok per kendaraan-km dihitung dengan menjumlahkan biaya langsung dan biaya tidak langsung.

- a. Biaya langsung adalah biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas :
 - 1) Biaya tetap,
 - 2) biaya tidak tetap.
- b. Biaya tidak langsung adalah biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas :

- 1) Biaya tetap adalah biaya yang tidak berubah (tetap) walaupun terjadi perubahan pada volume produksi jasa sampai ke tingkat tertentu,
- 2) biaya tidak tetap adalah biaya yang berubah apabila terjadi perubahan pada volume produksi jasa.

Berdasarkan pengelompokan biaya itu struktur perhitungan biaya pokok jasa angkutan adalah sebagai berikut :

a. Biaya langsung

- 1) Penyusutan kendaraan produktif,
- 2) bunga modal kendaraan produktif,
- 3) awak bus (sopir dan kondektur)
 - a) Gaji/upah,
 - b) tunjangan kerja operasi (uang dinas)
 - c) tunjangan sosial.
- 4) bahan bakar minyak (BBM),
- 5) ban,
- 6) servis kecil,
- 7) servis besar,
- 8) pemeriksaan (*Overhaul*),
- 9) penambahan oli,
- 10) suku cadang dan bodi,
- 11) cuci bus,
- 12) retribusi terminal,
- 13) STNK/pajak kendaraan,

14) Kir

15) Asuransi

- a) Asuransi kendaraan
 - b) asuransi awak bus.
- b. Biaya tidak langsung
- 1). Biaya pegawai selain awak kendaraan,
 - a). Gaji/upah,
 - b). uang lembur,
 - c). tunjangan sosial
 - Tunjangan perawatan kesehatan,
 - pakaian dinas
 - asuransi kecelakaan.
 - 2). Biaya pengelolaan.
 - a). Penyusutan bangunan kantor,
 - b). penyusutan pool dan bengkel,
 - c). penyusutan inventaris / alat kantor,
 - d). penyusutan sarana bengkel,
 - e). biaya administrasi kantor,
 - f). biaya pemeliharaan kantor,
 - g). biaya pemeliharaan pool dan bengkel,
 - h). biaya listrik dan air,
 - i). biaya telepon dan telegram,
 - j). biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan,

- k). pajak perusahaan,
- l). izin trayek,
- m). izin usaha,
- n). biaya pemasaran,
- o). lain-lain.

