

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Perencanaan Transportasi

Transportasi adalah proses memindahkan orang atau barang dari lokasi awal ke lokasi akhir di mana proses transportasi selesai dilakukan. (Morlok, 1995).

Perencanaan kendaraan meliputi perencanaan kebutuhan infrastruktur transportasi berupa jalan, pelabuhan, lokasi, dan fasilitas untuk mendukung sistem transportasi yang efisien, aman, transparan, dan ramah lingkungan. Perencanaan transportasi bertujuan untuk menyediakan data yang diperlukan untuk pengambilan keputusan terkait waktu dan lokasi dalam upaya meningkatkan sistem transportasi. Ini melibatkan rekomendasi terkait pola pengembangan perjalanan yang sejalan dengan kebutuhan dan tujuan masyarakat. (Nur, 2021)

Terdapat empat tahapan dalam merencanakan suatu perencanaan transportasi. Empat tahap ini sering dikatakan dengan *four step models*. Menurut tamin (Tamin, Ofyar 2000), 4 (empat) tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Bangkitan dan tarikan pergerakan

Bangkitan pergerakan adalah jumlah pergerakan yang berasal dari suatu tata guna lahan atau zona pergerakan lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi tata guna lahan yang menghasilkan pergerakan lalu lintas sebuah tempat dan aliran lalu lintas yang mengarah ke atau bergerak dari suatu lokasi.

2. Sebaran pergerakan

Tahapan ini adalah tahap lanjutan dari bangkitan perjalanan dimana pada tahapan ini menghubungkan antara bagaimana tata guna lahan disuatu wilayah, jaringan transportasi daerah, dan arus lalu lintas pada daerah kajian

3. Pemilihan moda transportasi

Jika interaksi perjalanan dalam dua zona yang berbeda, maka diperlukan penentuan pemilihan moda dalam aktivitas perpindahan. Pada saat yang bersamaan dapat juga digunakan media pos maupun telepon untuk menghindari kegiatan perpindahan. Namun suatu keadaan dapat memaksa perlunya interaksi secara langsung sehingga diperlukan moda transportasi sebagai media perpindahan.

4. Pemilihan rute

Rute ditentukan berdasarkan kebutuhan aktivitas perpindahan yang dimana untuk angkutan umum sendiri ditentukan berdasarkan moda transportasi. Dalam kasus ini, pemilihan moda harus dilakukan bersama – sama.

3.2 Angkutan Umum

3.2.1 Angkutan

Menurut Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah proses memindahkan individu atau benda dari suatu lokasi ke lokasi lain dengan menggunakan kendaraan dalam sistem lalu lintas jalan.

Angkutan umum adalah segala jenis kendaraan yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum dengan biaya tertentu, termasuk kendaraan seperti minibus, mobil penumpang, bus sedang, bus kecil, dan bus besar. (Munawar, A, 2005)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan menyatakan bahwa: Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek harus memenuhi kriteria:

- a) memiliki rute tetap dan teratur;
- b) terjadwal, berawal, berakhir dan menaikkan atau menurunkan penumpang Penumpang di Terminal untuk Angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
- c) menaikkan dan menurunkan Penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.

3.2.2 Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan merupakan salah satu sarana transportasi umum yang penting untuk mendukung aktifitas dan mobilitas penduduk, serta mempercepat pemerataan hasil Pembangunan terutama pada daerah-daerah pinggiran.(Herawati, 2014). Dalam pelaksanaan angkutan di daerah pedesaan, terdapat tiga pihak yang terlibat, yaitu penduduk sebagai pengguna layanan, pemerintah sebagai pengatur, dan penyedia layanan sebagai pelaksana. Ketiga pihak ini memiliki perspektif yang berbeda-beda dalam menilai dan mengalami pelaksanaan angkutan umum.

3.2.3 Mobil Penumpang Umum (MPU)

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, dijelaskan bahwa Mobil Penumpang merujuk pada Kendaraan Bermotor Angkutan orang yang memiliki kapasitas tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk tempat duduk untuk pengemudi, atau yang memiliki berat maksimum tidak lebih dari 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

3.3 Pelajar

Menurut Sinolungan (1997), mengemukakan bahwa pengertian pelajar secara luas adalah setiap orang yang terlibat dengan proses pendidikan untuk memperoleh pengetahuan sepanjang hidupnya. Dalam dunia pendidikan anak yang mencari ilmu terbagi menjadi tiga kategori, hal ini sesuai berdasarkan Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan No. 14 Tahun 2018, anak meliputi: seorang berumur 6 sampai 12 tahun yang sedang menuntut ilmu sering disebut pelajar Sekolah Dasar (SD), seorang anak berumur 12 sampai 15 yang menuntut ilmu disebut Sekolah Menengah Pertama (SMP), dan seorang berumur 15 sampai 18 yang disebut Sekolah Menengah Atas (SMA).

3.4 Perencanaan Angkutan Sekolah

Angkutan kota atau pedesaan untuk anak sekolah adalah layanan transportasi yang secara khusus mengakomodasi siswa dari dan ke sekolah dengan rute perjalanan yang tetap dan terkait dengan sekolah tertentu (sesuai dengan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.967/AJ.202/DRJD/2007).

Penentuan jalur angkutan kota atau pedesaan anak sekolah dilakukan dengan mempertimbangkan faktor-faktor berikut:

- a. Jenis layanan angkutan kota atau pedesaan untuk anak sekolah;
- b. Kelas jalan yang dilalui;
- c. Permintaan dan tujuan perjalanan yang berkaitan dengan lokasi sekolah;
- d. Jarak dan waktu tempuh.

Pelayanan angkutan sekolah memiliki karakteristik berikut:

- a. Mengangkut siswa dari berbagai sekolah yang berkolaborasi untuk menyediakan layanan transportasi sekolah, termasuk siswa dari sekolah yang menjalin kerjasama dengan penyedia angkutan sekolah.
- b. Dilakukan sesuai jadwal yang telah ditetapkan oleh pihak penyedia angkutan sekolah dan berhenti di lokasi-lokasi yang telah ditentukan oleh sekolah penyedia angkutan anak sekolah.
- c. Menggunakan kendaraan berupa bus atau mobil penumpang umum.
- d. Kendaraan tersebut memiliki plat nomor berwarna dasar hitam dengan tulisan berwarna putih.
- e. Pelayanan angkutan sekolah memiliki waktu tempuh maksimal 1,5 jam.
- f. Sekolah penyedia angkutan sekolah bertanggung jawab atas kelancaran penyediaan layanan angkutan anak sekolah.

3.5 Operasional Pelayanan

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan dalam Trayek Tetap dan Teratur (Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002), termuat kinerja operasional angkutan meliputi:

- a. Waktu Operasi Kendaraan;
- b. Kecepatan Operasi Kendaraan;
- c. Faktor Muat Kendaraan (*Load Factor*);
- d. Waktu Tempuh Kendaraan;
- e. Waktu Sirkulasi Kendaraan;
- f. Waktu Antar Kendaraan (*Headway*);
- g. Frekuensi Kendaraan;
- h. Km-Tempuh/Rit;
- i. Standar Pelayanan Operasi Angkutan Sekolah;
- j. Penentuan Jumlah Kebutuhan Armada Angkutan Sekolah; dan
- k. Penjadwalan Angkutan Sekolah.

3.6 Penentuan Biaya Operasional Kendaraan (BOK)

Menurut Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : KP.792/AJ.205/DRJ/2021 tentang Perubahan Atas Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor Kp.2752/AJ.206/DRJD/2020 Tentang Pedoman Teknis Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan menyebutkan bahwa Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan terdiri atas perhitungan:

- a. Produksi Bus;
- b. Biaya Investasi Armada;
- c. Biaya Operasional dan Pemeliharaan;
- d. Biaya investasi sistem monitoring keselamatan keamanan dan perilaku penumpang;
- e. Biaya awak kendaraan per-bus;
- f. Biaya peningkatan fasilitas armada;
- g. Biaya asuransi penumpang; dan
- h. Biaya tidak langsung:
 - a. Biaya pegawai kantor; dan
 - b. Biaya pengelolaan.