

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Landasan Teoritis dan Normatif

Dalam menunjang penelitian ini, diperlukan kajian secara teoritis dan normatif guna menguraikan teori-teori yang mendukung judul penelitian dan mendasari pembahasan secara detail. Adapun aspek teoritis dan normatif yang digunakan adalah sebagai berikut :

3.1.1 Landasan Teoritis

3.1.1.1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan (UU No. 22 Tahun 2009).

Transportasi merupakan perpindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana tempat pengangkutan dimulai) ke tempat tujuan (kemana kegiatan pengangkutan berakhir) sehingga transportasi bukan merupakan tujuan melainkan sarana untuk mencapai tujuan dalam menanggulangi jarak dan waktu (Nasution, 2004).

Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain dan menjadi salah satu kebutuhan penting sebagai akibat dari kegiatan ekonomi, sosial, dan sebagainya yang menuntut peningkatan mobilitas penduduk maupun sumber daya lainnya dengan cepat (Endang, 2017).

3.1.1.2. Perencanaan Transportasi

Perencanaan transportasi adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau

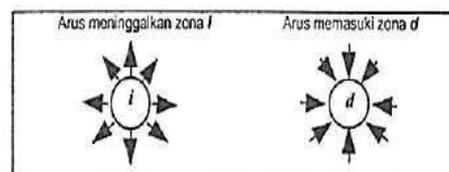
berpindah tempat dengan aman dan murah (Louis J. Pignataro, 1973 dan Tamin, 2000).

Perencanaan transportasi adalah suatu perencanaan kebutuhan prasarana transportasi berupa jalan, terminal, pelabuhan, pengaturan serta sarana untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman dan lancar serta berwawasan lingkungan. Terdapat beberapa konsep perencanaan transportasi yang telah berkembang hingga saat ini, salah satunya yaitu model perencanaan transportasi 4 (empat) tahap (*four step model*). Model perencanaan ini merupakan gabungan dari beberapa sub model yang prosesnya dilakukan secara terpisah dan berurutan (Tamin, 1997).

Four step model atau model perencanaan transportasi 4 (empat) tahap terdiri dari:

1. *Trip Generation* (Bangkitan dan tarikan perjalanan)

Trip Generation merupakan tahap awal dari perencanaan transportasi. Tahap ini digunakan untuk menghitung besarnya bangkitan dan tarikan perjalanan yang dihasilkan dari setiap zona yang kemudian dikonversikan ke dalam perjalanan sekaligus mengkuantifikasikan hubungan antara aktivitas dengan perjalanan.



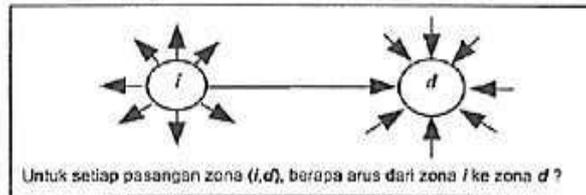
Sumber : *Four Step Model – Travel Demand Model*

Gambar III.1 Model Bangkitan dan Tarikan Perjalanan

2. *Trip Distribution* (Sebaran Pergerakan)

Tahap selanjutnya setelah *trip generation* adalah *trip distribution*, dimana pada tahap ini data yang

diperoleh adalah matriks asal tujuan dari masing-masing zona.

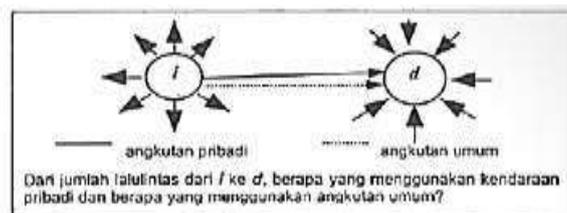


Sumber : *Four Step Model – Travel Demand Model*

Gambar III.2 Model Sebaran Pergerakan

3. *Moda Split* (Pemilihan Moda)

Untuk mengetahui besarnya komposisi penggunaan moda akibat dari sebaran pergerakan orang atau barang maka digunakan model *moda split*.

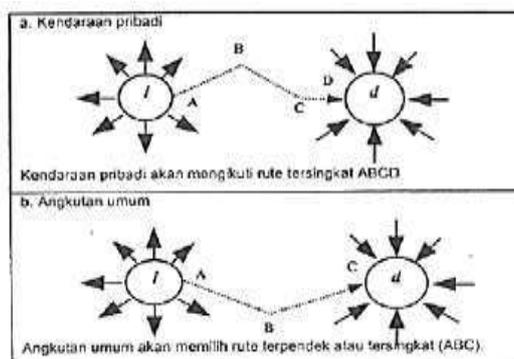


Sumber : *Four Step Model – Travel Demand Model*

Gambar III.3 Model Pemilihan Moda

4. *Traffic Assignment* (Pemilihan Rute)

Tahap ini merupakan tahap dimana pergerakan orang atau barang dari penggunaan moda dibebankan ke masing-masing rute atau jaringan jalan.



Sumber : *Four Step Model – Travel Demand Model*

Gambar III.4 Model Pemilihan Rute

3.1.1.3. Angkutan Umum

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus) kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990)

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Pemerintah bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan angkutan umum. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) dan atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Perusahaan angkutan umum harus memenuhi standar pelayanan minimal (SPM) yang meliputi:

- Keamanan;
- Keselamatan;
- Kenyamanan;
- Keterjangkauan;
- Kesetaraan; dan
- Keteraturan.

(Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009)

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri dari:

1. Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek; dan
2. Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek.

(Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014)

3.1.1.4. Jaringan Trayek

Trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap baik terjadwal maupun tidak terjadwal (UU No. 22 Tahun 2009).

Trayek didefinisikan sebagai lintasan kendaraan bermotor umum untuk operasional 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 (PP No. 74 Tahun 2014).

Sedangkan jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang (PM No.15 Tahun 2019).

3.1.1.5. Perencanaan Jaringan Trayek

Perencanaan jaringan trayek adalah suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi angkutan umum yang dapat memudahkan mobilitas pergerakan manusia dengan murah, dan aman. Pada dasarnya adalah bagaimana efisiensi dan efektivitas pengangkutan dapat tercapai. Efisiensi dimanifestasikan dengan kegiatan memaksimalkan penyediaan pelayanan dengan biaya operasi yang minimum. Efektivitas dikaitkan dengan upaya memaksimalkan pelayanan memanfaatkan sumber daya yang ada. Agar tercapai efisiensi dan efektivitas jaringan trayek, perencana trayek harus mempedomani beberapa faktor perencanaan, memilih metode perencanaan yang sesuai & menset-up kriteria perencanaan secara akurat.

3.1.1.6. Evaluasi Jaringan Trayek

Secara garis besar dapat di katakan bahwa evaluasi merupakan pemberian nilai terhadap kualitas sesuatu. Selain dari itu, evaluasi juga dapat di pandang sebagai proses merencanakan, memperoleh, serta menyediakan informasi yang sangat di perlukan untuk membuat alternatif – alternatif keputusan (Purwanto, 2002)

Evaluasi adalah rangkaian kegiatan membandingkan realisasi masukan (*input*), keluaran (*output*), dan hasil (*outcome*) terhadap rencana dan standar. (PP No. 39 Tahun 2006)

Dari beberapa pengertian diatas, dapat disimpulkan bahwa Evaluasi jaringan trayek merupakan pengkajian terkait perubahan pola atau rute angkutan umum sebagai upaya perbaikan dan peningkatan kinerja jaringan trayek angkutan umum.

Faktor yang digunakan dalam melakukan penetapan terhadap jaringan trayek adalah sebagai berikut:

1. Pola Tata Guna Lahan

Penyelenggaraan angkutan umum diupayakan agar mampu memberikan pelayanan dan aksesibilitas yang baik. Lintasan trayek angkutan umum didasari pada penggunaan lahan atau *land use* suatu wilayah dengan potensi permintaan yang tinggi. Lokasi yang memiliki potensi demand tinggi diprioritaskan untuk menjadi rute layanan angkutan umum.

2. Pola Pergerakan Angkutan Umum

Rute angkutan umum yang baik adalah rute yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan, sehingga dapat menciptakan pola pergerakan yang efektif dan efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan masyarakat. Sehingga

dapat meminimalisir proses transfer moda pada saat penumpang melakukan perjalanan.

3. Kepadatan Penduduk

Kepadatan penduduk menjadi salah satu faktor prioritas angkutan umum disuatu wilayah. Kepadatan penduduk yang tinggi memiliki potensi akan permintaan angkutan umum yang tinggi pula, sehingga trayek angkutan umum harus mampu menjangkau wilayah tersebut.

4. Daerah Pelayanan

Daerah pelayanan angkutan umum merupakan wilayah-wilayah potensial yang dapat dijangkau oleh sarana dan prasarana angkutan umum didalam batas administrasi wilayah. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

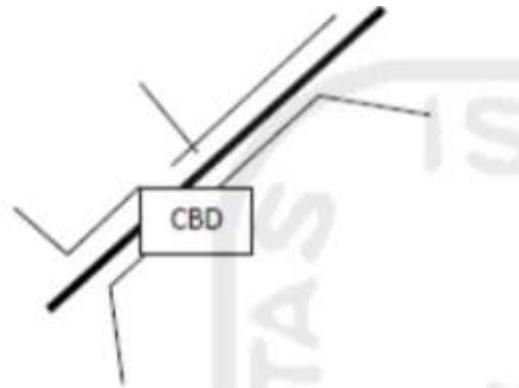
5. Karakteristik Jaringan

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

Menurut Literature Glannopoulos, GA (1989). Pola jaringan trayek diklasifikasikan menjadi:

a) Pola Linear

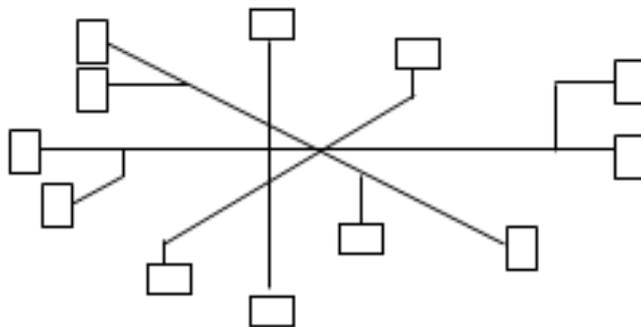
Pola linear merupakan pola yang terdiri dari jalur utama yang menghubungkan dua titik. Jaringan rute berbentuk linear biasanya terjadi karena kotanya juga berbentuk linear. Bentuk kota linear adalah bentuk kota yang memanjang, mengikuti jalan arteri utama. Pola linear diilustrasikan sebagai berikut:



Gambar III.5 Pola Jaringan Linear

b) Pola Radial

Pola radial merupakan pola yang seluruh jalur utama membentuk jari-jari dari pusat kota, memutar atau berhenti pada pusat kota. Pola radial diilustrasikan sebagai berikut:



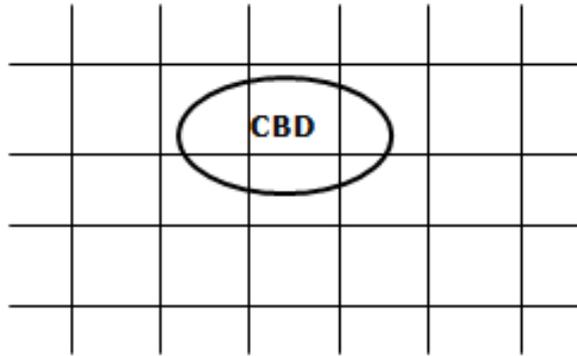
Sumber : Glannopoulos, 1989

Gambar III.6 Pola Jaringan Radial

c) Pola Orthogonal/Grid

Pola orthogonal atau grid ditandai oleh jalur atau membentuk grid. Sebagian jalur melintasi daerah pusat kota dan sebagian lagi melewati pusat kota. Tujuan utama dari pola ini yaitu guna memberikan cakupan yang merata pada

wilayah yang dilayani. Pola Orthogonal/ Grid diilustrasikan sebagai berikut:

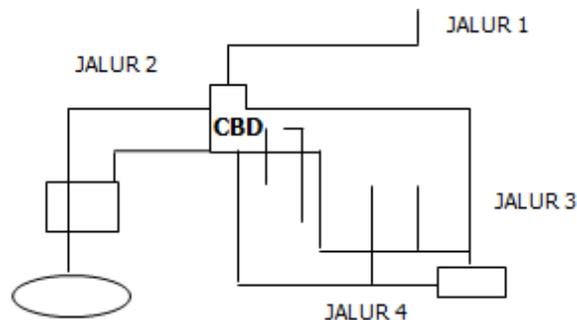


Sumber : Glannopoulos, 1989

Gambar III.7 Pola Jaringan Orthogonal/Grid

d) Pola Radial Bersilang

Pola radial bersilang memiliki tujuan untuk mempertahankan karakteristik pola grid agar tetap mendapatkan keuntungan pola radial dengan saling menyilangkan lintasan serta menyediakan titik tambahan dimana lintasan saling bertemu, seperti pusat perbelanjaan atau area pendidikan. Pola radial bersilang diilustrasikan sebagai berikut:



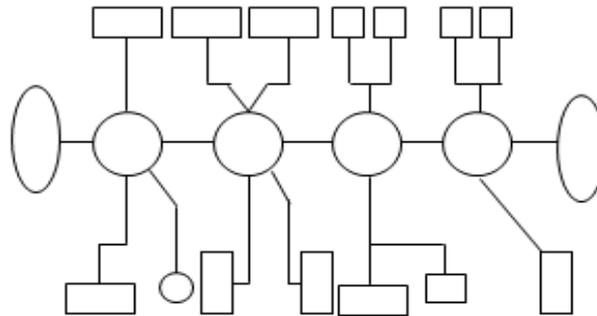
Sumber : Glannopoulos, 1989

Gambar III.8 Pola Jaringan Radial Bersilang

e) Pola Jalur Utama dengan *feeder*

Feeder adalah jalan-jalan yang menuju jalur utama atau trunk link. Pelayanan *feeder* akan dapat memberikan aksesibilitas yang baik dalam kinerja jaringan angkutan umum disuatu wilayah. Pelayanan jenis *feeder* lebih menetapkan lintasan menuju jalur

utama daripada membuat lintasan disepanjang jalur utama untuk angkutan kota. Pola jalur utama dengan *feeder* diilustrasikan sebagai berikut:



Sumber : Glannopoulos, 1989

Gambar III.9 Pola Jaringan Jalur Utama Dengan Feeder

3.1.1.7. Angkutan Pedesaan

Angkutan Pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari dan ke terminal tipe C (Warpani 2002).

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan (PM No.15 Tahun 2019)

Ciri – Ciri Angkutan Pedesaan

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

1. Mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak tetap;
2. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi;
3. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal dengan waktu menunggu relatif lama;
4. Terminal sebagai tempat pemberangkatan asal dan

tujuan sekurang-kurangnya adalah terminal tipe C;

5. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum (MPU).

3.1.1.8. Kapasitas Kendaraan

Kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum. Kapasitas kendaraan angkutan umum dapat dilihat pada tabel III.1 berikut:

Tabel III.1 Jenis Kendaraan Berdasarkan Kapasitas

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Perhari/Kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
MPU	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 Lantai Ganda	85	35	120	1.500 – 1.800

Sumber : SK Dirjen No. 687/2002

3.1.1.9. Permintaan Transportasi

Menurut Morlok (1995) permintaan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya.

Kebutuhan akan jasa-jasa transportasi ditentukan oleh barang-barang yang diangkut dan penumpang yang akan diangkut dari satu tempat ke tempat lain (Salim, 1993).

Meningkatnya kebutuhan transportasi harus disertai dengan sarana dan prasarana transportasi, kendaraan, jalan, lingkungan dan manusia bersama-sama untuk membentuk sistem lalu lintas. Masyarakat dalam memilih jenis angkutan

umum tergantung dari tingkat pelayanan angkutan umum tersebut. Dalam memilih moda angkutan umum penumpang, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu:
Kelompok *Choice*

1. Kelompok *Choice*

Kelompok *choice* terdiri dari orang-orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Pada kelompok ini orang dapat menggunakan kendaraan pribadi (dengan alasan finansial, legal, dan fisik).

2. Kelompok *Captive*

Kelompok *captive* adalah kelompok yang tergantung (*captive*) terhadap angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya atau dengan kata lain tidak dapat menggunakan kendaraan pribadi.

Kelompok *choice* dapat melakukan pilihan dalam pemenuhan kebutuhan mobilitas dengan menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum, sementara kelompok *captive* sangat bergantung pada moda angkutan umum dalam melakukan mobilitasnya.

Di negara – negara berkembang jumlah kelompok *captive* cukup tinggi karena kondisi perekonomian dari masyarakat yang relatif belum mapan. Tingkat kepemilikan kendaraan masih rendah dengan demikian jumlah pengguna angkutan umum yang terdiri dari seluruh kelompok *captive* dan sebagian kelompok *choice* akan sangat banyak. Sedangkan pengguna kendaraan pribadi yang sebagian besar merupakan kelompok *choice* jumlahnya relatif sedikit (*Perencanaan Sistem Angkutan Umum, ITB*).

3.1.1.10. Kinerja Angkutan Umum

Kinerja angkutan umum merupakan hasil kinerja dari angkutan umum dalam melayani kegiatan masyarakat yang berpergian ataupun beraktivitas. Nilai kinerja ditentukan dari berbagai faktor diantaranya *load factor* (faktor muat), *headway* (waktu antara), waktu perjalanan, kecepatan perjalanan, frekuensi serta ketersediaan angkutan. Kualitas pelayanan memiliki indikator-indikator seperti ditunjukkan pada Tabel III.2 berikut:

Tabel III.2 Kualitas Pelayanan Angkutan

No	Aspek	Standar
1	Waktu Tunggu (<i>waiting time</i>) a. Rata-rata b. Maksimum	5 - 10 menit 10 - 20 menit
2	Jarak Berjalan (<i>walking distance</i>) a. Daerah pada dalam kota b. Daerah kepadatan rendah	300 - 500 meter 500 - 1000 meter
3	Perpindahan Moda a. Rata-rata b. Maksimum	0 - 1 kali 2 kali
4	Waktu Perjalanan (<i>Travel Time</i>) a. Rata-rata b. Maksimum	1 – 1,5 jam 2-3 jam

Sumber : Menuju lalulintas dan angkutan jalan yang tertib, 1997

Pada umumnya besarnya kinerja operasi atau tingkat pelayanan suatu angkutan umum dapat dilihat dari beberapa faktor. Adapun faktor umum yang menjadi indikator dari kinerja angkutan umum dapat dilihat pada Tabel III.3 berikut:

Tabel III.3 Indikator Kinerja Angkutan Umum

No	Indikator Pelayanan	Satuan	Standar Penilaian		
			Kurang	Sedang	Baik
1	<i>Load Factor</i> Jam Sibuk	%	>100	80-100	<80
2	<i>Load Factor</i> diluar Jam Sibuk	%	>100	70-100	<70
3	Kecepatan Perjalanan	Km/Jam	<5	10-15	>10
4	<i>Headway</i>	Menit	>15	10-15	<10
5	Waktu Perjalanan	Menit/Km	>12	6-12	<6
6	Waktu Pelayanan	Jam	<13	13-15	>15
7	Frekuensi	Kend/Jam	<4	4-6	>6
8	Jumlah Kendaraan Beroperasi	%	<82	82-100	100
9	Waktu Tunggu	Menit	>30	20-30	<20

Sumber : SK Dirjen No. 687/2002

3.1.1.11. Kinerja Operasional Angkutan Umum

Kinerja operasional angkutan umum merupakan penilaian terhadap hasil dari suatu sistem pelayanan objektif yang telah ditetapkan. (*Modul Analisis Kinerja Angkutan Umum*).

Kinerja operasional pelayanan angkutan umum memiliki indikator- indikator yang dapat dilihat pada tabel III.4 berikut:

Tabel III.4 Kinerja Operasional Angkutan Umum

No	Aspek	Standar
1	Frekuensi a. Waktu tidak sibuk b. Waktu sibuk	6 kend/jam 12 kend/jam
2	Faktor Muat (<i>load Factor</i>)	70%
3	Jarak antar kendaraan (<i>Headway</i>) a. Waktu tidak sibuk b. Waktu sibuk	30 menit 15 menit
4	Waktu Perjalanan	90 menit atau 1,5 jam

Sumber : PM 98 Tahun 2013 dan SK Dirjen No. 687/2002

3.1.1.12. Kinerja Jaringan Angkutan Umum

Kinerja jaringan merupakan penilaian terhadap cara atau alat untuk mencapai hasil yang digunakan dalam mengevaluasi suatu sistem dengan cara melakukan perbandingan. (Modul Analisis Kinerja Angkutan Umum).

Kinerja jaringan angkutan umum memiliki indikator-indikator dapat dilihat pada tabel III.5 berikut:

Tabel III.5 Kinerja Jaringan Angkutan Umum

No	Aspek	Standar
1	Jarak menuju angkutan umum a. Kepadatan tinggi b. Kepadatan rendah	<800 meter >1600 meter
2	Cakupan Pelayanan a. Daerah perkotaan 70-75% b. Daerah pinggiran 50-60%	KOB 400 meter KOB 700 meter
3	Nisbah Pelayanan Angkutan Umum	Nilai terbesar antara panjang jalan yang dilalui trayek dengan kepadatan jaringan trayek per zona.

Sumber : *Menuju lalulintas dan angkutan jalan yang tertib, 1997*

3.1.1.13. Ketersediaan AU Angkutan Umum

Ketersediaan AU adalah rasio panjang jalan yang dilalui angkutan umum terhadap panjang jalan ada dalam wilayah yang dilayani oleh angkutan umum. Nilai ketersediaan AU menurut Giannopoulos merupakan umuran tingkat cakupan pelayanan angkutan umum. Nilai ditetapkan berdasarkan kepadatan penduduk yang merupakan angka indikatif. Tingkat ketersediaan AU dapat dilihat pada tabel III.6 dibawah ini:

Tabel III.6 Ketersediaan AU Angkutan Umum

Kepadatan Penduduk (orang/Km)	Kepadatan Jaringan Trayek (Jaringan Trayek/Km²)
>4600	2,50
3900 - 4600	2,00
3000 - 3900	1,65
2300 - 3000	1,25
1500 - 2300	1,00
750 - 1500	0,60
<750	0,30

Sumber : Glannopoulos, GA (1989)

Pada tabel diatas diketahui bahwa semakin besar kepadatan penduduk maka akan semakin besar permintaan (*demand*) akan pelayanan angkutan umum.

3.1.1.14. Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Biaya operasional kendaraan adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan suatu satuan unit produksi jasa angkutan. Biaya operasional kendaraan dihitung dari seluruh biaya yang dikeluarkan untuk pengoperasian kendaraan guna menghasilkan jasa.

3.1.1.15. Tarif

Tarif angkutan umum adalah suatu harga yang harus dibayarkan baik melalui sistem sewa, ketentuan pemilik jasa, maupun ketentuan pemerintah (Warpani, 2002).

Biaya pokok per penumpang dihitung setelah memasukan besarnya keuntungan (*margin*) yang wajar bagi operator. Besarnya keuntungan yang wajar adalah sebesar 10% dari biaya operasi yang dikeluarkan. Besarnya biaya pokok/penumpang adalah biaya pokok/kend/tahun dibandingkan dengan *load factor* 70% dikalikan dengan kapasitas kendaraan.

3.1.2 Landasan Normatif

3.1.2.1. Undang – Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

1. Pasal 138

- a) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau;
- b) Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum; dan
- c) Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor.

2. Pasal 141

Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang meliputi:

- a) Keamanan;
- b) Keselamatan;
- c) Kenyamanan;
- d) Keterjangkauan;
- e) Kesenjajaran; dan
- f) Keteraturan.

3.1.2.2. Peraturan Menteri No. 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

1. Pasal 32

Ayat (2)

Rencana umum jaringan trayek angkutan pedesaan menghubungkan kawasan pedesaan dalam 1 (satu) wilayah kabupaten.

Ayat (3)

Rencana umum jaringan trayek angkutan pedesaan berpedoman pada rencana induk jaringan jalan nasional, provinsi, serta kabupaten/ kota.

2. Pasal 33

Ayat (1)

Asal tujuan trayek merupakan simpul transportasi pedesaan dan wilayah lainnya yang mempunyai potensi bangkitan dan tarikan perjalanan angkutan pedesaan.

Ayat (2)

Asal tujuan trayek pedesaan dapat berupa :

- a) Pusat kegiatan dikawasan pedesaan;
- b) Pusat kota agropolitan; dan
- c) Ibukota kabupaten.

3. Pasal 34

Ayat (2)

Rencana umum jaringan trayek pedesaan yang menghubungkan 1 (satu) daerah kabupaten ditetapkan oleh Bupati.

4. Pasal 51

Angkutan pedesaan dilaksanakan dalam jaringan trayek pedesaan.

3.1.2.3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan

Berdasarkan PP No. 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

Rencana umum jaringan trayek memuat:

1. Asal dan tujuan trayek;
2. Tempat persinggahan trayek;
3. Jaringan jalan yang dilalui, dapat berupa jaringan jalan nasional, provinsi dan kabupaten/ kota;
4. Perkiraan permintaan jasa penumpang; dan
5. Jumlah kebutuhan kendaraan.

3.1.2.4. Surat Keputusan Dirjen Nomor 687.AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur

3.1.2.5. Peraturan Menteri Perhubungan No. 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Pasal 10

1. Perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib menyesuaikan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam waktu paling lama 3 (tiga) tahun sejak Peraturan Menteri ini mulai berlaku.
2. Perusahaan angkutan umum yang wajib menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib bertanggung jawab terhadap kelaikan kendaraan bermotor yang dioperasikan.