

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Angkutan Umum Pedesaan

2.1.1. Beberapa Definisi dan Kriteria

Menurut Morlok (1988), yang dimaksud dengan layanan umum pedesaan adalah segala layanan angkutan umum yang tersedia di daerah pedesaan atau di daerah perkotaan yang memiliki jumlah penduduk lebih dari 50.000 orang. Angkutan umum pedesaan tersebut merupakan angkutan yang terbuka untuk umum. Sedangkan angkutan udara, kereta api, atau angkutan pribadi tidak termasuk angkutan umum pedesaan yang dimaksud.

Sedangkan mengenai penelitian pengembangan sistem angkutan pedesaan, P4N UGM (1995), memberikan pengertian bahwa angkutan pedesaan adalah angkutan pedesaan yang memiliki daerah layanan antar desa dalam wilayah administrasi kecamatan yang bersebelahan. Tetapi fakta lapangan menunjukkan bahwa definisi tersebut hanya berlaku untuk daerah yang maju dengan konsentrasi penumpang yang tinggi dan prasarana yang cukup rapat. Untuk daerah-daerah yang relatif baru berkembang atau perkembangannya rendah, definisi tersebut tidak berlaku.

Untuk daerah yang perkembangannya rendah, angkutan umum pedesaan yang melayani wilayah pedesaan, yaitu dengan trayek menghubungkan antara pusat kecamatan atau antar pusat kecamatan dengan ibukota kabupaten. Dalam hal ini wilayah pedesaan yang dilayani adalah wilayah yang berada didalam wilayah pengaruh ibukota kecamatan atau jalur jalan penghubung.

2.2. Jaringan Angkutan

2.2.1. Bentuk Jaringan Angkutan

Rute angkutan mempunyai bentuk atau tipe. Bentuk atau tipe rute itu antara lain adalah bentuk dasar jaringan angkutan. Bentuk atau tipe rute angkutan yang diinaksud adalah sebagai serat-serat dalam jalur angkutan suatu daerah. Prinsip jaringan angkutan telah dicetuskan oleh beberapa ahli, diantaranya adalah Morlok, 1988; Cinnopolous, 1989; Klotski, 1992. Umumnya bentuk-bentuk jaringan angkutan adalah sebagai berikut ini:

2.2.1.1. Tipe *Radial*

Biasanya digunakan pada kota lama, dimana seluruh aktifitas berada dipusat kota. Pada tipe ini semua jalan utama menyebar dari pusat kota atau CBD (*central busines distric*) ke daerah pinggiran. Tujuan tipe ini adalah untuk melayani pergerakan koridor utama dari dan menuju titik pusat (gambar 2.1). Tipe ini umumnya hanya memiliki satu terminal di pusat kota dan satu lagi dipinggiran. Untuk terminal dipusat kota, dibutuhkan penyediaan ruang dan biaya yang cukup

tinggi dan dapat menimbulkan kemacetan dipusat kota. Sebagai mana untuk mengatasi kemacetan tersebut adalah dengan membuat kebijaksanaan bahwa kendaraan hanya boleh melintas pusat kota dan berhenti ditempat-tempat henti atau daerah pinggiran. Dalam hal ini jalur angkutan akan lebih panjang dan pengoprasian angkutan menjadi kurang baik.

Keuntungan tipe radial adalah sebagai berikut ini;

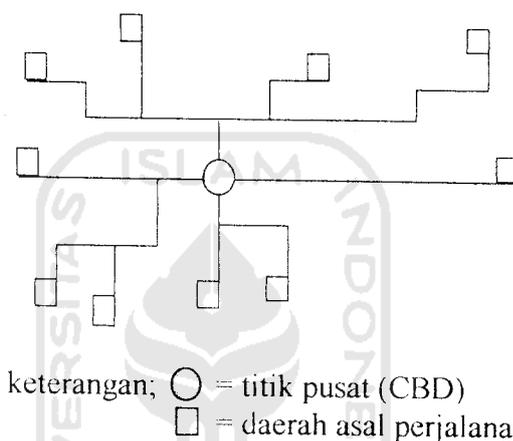
1. Meminimalkan perpindahan moda angkutan, karena umumnya penumpang berangkat dari pinggiran kota dan langsung menuju kepusat kota.
2. Untuk mengembangkan daerah baru yang terdapat pada jalur yang telah ada, tidak membutuhkan fasilitas yang banyak, karena hanya memerlukan perpanjangan rute saja.
3. Dapat memperluas dan mengembangkan pusat pergerakan daerah yang memperkuat fungsi dari titik utama.

Kerugian dari tipe radial adalah:

1. biaya perjalanan lebih mahal; karena terjadi kemacetan di titik utama, terutama jika terminal di titik utama.
2. kurangnya pergerakan antara daerah pinggiran, sehingga jika pusat komersial direlokasikan ke daerah pinggiran, maka akan sulit mencapai daerah tersebut dari daerah pinggiran kota lainnya, karena harus ke kota dahulu dan berganti angkutan.

3. sering terjadi cakupan area yang tidak seimbang, yaitu pada daerah pusat dapat terjadi kemacetan jalur. Sementara jalur daerah pinggiran sangat lenggang.

Tipe radial disarankan untuk digunakan pada pusat-pusat kota kecil (penduduk < 100.000 orang), dimana terjadi kemacetan di pusat kota sangatlah kecil dan kebutuhan pergerakan pada pinggiran kota sangatlah sedikit.



Gambar 2.1 Jaringan angkutan tipe *Radial*

2.2.1.2. Tipe *Orthogonal* atau *Grid*

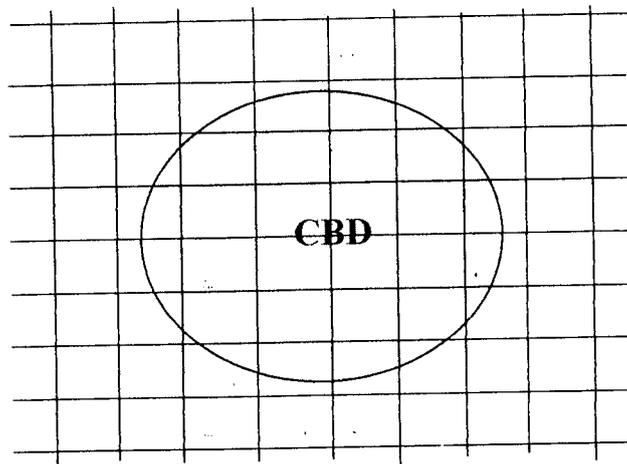
Tipe *grid* memperhatikan jalan-jalan yang relatif lurus (gambar 2.2), dimana grup rute pertama ditempatkan paralel, saling menyilang dengan grup rute ke-2. Kedua grup rute tersebut umumnya memiliki interval yang relatif tetap dan karakteristik yang sama.

Pada tipe ini, sebagian jalan ada yang melintas pusat kota (*central business distric*) sedang sebagian lain tidak. Tujuan utama tipe *grid* adalah memperoleh pelayanan transportasi yang sama untuk seluruh areal. Jaringan *grid* sangat cocok

untuk pola penumpang yang sangat terpecah, yang banyak pada daerah metropolitan.

Keuntungan utama tipe grid adalah pada daerah lebar dan pusat aktifitas menyebar, pengguna angkutan bisa mendapatkan angkutan hampir di setiap tempat dan dapat pergi ke tempat lain dengan satu atau beberapa kali transfer, tanpa harus kembali ke tempat kota. Keuntungan lain adalah sistem jalan daerah rute angkutan lebih simpel dan mudah dimengerti oleh masyarakat umum.

Kekurangan dari tipe grid adalah untuk berjalan dari daerah satu ke daerah lain dibutuhkan pergantian jalur angkutan. Pengertian ini sangat mengganggu jika terdapat volume perjalanan penumpang yang sangat tinggi antar dua titik yang berseberangan. Untuk itu biasanya diberikan modifikasi dengan memberi rute langsung dari dua titik yang memiliki volume perjalanan tinggi. Agar tipe grid dapat bekerja dengan baik, frekwensi pelayanan harus tinggi (*headway* \pm 7 menit), atau dapat lebih kecil lagi. Keberhasilan tipe *grid* tergantung pada hubungan antar jalur, frekwensi dan *headway* angkutan. Untuk memberikann frekwensi yang tinggi, maka dibutuhkan jumlah angkutan yang banyak. Tipe ini digunakan dan disarankan di daerah perkotaan atau metropolitan.



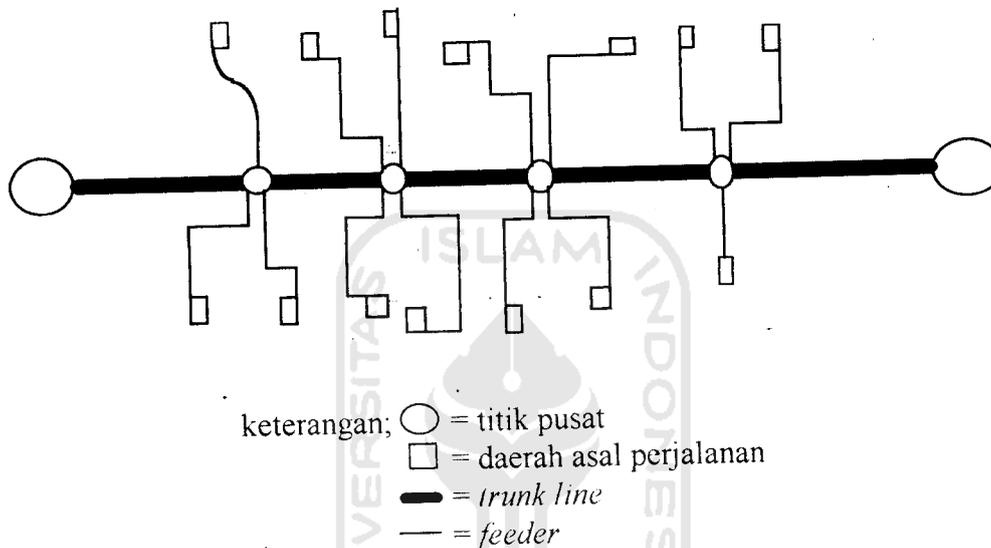
Gambar 2.2 Jaringan Angkutan Tipe *Orthogonal* atau *Grid*

2.2.1.3. Tipe *Trunk Line Whit Feeders*

Tipe ini terdiri dari jalan arteri yang merupakan *trunk line*, serta jalan sekunder sebagai *feeder* (gambar 2.3). Pemilihan tipe ini umumnya dikarenakan keadaan lingkungan yang mendukung sehingga ditetapkan untuk menyediakan pelayanan pembantu (*feeder service*) untuk jalan utama angkutan dengan tujuan akhir perjalanan.

Kerugian dari tipe ini adalah penumpang membutuhkan pergantian angkutan untuk mencapai tujuan akhir perjalanan mereka. Sedangkan keuntungannya adalah dapat membantu peningkatan derajat pelayanan pada *trunk line*, daripada *trunk line* hanya dibantu dengan berjalannya penumpang ketempat perhentian.

Trunk Line With Feeders sangat baik jika digunakan untuk dua moda yang berbeda. Misalnya kereta api sebagai *trunk line* sedangkan angkutan sebagai *feeder* yang mengantarkan penumpang hingga tujuan.



Gambar 2.3 Jaringan angkutan tipe *trunk line* dengan *feeder*

2.2.2. Penentuan Tipe Jaringan Angkutan Berdasarkan Saran P4N UGM

Jaringan angkutan yang baik merupakan salah satu hal yang menentukan perkembangan suatu wilayah. Oleh karena itu perencanaan jaringan angkutan pedesaan akan ikut menentukan corak perkembangan serta cepat lambatnya perkembangan wilayah pedesaan. Perencanaan jaringan angkutan harus bertitik tolak dari pertimbangan yang luas. Dasar pertimbangan tersebut mencakup berbagai aspek, yaitu;

1. Dasar Pertimbangan Ekonomi

Dari sudut pandang ekonomi, angkutan umum pedesaan harus dapat berfungsi mendekatkan produsen dan konsumen, dengan demikian potensi hasil daerah pedesaan dapat terwujud menjadi pendapatan nyata masyarakat melalui pemasaran keluar desa, sebaliknya kebutuhan-kebutuhan masyarakat pedesaan akan barang-barang konsumsi dapat lebih mudah diperoleh, sehingga dapat terjadi arus transaksi ekonomi yang lebih baik. Melalui proses peningkatan arus transaksi inilah pendapatan masyarakat desa dapat ditingkatkan.

Aras pertimbangan ini, jaringan angkutan pedesaan seyogyanya direncanakan melalui daerah-daerah pedesaan yang berpotensi dan dapat menjangkau daerah pelayanan yang luas.

2. Dasar Pertimbangan Sosial

Keterbelakangan masyarakat desa terutama disebabkan karena terisolirnya desa tersebut dari pengaruh positif daerah yang lebih maju. Daerah yang terisolir umumnya kurang memiliki fasilitas-fasilitas yang menunjang untuk meningkatkan taraf kehidupan masyarakat, misalnya: sarana pendidikan, kesehatan, kebersihan lingkungan dan sarana-sarana informasi lainnya. Dari segi komersial, daerah-daerah tersebut kurang menguntungkan karena umumnya mereka memiliki potensi ekonomi yang masih rendah, sehingga jika penentuan rute angkutan pedesaan hanya melihat potensi ekonomi suatu daerah saja, maka daerah-daerah yang terbelakang dan yang belum memiliki potensi ekonomi yang baik tidak akan terlepas dari keterbelakangan dan kemiskinan. Padahal sesuai dengan konsep

keadilan dan pemerataan pembangunan, penduduk yang kebetulan tinggal di daerah tersebut berhak maju dan ikut menikmati hasil pembangunan.

Dasar pertimbangan ini menuntut agar angkutan pedesaan dapat manjangkau daerah-daerah terisolir dan menghubungkan dengan daerah-daerah yang lebih maju atau dengan ibukota kecamatan/kabupaten, sehingga sedikit demi sedikit daerah tersebut akan lepas dari isolasi dan dapat merasakan hasil pembangunan.

3. Dasar Pertimbangan Administrasi Pemerintah

Untuk keperluan koordinasi pemerintahan, rute angkutan pedesaan yang baik akan sangat membantu aparat pemerintahan dalam menjalankan tugas. Sedangkan bagi masyarakat umum dapat memberikan kemudahan pencapaian kantor-kantor administrasi daerah guna keperluan pengurusan surat-surat yang dibutuhkan. Untuk itu dituntut adanya angkutan pedesaan yang melewati kawasan perkantoran pemerintahan.

Dasar pertimbangan ini umumnya memiliki jalur perhubungan yang berbeda dengan dasar pertimbangan yang lain, misalnya; jalan antar kecamatan sering kali lebih mudah mencerminkan kebutuhan pelayanan administrasi rutin pemerintahan daripada kegiatan perekonomian dan sosial, karena jalan antar kecamatan ini tidak selalu melewati daerah-daerah pedesaan yang potensial. Untuk itu perlu adanya koordinasi yang baik antara dasar pertimbangan-dasar pertimbangan yang berbeda, sehingga jalur angkutan pedesaan akan didapat jalur yang paling sesuai.

Jika jaringan angkutan pedesaan dikaitkan dengan pelayanan terhadap desa tertinggal, maka pada saat ini belum ada trayek yang langsung melayani desa-desa

tertinggal. Bagi pemerintah, sebagai pengatur dan pembina, penentuan trayek masih diarahkan pada dukungan terhadap strategi pengembangan wilayah dan pengendalian administrasi (P4N UGM,1995). Oleh karena itu penentuan trayek masih dititik beratkan pada pembentukan sistem jaringan angkutan yang mampu merangkai pusat-pusat kecamatan yang sekaligus juga sebagai pusat pertumbuhan. Bagi pengusaha angkutan, pembukaan trayek ke daerah tertinggal diperhitungkan masih jauh dari keuntungan.

Beberapa hal yang menghambat antara lain adalah sebagai berikut ini;

1. Belum tersedianya jaringan jalan yang memadai.
2. Tidak terjaminnya (*diskontinu*) volume penumpang yang diangkut (sekala ekonomi rendah, ciri wilayah dengan basis pertanian dan kepadatan penduduk rendah).
3. biaya operasi tinggi, sebagai akibat dari dedua masalah diatas.

2.3. Rute Angkutan Pedesaan

2.3.1. Wilayah Pelayanan Rute Angkutan Pedesaan

Secara terbatas angkutan umum pedesaan didefinisikan sebagai angkutan untuk umum yang mengambil rute dalam desa, antar desa dalam kecamatan dan menghubungkan desa dengan ibukota kecamatan (P4N UGM, 1995). Apabila jarak dengan ibukota kecamatan sebelah menyebelah tidak terlampau jauh, maka rutanya dapat dilanjutkan ke ibukota kecamatan tersebut.

Jadi trayek angkutan umum pedesaan merupakan trayek angkutan umum yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kabupaten daerah tingkat II (Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993). Hal ini dimaksudkan untuk mengawasi daerah operasi angkutan pedesaan, disamping untuk pengembangan wilayah kecamatan sebelahnya apabila kemacetan tersebut belum berkembang.

2.3.2. Tempat-tempat yang Potensial Dilewati Angkutan Pedesaan

Agar rute angkutan dapat memberikan pelayanan yang baik, maka rute angkutan sedapat mungkin melewati tempat-tempat yang ramai atau yang berpotensi sebagai asal dan tujuan perjalanan. Tempat tersebut antara lain:

1. Daerah asal perjalanan, yang umumnya berasal dari daerah pemukiman atau perumahan. Pemukiman pedesaan umumnya tersebar di daerah pedesaan, sedangkan pemukiman perkotaan umumnya terdapat di daerah antara kota dan desa.
2. Daerah tujuan perjalanan, yang merupakan daerah tempat aktifitas masyarakat sehari-hari. Daerah tersebut umumnya adalah kompleks sekolah, pasar atau pusat perdagangan, sarana kesehatan, perkantoran dan tempat rekreasi.

2.3.3. Bentuk dan Sistem Pelayanan Rute Angkutan

Ginnopolous (1989), mengatakan bahwa bentuk dan rute angkutan yang paling ideal adalah rute yang sebisa mungkin memiliki bentuk menyerupai garis lurus dengan sistem pelayanan pulang pergi. Menurutnya rute yang berbentuk

loop, lingkaran atau “G” akan memberikan kesan adanya tidak efisien waktu bagi penumpang. keadaan ini sangat terasa jika penumpang hendak menuju titik sebelah akhir putaran awal, karena angkutan harus berputar terlebih dahulu baru sampai ketujuan.

Rute yang menyerupai garis lurus mempunyai beberapa keuntungan dan kerugian dari sistem pelayanan pulang pergi (PP). Keuntungan dan kerugiannya adalah sebagai berikut ini:

Keuntungan :

1. Waktu tempuh tiap-tiap rute relatif kecil.
2. Calon penumpang mendapat kepastian dan kemudahan untuk berangkat dan pulang kembali dengan menggunakan satu rute tertentu.
3. Jarak tempuh per-trayek lebih pendek. Dengan demikian frekwensi dapat ditingkatkan tanpa harus menambah armada.
4. Biaya operasional bus dapat dikurangi.
5. Karena frekwensi bus bertambah, maka *headway* menjadi lebih pendek.
6. Penumpang terhindar dari perjalanan yang tidak perlu, misalnya perjalanan yang memutar.

Kerugian dari sistem pelayanan pulang pergi adalah calon penumpang kemungkinan akan membutuhkan pergantian rute untuk menuju kesuatu tujuan tertentu.