

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Angkutan Umum Perkotaan

Dalam melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak pendek atau menengah (angkutan perkotaan/pedesaan dan angkutan antarkota dalam provinsi) maupun kegiatan sewaktu-waktu antarprovinsi (angkutan antar kota dalam provinsi/AKDP dan antar kota antar provinsi/AKAP) merupakan peranan utama angkutan umum. Aspek lain dalam pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, penghematan energi dan pengembangan wilayah (Warpani, 2002).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa definisi angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Dalam pasal 137 ayat (1) dan (2) disebutkan bahwa angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau bus. Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan Kendaraan Bermotor Umum yang diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyebutkan bahwa jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek, yang mana pada penelitian ini adalah jaringan trayek perkotaan. Rencana umum jaringan trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan yang memuat:

- a. asal dan tujuan trayek perkotaan;
- b. tempat persinggahan trayek perkotaan;

- c. jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota;
- d. perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perkotaan; dan
- e. jumlah kebutuhan kendaraan angkutan perkotaan.

Kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pasal 30 diklasifikasikan berdasarkan jumlah penduduk dan ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan angkutan ulang alik atau antar wilayah administrasi pemerintahan.

2.2. Angkutan Umum Perkotaan Berbagai Kota di Indonesia

Kota Solo dengan masalah kemacetannya telah memberi solusi untuk mengatasinya yaitu dengan menyediakan BRT (Bus Rapid Transit) yang diberi nama Batik Solo Trans (BST) sehingga diharapkan pengguna kendaraan pribadi beralih ke angkutan publik tersebut. Adanya BRT di Kota Solo juga diharapkan segera dapat memecahkan kebutuhan masyarakat Solo akan angkutan murah, aman, nyaman, dan cepat dengan pelayanan yang prima. Namun pada kenyataan setelah beberapa tahun berjalan, masih banyak orang yang menggunakan kendaraan pribadi dan hanya sedikit yang beralih ke BRT (Nadhia, 2013).

Trans Jogja merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit (BRT) yang dicanangkan Departemen Perhubungan dan mulai dioperasikan pada tahun 2008 oleh Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi D.I. Yogyakarta. Motto pelayanannya adalah “Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau dan Ramah Lingkungan”. Sistem yang menggunakan bus (berukuran sedang) ini menerapkan sistem tertutup, dalam arti penumpang tidak dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan, seperti juga Trans Jakarta (Yessi, 2018).

Pemerintah Kota Palembang membuat terobosan baru dalam transportasi perkotaan dengan membentuk Bus Rapid Transit (BRT) Trans Musi untuk menggantikan sistem transportasi umum dalam kota sebelumnya. Trans Musi adalah salah satu moda transportasi publik yang beroperasi di kota Palembang. Trans Musi memiliki dua koridor yaitu Koridor I dari Terminal Alang-alang Lebar melewati simpang Polda Sumsel dan berakhir di bawah Jembatan Ampera dan Koridor II dari Terminal Sako melewati simpang Polda Sumsel dan berakhir di Palembang Indah Mall. Trans Musi menyediakan layanan angkutan umum yang

disesuaikan dengan kebutuhan masyarakat, pemanfaatan jaringan jalan secara optimal sehingga mengurangi kemacetan lalu lintas, menarik pengguna kendaraan pribadi sehingga menggunakan angkutan umum (Widagdo, 2018)

Angkutan penumpang umum perkotaan ternyata diaplikasikan di banyak kota di Indonesia. Berdasarkan hasil kajian, angkutan penumpang umum perkotaan diterapkan di banyak kota karena pengoperasiannya yang fleksibel, lebih cepat dibangun dan terjangkau pendanaannya oleh pemerintah kota. Angkutan perkotaan umum berkembang ke kota-kota besar, antara lain yaitu Trans Jogja di Yogyakarta, Trans Pakuan di Bogor, Batik Trans Solo di Surakarta, Trans Semarang di Semarang, Trans Metro Bandung di Bandung, Trans Musi di Palembang Trans Bandar Lampung di Bandar Lampung, Trans Metro di Pekanbaru dan Trans Sarbagita di Bali.

2.3. Kondisi Eksisting Angkutan Umum di Kota Tarakan

Sarana transportasi umum yang tersedia di Kota Tarakan adalah angkutan kota (angkot). Penelitian ini menggunakan data sekunder berupa data jumlah penumpang angkutan kota dan data jumlah izin trayek angkutan kota yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Tarakan.

Jumlah penumpang angkutan kota di Kota Tarakan berkurang dari yang sebelumnya di tahun 2013 ada sebanyak 10.581 trip/hari menjadi 10.039 trip/hari di tahun 2014. Begitupun dengan jumlah izin trayek angkutan kota di Kota Tarakan yang semakin menurun tiap tahunnya dan masyarakat beralih ke kendaraan pribadi. Berikut adalah tabel hasil monitoring yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Tarakan terhadap jumlah armada yang berizin pada tahun 2002.

Pada tahun 2002 terdapat 816 angkutan kota yang beroperasi dan melayani 10 trayek. Namun pada pendataan tahun 2012, angkutan kota yang beroperasi berkurang menjadi 646 kendaraan. Berkurangnya kendaraan angkutan kota ini terus berlangsung sampai pada pendataan di tahun 2014, kendaraan angkutan kota yang berizin (mengurus trayek) berjumlah 466 kendaraan (Sumber: Dinas Perhubungan, 2014).

Kondisi angkutan kota tahun 2017, ada sebanyak kurang lebih 300 armada yang masih beroperasi dari 800 armada yang diizinkan di Kota Tarakan, dengan

kondisi armada yang usianya lebih dari 15 tahun. Dari 10 rute yang ada di Kota Tarakan, kini hanya 3 rute yang masih aktif beroperasi yang penggunanya makin hari makin menurun, dengan *load factor* sekitar 30 persen dari kapasitas yang ada.

2.4. Penelitian Terdahulu

Perbedaan penelitian sekarang dengan penelitian sebelumnya mengenai perencanaan angkutan penumpang umum perkotaan sebagai tinjauan pustakan dalam penelitian ini dapat dilihat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Purnomo Dwi, Nadhia Puspita, Wahyudi Kushardjoko (2013)	Evaluasi Kinerja Batik Solo Trans (Studi Kasus: Koridor I Kartasura-Palur, Surakarta)	Evaluasi kinerja BST koridor 1 diperoleh beberapa indikator yaitu <i>headway</i> , kecepatan, waktu tempuh pada hari sabtu, dan juga sebagian besar jarak antar <i>shelter</i> , sedangkan untuk <i>load factor</i> masih dibawah standar dimana masih kurang 70%. Tidak terpenuhinya <i>load factor</i> karena berdasarkan hasil kuisisioner masyarakat enggan beralih menggunakan BST karena beberapa alasannya waktu tunggu lama, rute BST yang kurang, fasilitas BST yang masih kurang, waktu tempuh BST lama, ini juga dibuktikan dari hasil survey dimana waktu tempuh untuk hari senin lebih dari 3 jam.

Lanjutan Tabel 2.1 Peneliti Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
2	Yessi Shinta Maharkesri (2018)	Alasan Konsumen Memilih Trans Jogja Sebagai Media Transportasi di Kota Yogyakarta	<p>Dari hasil karakteristik responden yang sudah menggunakan Trans Jogja adalah berdasarkan jenis kelamin, responden laki-laki memiliki persentase yang sama yaitu 50%, berdasarkan pekerjaan yang paling banyak adalah responden pelajar/mahasiswa yaitu 47 (52,2%), dan berdasarkan frekuensi pemakaian, responden paling banyak memilih kadang-kadang dengan jumlah 31 (34,4%).</p> <p>Dari hasil analisis <i>Cochran</i> dapat disimpulkan hanya ada 3 alasan orang menggunakan Trans Jogja sebagai media transportasi cepat samapai tempat tujuan (menghemat waktu), ingin berkeliling Jogja dan dapat menggunakan tiket berlangganan.</p>
3	Herry Widagdo dan Faradila Meirisa (2018)	Analisis Kepuasan Konsumen Terhadap Jasa Transportasi BRT Trans Musi Kota Palembang	Kualitas pelayanan yang terdiri dari <i>triangle</i> , variabel <i>empaty</i> , variabel <i>responsiveness</i> , variabel <i>reliability</i> , dan variabel <i>assurance</i> sangat berpengaruh terhadap kepuasan konsumen pada jasa BRT Trans Musi Palembang.

Lanjutan Tabel 2.1 Peneliti Terdahulu

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
4	Megarini Sorring (2014)	Perencanaan Rute Angkutan Umum di Rantepao, Kabupaten Toraja Utara	Hasil akhir dari penelitian ini adalah perencanaan skenario jaringan rute angkutan umum yang menghubungkan beberapa zona yakin <i>working area</i> dengan <i>residential area</i> . Jaringan rute terdiri dari tiga <i>line</i> , yakin <i>line</i> selatan, <i>line</i> timur dan <i>line</i> utara. Pembagian ini bertujuan agar pelayanan dapat mencakup seluruh wilayah yang diteliti, dengan pertimbangan zona-zona yang telah ditentukan. Jalur yang dilalui angkutan umum adalah dari Kawasan permukiman menuju pusat kota dan atau sebaliknya.
5	Ellyta Rusiana (2010)	Analisis Kinerja Rute Angkutan Umum yang Membebani seluruh Jaringan Jalan Kota Surakarta dengan Menggunakan Aplikasi <i>Software</i> EMME/3	Hasil dari penelitian didapat bahwa setiap rute bus kota dan angkutan kota mempunyai waktu tempuh maksimal 120-180 menit. Kecepatan dari masing-masing rute bus kota dan angkutan kota lebih dari 15 km/jam. Dari pembebanan EMME/3 juga diperoleh nilai NVK pada ruas-ruas jalan yang dilewati rute angkutan umum

Dalam penelitian terdahulu ini dapat digunakan sebagai tolok ukur dan acuan untuk menyelesaikan penelitian. Penelitian terdahulu memudahkan dalam menentukan langkah-langkah yang sistematis untuk penyusunan penelitian dari segi teori maupun konsep. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian terdahulu diantaranya adalah penelitian ini merencanakan rute angkutan penumpang umum perkotaan, jumlah armada, dan tempat henti menggunakan program pemodelan PTV Visum, berbeda dengan penelitian sebelumnya yang menggunakan program EMME/3.

