

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1. Aspek Legalitas

Setiap Pemerintah Kabupaten / Kota wajib menjamin ketersediaan angkutan umum untuk memudahkan masyarakatnya melakukan mobilitas sesuai yang diamanahkan oleh Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 139 ayat (3) yang berbunyi, bahwa Pemerintah Daerah/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.

Dimana Pemerintah juga harus menjamin kebersihan, fasilitas yang memadai agar pengguna angkutan umum merasa nyaman dan aman yang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 130 ayat (1) yang berbunyi, bahwa Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

Untuk kriterianya yaitu harus menaikkan dan menurunkan penumpang tidak sembarangan, yaitu harus di tempat yang sudah ditentukan, hal tersebut sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 143 yang berbunyi bahwa kriteria pelayanan angkutan orang dalam Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek

- a. Memiliki rute tetap dan teratur;
- b. Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
- c. Menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Dalam perencanaan jaringan trayek juga harus memperhatikan asal dan tujuan trayek merupakan simpul transportasi perdesaan dan wilayahlainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan

angkutan perdesaan, Jaringan jalan yang dilalui merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, jaringan jalan kabupaten/kota, atau jalan desa. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perdesaan, Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perdesaan. hal tersebut sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pada pasal 36 ayat (1) huruf e memuat paling sedikit:

- a. Asal dan tujuan trayek merupakan simpul transportasi perdesaan dan wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan angkutan perdesaan
- b. Jaringan jalan yang dilalui merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, jaringan jalan kabupaten/kota, atau jalan desa.
- c. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perdesaan
- d. Terminal asal dan tujuan serta terminal persinggahan paling rendah terminal tipe C atau simpul transportasi lainnya berupa Bandar udara, pelabuhan, dan/atau stasiun kereta api.
- e. Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perdesaan.

Untuk penyusunan trayek tidak sembarangan harus memperhatikan Tata ruang wilayah, tingkat permintaan, ketersediaan jaringan lalu lintas, menyesuaikan kelas jalan hal tersebut sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 144 yang menyatakan bahwa, Jaringan trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun berdasarkan:

- a. Tata ruang wilayah;
- b. Tingkat permintaan jasa angkutan;
- c. Kemampuan penyediaan jasa angkutan;
- d. Ketersediaan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Kesesuaian dengan kelas jalan;
- f. Keterpaduan intramoda angkutan; dan
- g. Keterpaduan antarmoda angkutan

Hal ini juga diperkuat dengan Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada pasal 32 ayat 1 yang menjelaskan

bahwa jaringan trayek perdesaan merupakan jaringan trayek yang melayani suatu kawasan perdesaan dan tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan. Serta pada pasal 32 ayat 2 berbunyi bahwa berdasarkan cakupan jaringan trayek pada kawasan perdesaan dengan ketentuan:

- a. Menghubungkan Kawasan perdesaan dalam 1 daerah kabupaten.
- b. Menghubungkan Kawasan perdesaan melampaui 1 daerah kabupaten dalam 1 daerah provinsi.
- c. Menghubungkan Kawasan perdesaan melampaui 1 daerah provinsi.

Untuk tarif dapat disubsidi oleh pemerintah, hal itu sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 185 yaitu Angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi pemerintah dan/atau pemerintah daerah

Pada Peraturan Menteri 73 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis pasal 5 juga di jelaskan bahwa yang di subsidi ialah:

- a. Selisih antara biaya pengoperasian yang dikeluarkan dengan pendapatan operasional yang diperoleh Perusahaan Angkutan Umum; atau,
- b. Biaya pengoperasian Angkutan yang dikeluarkan oleh Perusahaan Angkutan Umum, jika pendapatan diambil oleh pihak lain yang ditunjuk oleh pemberi Subsidi.

3.2. Aspek Teoritis

3.2.1 Angkutan

Menurut Warpani (1990), angkutan adalah suatu cara mengantar orang dan/barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya yaitu untuk mempermudah orang mencapai berbagai tempat yang diinginkan atau mengirim barang ke tempat tujuannya. Pengoperasiannya bisa dengan menggunakan sarana transportasi berupa kendaraan. Angkutan terbagi menjadi tiga yaitu, angkutan pribadi, barang, dan umum.

1. Angkutan Pribadi

Menurut Warpani (1990), angkutan pribadi adalah moda transportasi yang pelayanannya menggunakan kendaraan pribadi, seperti mobil, sepeda motor, sepeda. Angkutan pribadi adalah kebalikan dari angkutan umum dan biasanya lebih mahal daripada angkutan umum karena alasan efisiensi transportasi umum yang lebih baik.

2. Angkutan Barang

Menurut Peraturan Menteri Nomor 60 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor Di Jalan, Angkutan Barang adalah perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

3. Angkutan Umum

Menurut Warpani (1990), angkutan Umum adalah Angkutan penumpang yang dalam pengoperasiannya dengan cara sewa atau bayar. Sehingga dapat diartikan bahwa Angkutan Umum ialah suatu proses berpindahnya orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lainnya dengan tujuan untuk mempermudah orang menjangkau beberapa tempat yang mereka kehendaki. Prosesnya dengan menggunakan sarana angkutan yang semua orang dapat menggunakannya.

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek terdiri atas:

- a. angkutan lintas batas negara
- b. angkutan antarkota antarprovinsi
- c. angkutan antarkota dalam provinsi
- d. angkutan perkotaan
- e. angkutan perdesaan.

3.2.2 Angkutan Perdesaan

Menurut Peraturan Menteri Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, Angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

Menurut Miro (2005), angkutan perdesaan ialah usaha memindahkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain dimana objek tersebut lebih berguna untuk tujuan tertentu.

Menurut Nasution (1996), angkutan perdesaan dapat diartikan sebagai pemindahan manusia atau barang dari tempat asal ke tempat tujuan yang berada di Kawasan perdesaan.

Jika disimpulkan, angkutan perdesaan adalah usaha untuk memindahkan orang dan/atau barang dari tempat asalnya ke tempat yang diinginkan dengan menggunakan mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek dan trayeknya tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan.

3.2.3 Perencanaan Trayek

Dalam pengoperasian angkutan umum, diperlukan perencanaan trayek sebagai lintasan. Menurut Buchika (2018), faktor yang perlu diperhatikan dalam perencanaan trayek adalah sebagai berikut:

2. Pola Tata Guna Lahan

Dalam memenuhi kebutuhan penduduk, angkutan umum harus bisa memberikan aksesibilitas yang baik. Untuk mencapainya, trayek tersebut melewati tata guna lahan dengan potensial demand yang tinggi.

3. Kepadatan Penduduk

Faktor yang menjadi prioritas pelayanan angkutan umum adalah daerah padat penduduk, karena daerah padat penduduk umumnya merupakan daerah dengan potensi permintaan yang tinggi.

4. Daerah Pelayanan dan Jangkauan Rute

Poin ini didefinisikan sebagai daerah di mana seluruh masyarakat bisa menggunakan rute yang bersangkutan untuk kebutuhan mobilitasnya.

5. Karakteristik Jaringan Jalan

Karakteristik jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan dari rute angkutan umum yang ada. Karakteristik jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi dan fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Jumlah barang/jasa yang diinginkan penumpang disebut potensi *demand*. Analisis ini digunakan untuk mengetahui jumlah calon penumpang angkutan (Rosyidah, 2017).

Menurut Sriastuti (2018), dalam penentuan Demand Potential dapat ditentukan dengan cara mengalikan jumlah presentase kemauan berpindah ke angkutan umum dengan target yang diinginkan sehingga dapat diketahui jumlah penumpang yang akan dilayani angkutan yang direncanakan.

Daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum dapat dilihat sesuai Keputusan Dirjen Hubdat No. SK.687/AJ.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur pada Tabel berikut.

Tabel III. 1. Daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan umum.

Jenis Angkutan	Kapastitas KENDARAAN			Kapastitas Penumpang Perhari /kendaraan
	Duduk	Berdiri	Total	
Mobil penumpang umum	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: Keputusan Dirjen Hubdat No.SK.687/AJ.206/DRJD/2002

3.2.4 Rute

Menurut Warpani (2002), rute ialah ruas jalan yang dilalui dalam suatu trayek sehingga satu trayek dapat memuat lebih dari satu rute. Rute angkutan umum pada dasarnya diletakkan di lokasi yang diperkirakan memiliki penumpang untuk dilayani.

Menurut Buchika (2018), jenis-jenis rute terdiri dari:

1. Rute Tetap (*Fixed Routes*)

Pada rute jenis ini pengemudi bus diharuskan mengemudikan kendaraannya pada rute atau jalur rute yang sudah ditentukan dengan jadwal waktu yang sudah direncanakan sebelumnya. Rute tipe ini adalah rute yang disukai penumpang, karena penumpang tau persis di mana dan kapan mereka harus menunggu, ditambah mereka juga tau persis dimana dan kapan mereka harus turun untuk mencapai tujuannya, tetapi rute ini masih bisa menyimpang karena suatu alasan.

2. Rute Tetap dengan Deviasi Khusus

Pada rute ini pengemudi diberikan kebebasan untuk menyimpang karena alasan khusus seperti menaikkan dan menurunkan penumpang karena alasan fisik, usia, dan keadaan darurat. Penyimpangan khusus ini dapat juga dilakukan pada waktu tertentu saja, misalnya pada jam sibuk untuk mengantisipasi kebutuhan penumpang tertentu untuk keluar dari rute yang telah ditentukan pada jam-jam sibuk. Sementara itu, pada waktu lain pengoperasiannya benar-benar rute yang konsisten.

3. Rute dengan Batasan Koridor (*Corridor Routing*)

Pada rute tipe ini pengemudi diizinkan melakukan penyimpangan dari rute yang telah ditentukan dengan batasan tertentu, yaitu:

- a. Pengemudi wajib untuk mendatangi (menaikkan dan menurunkan penumpang) di lokasi perhentian tertentu, yang jumlah 3 atau 4 perhentian.
- b. Di luar perhentian yang diwajibkan, pengemudi diperbolehkan untuk melakukan penyimpangan asalkan tidak melewati daerah yang telah ditentukan sebelumnya.

4. Rute dengan Deviasi Penuh (*Demand Responsive Routing*)

Pada rute ini, pengemudi diberi kebebasan penuh untuk mengemudi kemana dia suka, selama dia memiliki rute awal dan akhir yang sama. Dengan pengaturan ini pengemudi mengorientasikan kendaraanya sesuai dengan pengalamannya dan keinginan penumpang, tetapi penumpang tidak dapat mengetahui secara pasti dimana dan kapan mereka bisa naik bus jika tidak menghubungi pusat manajemen sebelumnya.