

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 TINJAUAN UMUM**

Menurut Munawar (2011) dalam Wangi (2012) transportasi atau *transport* diartikan sebagai kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Sistem adalah suatu bentuk keterikatan antara satu variabel (komponen) dengan variabel (komponen) yang lain dalam tatanan yang terstruktur sehingga sistem transportasi merupakan suatu bentuk keterikatan dalam keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami maupun buatan atau rekayasa.

Fungsi transportasi adalah untuk memindahkan barang dan atau orang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam sistem transportasi terdapat dua aspek yang sangat penting, yakni aspek sarana dan aspek prasarana (Munawar, 2011). Pengertian dari sarana adalah moda atau angkutan yaitu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor ( yaitu kendaraan yang digerakan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu) dan kendaraan tidak bermotor (yaitu kendaraan yang digerakan oleh tenaga manusia dan hewan) (Warpani, 2002).

#### **2.2 PENGERTIAN ANGKUTAN UMUM**

Salah satu sarana yang dapat dipergunakan untuk melakukan kegiatan transportasi adalah angkutan umum. Menurut Munawar (2011) angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan. angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan bermotor, sementara kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Sedangkan angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem

sewa atau bayar, seperti angkutan kota (bus, minibus, kereta api, angkutan air, (kapal), angkutan udara (pesawat, helikopter).

Jenis-jenis kendaraan umum menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum adalah sebagai berikut :

1. Angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek, terdiri dari :
  - a. Angkutan Lintas Batas Negara
  - b. Angkutan Antar Kota Antar Propinsi
  - c. Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi
  - d. Angkutan Kota
  - e. Angkutan Perdesaan
  - f. Angkutan Perbatasan
  - g. Angkutan Khusus.
2. Angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek, terdiri dari :
  - a. Angkutan Taksi
  - b. Angkutan Sewa
  - c. Angkutan Pariwisata
  - d. Angkutan Lingkungan.

### **2.3 ANGKUTAN PEDESAAN**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, angkutan pedesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten dengan menggunakan bis umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Dimana pelayanan angkutan pedesaan dilaksanakan di dalam jaringan trayek yang berada dalam satu wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II yang menghubungkan Pelayanan angkutan pedesaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 huruf e, dilaksanakan dalam jaringan trayek yang berada dalam satu daerah Kabupaten yang menghubungkan :

1. Kawasan pedesaan dengan kawasan pedesaan
2. Kawasan ibu kota kabupaten dengan kawasan pedesaan.

Pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. Mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal.
- b. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi.
- c. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama.
- d. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang- kurangnya terminal tipe C.
- e. dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan perdesaan harus dilengkapi dengan :

- a. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
- b. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
- c. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan “ANGKUTAN PERDESAAN”.
- d. Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada *dashboard*
- e. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
- f. Daftar tarif yang berlaku.
- g. Jadwal tetap dalam ketentuan ini adalah pengaturan jam perjalanan setiap mobil bus umum, yang meliputi jam keberangkatan, persinggahan dan kedatangan pada terminal – terminal yang wajib disinggahi sesuai jadwal yang ditetapkan.

## **2.4 PERANAN ANGKUTAN UMUM**

Menurut Warpani (2002) dalam Damayanti (2013), Peranan Angkutan Umum antara lain :

1. Berperan dalam melayani kepentingan mobilitas masyarakat  
Angkutan umum berperan melayani kepentingan masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari – hari yang berjarak pendek

atau menengah (angkutan perkotaan, pedesaan, antar kota dan propinsi), maupun kegiatan jarak jauh (antar kota dalam dan luar propinsi).

2. Berperan dalam pengendalian lalu lintas

Dalam rangka pengendalian lalu lintas peranan angkutan umum tidak bisa ditiadakan, dengan ciri khas yang dimilikinya, yakni lintasan tetap dan mampu mengangkut (orang dan barang) dalam jumlah yang banyak, sehingga efisiensi penggunaan jaringan jalan menjadi lebih tinggi, kendaraan yang lalu lalang dapat dikurangi dengan demikian kelancaran arus lalu lintas dapat ditingkatkan.

3. Berperan dalam penghematan energi.

Dalam rangka penghematan energi, angkutan umum dapat menggantikan peran kendaraan pribadi untuk melayani mobilitas masyarakat, sehingga tingkat pengonsumsi bahan bakar minyak (BBM) dapat ditekan atau dihemat dan mengurangi polusi yang dikeluarkan dari gas buang kendaraan.

4. Berperan dalam pengembangan wilayah.

Angkutan umum berperan dalam menunjang interaksi sosial – budaya masyarakat, pemanfaatan sumber daya baik alam maupun manusia untuk menunjang pemerataan pembangunan daerah sesuai dengan tuntutan kondisi setempat.

Angkutan tidak hanya memberikan manfaat namun juga menimbulkan permasalahan. Untuk itu perlu adanya peraturan yang jelas untuk angkutan umum. Menurut Munawar (2005) untuk mengatasi permasalahan angkutan umum diperkotaan maka perlu adanya regulasi yang jelas terhadap eksistensi angkutan umum.

Menurut Ya'cub (2011). Permasalahan yang timbul dalam pengoperasian angkutan umum diantaranya:

1. Penumpang menginginkan sarana angkutan yang banyak, murah tarifnya, cepat, aman dan nyaman.
2. Pemilik angkutan menginginkan keuntungan yang maksimal dengan menaikkan penumpang sebanyak mungkin.
3. Pengemudi menginginkan pendapatan yang besar untuk memenuhi setoran kepada pemilik angkutan.

4. Tidak seimbang antara jumlah armada dengan kebutuhan pergerakan penumpang.

Permasalahan yang mempengaruhi kinerja operasional jasa pelayanan angkutan umum Ya'cub (2011), yaitu :

1. Bersaing dengan pertumbuhan dan pengguna angkutan pribadi.
2. Kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) kendaraan yang dikeluarkan tidak seimbang dengan penadapatan.
3. Kelebihan jumlah armada yang beroperasi dalam satu trayek yang sama, sehingga menjadi tidak optimal.
4. Kondisi fisikk maupun kondisi umur kendaraan angkutan umum yang umumnya kurang layak, kurang diperhatikan oleh pengelola (operator) angkutan.

## **2.5 WILAYAH PELAYANAN ANGKUTAN UMUM**

Dalam surat keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor :SK.687/AJ.206/DRJ/2002, penentuan batas wilayah angkutan penumpang umum ditentukan untuk :

- a. Merencanakan sistem pelayanan angkutan umum,
- b. Menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan dan pengaturan pelayanan angkutan umum.

Dalam penentuan batas wilayah angkutan penumpang umum akan mencakup :

### **2.5.1 Jaringan Trayek**

Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang.

Dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan parameter sebagai berikut :

1. Pola tata guna lahan

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang

tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang menjadi potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

2. Pola pergerakan penumpang angkutan umum

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan pengguna jasa angkutan umum (penumpang angkutan) sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga *transfermoda* yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

3. Kepadatan penduduk

Salah satu yang menjadi prioritas pelayanan angkutan umum adalah wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi, trayek angkutan umum yang ada di usahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

4. Daerah pelayanan

Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal itu sesuai konsep-konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas umum.

5. Karakteristik jaringan jalan

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

a. Hubungan antara klasifikasi trayek dan jenis pelayanan / jenis angkutan dapat dilihat pada Tabel 2.1 berikut ini.

**Tabel 2.1** Klasifikasi Penentuan Jenis Trayek

Klarifikasi Trayek	Jenis Pelayanan	Jenis Angkutan	Kapasitas Penumpang perhari/kendaraan
Utama	Cepat	Bus besar (lantai ganda)	1.500 – 1.800
	Lambat	Bus besar (lantai tunggal) Bus sedang	1.000 – 1.200 500 – 600
Cabang	Cepat	Bus besar	1.000 – 1.200
	Lambat	Bus sedang Bus kecil	500 – 600 300 – 400
Ranting	Lambat	Bus sedang	500 – 600
		Bus kecil	300 – 400
		MPU*	250 – 300
Langsung	Cepat	Bus besar	1.000 – 1.200
		Bus sedang	500 – 600
		Bus kecil	300 – 400

Keterangan : \*) Mobil Penumpang Umum

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat (2002)

b. Penentuan jenis

Angkutan umum berdasarkan ukuran kota dan trayek secara umum dapat dilihat pada Tabel 2.2 berikut ini.

**Tabel 2.2** Jenis Angkutan Umum

Ukuran Kota Klasifikasi Trayek	Kota raya >1.000.000 penduduk	Kota besar 500.000 – 1.000.000 Penduduk	Kota sedang 100.000 – 500.000 Penduduk	Kota kecil <100.000 penduduk
Utama	KA Bus besar (SD/DD)	Bus Besar	Bus besar /Sedang	Bus sedang
Cabang	Bus besar/Sedang	Bus sedang	Bus sedang /kecil	Bus kecil
Ranting	Bus sedang/ kecil	Bus kecil	MPU	MPU
Langsung	Bus besar	Bus besar	Bus sedang	Bus sedang

Sumber : Ditjen Perhubungan Darat (2002)

### **2.5.2 Jenis Jaringan Trayek Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek Tetap dan Teratur**

Untuk pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur dilakukan dalam jaringan trayek, yang terdiri dari :

1. Trayek Antar kota Antar Propinsi (AKAP), yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah propinsi, dengan ciri-ciri pelayanan:
  - a. Mempunyai jadwal tetap,
  - b. Pelayanan cepat
  - c. Dilayani dengan mobil bus umum, dan
  - d. Tersedia terminal tipe A pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan.
2. Trayek Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP), yaitu trayek yang melalui antar kota atau kabupaten dalam satu wilayah propinsi, dengan ciri-ciri pelayanan :
  - a. Mempunyai jadwal tetap
  - b. Pelayanan cepat dan atau lambat
  - c. Dilayani dengan bus umum, dan
  - d. Tersedia terminal penumpang sekurang kurangnya tipe B pada awal pemberangkatan, persinggahan, dan terminal tujuan.
3. Trayek Kota, Trayek yang seluruhnya berada didalam satu wilayah kota atau trayek dalam daerah khusus ibu kota, trayek kota terdiri dari :
  - a. Trayek utama, yang diselenggarakan dengan ciri-ciri :
    1. Mempunyai jadwal tetap,
    2. Melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal,
    3. Pelayanan cepat dan atau lambat,
    4. Jarak pendek, dan
    5. Melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaik dan menurunkan penumpang.
  - b. Trayek cabang, yang diselenggarakan dengan ciri-ciri :
    1. Mempunyai jadwal tetap,

2. Melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan kawasan pemukiman,
  3. Dilayani oleh mobil bus umum,
  4. Pelayanan cepat dan atau lambat, dan
  5. Jarak pendek.
- c. Trayek ranting, yang diselenggarakan dengan ciri-ciri :
1. Melayani angkutan dalam kawasan pemukiman,
  2. Dilayani dengan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum,
  3. Pelayanan lambat,
  4. Jarak pendek, dan
  5. Melalui tempat-tempat yang telah ditetapkan untuk menaik dan menurunkan penumpang.
- d. Trayek langsung, yang diselenggarakan dengan ciri-ciri :
1. Mempunyai jadwal tetap
  2. Melayani angkutan antar kawasan secara bertahap yang bersifat massal dan langsung,
  3. Dilayani oleh bus umum
  4. Pelayanan cepat, dan
  5. Jarak pendek, melalui tempat-tempat yang ditetapkan untuk menaik dan menurunkan penumpang
4. Trayek pedesaan, diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:
- a. Mempunyai jadwal tetap, dan atau tidak terjadwal
  - b. Pelayanan lambat,
  - c. Dilayani dengan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum
  - d. Tersedia terminal penumpang, sekurang-kurangnya tipe C pada pemberangkatan, dan terminal tujuan, dan
  - e. Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.
5. Trayek perbatasan, diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :
- a. Mempunyai jadwal tetap atau tidak terjadwal
  - b. Belum melayani jalur AKAP atau trayek AKDP,
  - c. Dilayani dengan mobil bus umum atau mobil penumpang umum, dan

- d. Berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan perbatasan.
6. Trayek Lintas Batas Negara, yaitu trayek yang melalui batas Negara. Jaringan trayek lintas batas antar Negara ditetapkan dengan keputusan menteri berdasarkan perjanjian antar Negara.

### **2.5.3 Cara Menentukan Wilayah Pelayanan Angkutan Penumpang**

Wilayah pelayanan angkutan penumpang umum kota dapat ditentukan setelah diketahui batas-batas wilayah terbangun. Batas wilayah pelayanan angkutan penumpang umum kota ditentukan oleh hal-hal sebagai berikut.

1. Batas wilayah terbangun kota
  - a. Wilayah terbangun kota dapat diketahui batas-batasnya dengan melihat peta penggunaan lahan suatu kota dengan daerah sekitarnya atau dengan menggunakan foto udara.
  - b. Wilayah terbangun kota adalah wilayah kota yang penggunaan lahannya didominasi oleh bangunan yang membentuk suatu kesatuan.
2. Pelayanan Angkutan umum penumpang kota  
Untuk menentukan titik terjauh pelayanan angkutan umum penumpang kota, dilakukan beberapa cara yaitu :
  - a. Menghitung besarnya permintaan pelayanan angkutan umum penumpang kota kepada kelurahan- kelurahan yang terletak disekitar batas wilayah bangunan kota.
  - b. Menghitung jumlah penumpang minimal untuk mencapai titik impas pengusaha angkutan umum.
  - c. Menentukan batas wilayah pelayanan kota dengan menghubungkan titik-titik terluar tersebut di atas.
3. Struktur jaringan jalan.
4. Geometri dan konstruksi jalan.
5. Koridor.  
Koridor 400 meter kanan 400 meter kiri
  - a. Lahan sepanjang koridor.
  - b. Kesempatan kerja sepanjang koridor

Guna mencapai pemenuhan pelayanan angkutan penumpang umum yang optimal, proses perencanaan harus mengacu. Pada kebijaksanaan angkutan umum berikut ini.

- a. Peraturan yang sudah berlaku
- b. Kebijakan pemerintah daerah, khususnya dalam sektor publik
- c. Ketetapan wilayah operasi angkutan bus kota dan interaksinya dengan jenis angkutan yang lalu.

Tahapan proses perencanaan yang dimaksud dalam keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.687 / AJ.206 / DRJD / 2002 meliputi :

1. Analisis permintaan dilakukan dengan cara:
  - a. Menelaah rencana pengembangan kota, investarisasi tata guna lahan, dan aktivitas ekonomi wilayah perkotaan.
  - b. Menelaah data penduduk, invetarisasi data perjalanan yang termasuk didalamnyaasal tujuan perjalanan, maksud perjalanan memilih moda angkutan (*moda split*), dan jumlah penduduk serta penyebarannya.
  - c. Menelaah pertumbuhan penumpang masa lalu dan pertumbuhan parameter lain, misalnya pemilikan kendaraan dan pendapatan.
2. Analisis kinerja rute dan operasi

Analisis ini mengkaji beberapa parameter sebagai berikut :

- a. Faktor muatan (*load factor*)
- b. Jumlah penumpang yang diangkut
- c. Waktu antara (*headway*)
- d. Waktu tunggu penumpang
- e. Kecepatan perjalanan
- f. Sebab-sebab keterlambatan
- g. Ketersediaan penumpang
- h. Tingkat konsumsi bahan bakar

Pengumpulan data dilakukan dengan survei diatas kendaraan ( *on board survey*), pengamatan langsung, wawancara, parameter-peremeter diatas dapat digunakan sebagai alat untuk melihat efektifitas dan efisiensi pengoprasian dan penentuan jumlah armada.

3. Analisis kinerja prasarana,  
Analisis ini mengkaji beberapa aspek antara lain :
  - a. Fasilitas TBP dan halte
  - b. Kemungkinan aplikasi langkah-langkah prioritas bus
  - c. Sistem informasi
  - d. Inventarisasi jaringan jalan termasuk dimensi, kondisi, kapasitas, serta volume lalu lintas.
4. Penyusunan rencana
  - a. Rencana pengembangna angkutan umum didasarkan atas permintaan dan kebijakan yang berlaku, yaitu :
    - Penepatan rute (jumlah dan kepadatan)
    - Pelayanan operasi (jumlah armada, waktu antara, kecepatan, jam operasi) tiap rute.
  - b. Pengembangan prasarana dan sarana angkutan umum sesuai dengan permintaan dan peraturan yang ditentukan.
    - Kebutuhan tempat henti
    - Kebutuhan tempat pemantauan
  - c. Kelembagaan dan peraturan  
Untuk menjamin berjalannya sistem angkutan umum bus kota yang baik diperlukan peraturan dan kelembagaan yang sesuai, meliputi sistem organisasi dan prosedur perizinan.

## **2.6 KONSEP DASAR KINERJA ANGKUTAN UMUM**

Konsep dasar angkutan umum mencangkup dua arti, yaitu efektifitas dan efisiensi. Efektifitas meliputi penilaian terhadap hasil dari suatu sistem pelayanan, sedangkan efisiensi merupakan penilaian terhadap cara atau alat untul mencapai hasil tersebut. Ukuran efektifitas digunakan untuk membandingkan hasil akhir dengan dampak pelayanan terdahap objek yang telah ditetapkan, sedangkan ukuran efisiensi digunakan untuk mengevaluasi suatu sistem dengan cara membandingkan hasil dengan usaha yang telah dilakukan untuk memperoleh hasil tersebut. Pada dasarnya, peningkatan efisiensi dapat diartikan sebagai cara untuk meminimalisasi biaya.

Dalam Warpani (2002), Direktorat Jendral Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan RI memberikan batasan efisien dan efektif sebagai berikut :

1. Efektifitas mengandung pengertian :
  - a. Kapasitas mencukupi, prasarana dan sarana cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa.
  - b. Terpadu, antarmoda dan intermodal dalam jaringan pelayanan.
  - c. Tertib, menyelenggarakan angkutan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan norma yang berlaku dimasyarakat.
  - d. Tepat dan teratur, terwujudnya penyelenggaraan angkutan yang andal, sesuai dengan jadwal dan nada kepastian.
  - e. Cepat dan lancar, menyelenggarakan layanan angkutan dalam waktu singkat, indikatornya antara lain kecepatan arus per satuan waktu.
  - f. Aman dan nyaman, dalam arti selamat terhindar dari kecelakaan, bebas dari gangguan eksternal, terwujud ketenangan dan kenikmatan dalam perjalanan.
2. Efisiensi mengandung pengertian :
  - a. Biaya terjangkau, penyediaan layanan angkutan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat pada umumnya dengan tetap memperhatikan kelangsungan hidup pengusaha pelayanan angkutan.
  - b. Beban publik rendah, pengorbanan yang harus ditanggung oleh masyarakat sebagai konsekuensi pengoprasian sistem perangkutan harus minimal, misalnya tingkat pencemaran minimal.
  - c. Kemanfaatan tinggi, merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem pengangkutan yang dapat dinyatakan dalam indikator tingkat muatan penumpang maupun barang, tingkat penggunaan sarana dan prasarana.

## **2.7 KARAKTERISTIK PELAYANAN ANGKUTAN UMUM**

Menurut Warpani (1990) dalam Damayanti (2013) karakteristik pengguna angkutan umum dipengaruhi karakteristik masyarakat secara umum, berdasarkan pemenuhan kebutuhan mobilitasnya, pengguna angkutan umum terbagi dalam 2 kelompok :

1. Kelompok *Choice*

Kelompok orang yang mempunyai pilihan dalam pemenuhan dan mobilitasnya, karena mempunyai kendaraan pribadi.

2. Kelompok *Captive*

Kelompok orang yang sangat tergantung dengan angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan dan mobilitasnya, karena tidak mempunyai kendaraan pribadi atau tidak menjalankan kendaraan pribadi dengan suatu alasan tertentu.

Bagi kota yang sedang berkembang kelompok *Captive* ini sangat signifikan karena kondisi perekonomian dan masyarakatnya belum stabil atau jumlah kelompok kelas menengah kebawah cukup besar. Dengan demikian dapat dipastikan bahwa pengguna angkutan umum akan lebih banyak dipergunakan oleh kelompok *Captive* dan sebagian kelompok *Choice* yang mempergunakan angkutan umum.

Dua faktor utama yang mempengaruhi jumlah pengguna angkutan umum adalah sebagai berikut :

1. Kondisi pelayanan angkutan umum dapat dipercaya dan diandalkan terutama dalam kenyamanan dan ketepatan waktu perjalanan.
2. Kondisi perekonomian dimana bila ditinjau dari aspek finansial merupakan faktor dominan, sehingga membuat seseorang untuk mempergunakan kendaraan pribadi.

## **2.8 PERENCANAAN TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM**

Perencanaan sering diartikan secara umum sebagai suatu aktivitas yang memformasikan tindakan utama dan penanganan yang diambil untuk mentransformasikan sistem sekarang kepada bentuk yang sesuai dengan kebutuhan yang ingin dicapai dengan kebutuhan utama. Menurut Allan Black (1995) dalam Damayanti (2013) untuk transportasi angkutan umum, perencanaan akan melibatkan empat langkah dasar yaitu :

1. Analisis situasi saat dengan pandangan untuk identifikasi masalah-masalah dan menentukan penyebab terjadinya masalah tersebut dan factor-faktor yang mempengaruhi atau mendasarinya.

2. Gambaran kondisi yang akan datang termasuk tahapan kebutuhan yang ingin dicapai dari transportasi angkutan umum.
3. Formulasi dan analisis alternatif-alternatif yang tersedia dari setiap perencanaan dan tindakan-tindakan yang akan diambil.
4. Evaluasi setiap alternatif yang tersedia dan seleksi akhir atau menformulasikan perencanaan (jangka panjang) yang akan digunakan.

Pada umumnya untuk perencanaan jangka panjang dalam transportasi ini, ada beberapa isu atau hal-hal yang perlu dipertimbangkan seperti :

1. Armada yang tersedia.
2. Konstruksi pemeliharaan (*maintenance*) dan fasilitas terminal.
3. Organisasi besar dari jaringan pelayanan.
4. Perencanaan pembiayaan jangka panjang.

Sedangkan untuk aktivitas perencanaan jangka pendek dapat meliputi :

1. Identifikasi masalah lewat pengumpulan data-data.
2. Desain tindakan-tindakan alternatif.
3. Analisis dan evaluasi dampak dan aspek lain dari masing-masing alternatif.
4. Formulas akhir dari alternatif yang ditentukan.

Dalam perencanaan ini, diperlukan pengumpulan data sebagai suatu sumber utama dalam mengelola, mengidentifikasi, mengevaluasi perencanaan yang akan dibuat. Dalam pengumpulan data ini, diperlukan aspek yang antara lain Allan Black (1995) dalam Damayanti (2013).

1. Pengemudi secara umum dan data biaya operasionalnya (termasuk pemeliharaan).
2. Waktu tempuh dan waktu tunggu.
3. Kebutuhan perjalanan dan informasi sikap publik.
4. Partisipasi dan sarana dari pengendara atau pengemudi angkutan umum.

Seperti pada penjelasan sebelumnya, perencanaan dilanjutkan dengan identifikasi masalah dari data-data yang terkumpul (khususnya empat aspek dari data diatas).

## 2.9 PERBANDINGAN PENELITIAN TERDAHULU

Penelitian evaluasi kinerja angkutan umum pedesaan di Kabupaten Sleman dengan menghitung waktu sirkulasi (*Headway*), menghitung kecepatan perjalanan, menghitung faktor muat (*load faktor*), kebutuhan jumlah armada (*availability*) serta karakteristik dan kepuasan penumpang terhadap pelayanan dan fasilitas angkutan pedesaan Kabupaten Sleman, D.I Yogyakarta ini belum pernah ada yang meneliti di lingkungan Program Studi Teknik Sipil Universitas Islam Indonesia.

Berikut ini adalah perbandingan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya, dapat dilihat pada Tabel 2.3

**Tabel 2.3** Perbandingan Penelitian Tugas Akhir Sebelumnya.

Peneliti	Kota Survei	Data Survei	Lama Survei	Kinerja yang dievaluasi
Budi Heru Krisnawan (2010)	Kudus	Angkutan Pedesaan	3 hari	Waktu Sirkulasi ( <i>Headway</i> ) Kecepatan Perjalanan <i>Load Factor</i> Kebutuhan Jumlah Armada <i>Availability</i>
Andini Randa Wangi (2012)	Yogyakarta	Bus Trans – Jogja Trayek 2A	3 hari	Waktu Sirkulasi ( <i>Headway</i> ) Kecepatan Perjalanan Karakteristik dan Kepuasan Penumpang <i>Load Factor</i> Kebutuhan Jumlah Armada Bus Trans-Jogja Trayek 2A
Risky Dhamayanti (2013)	Ponorogo	Panjang jalan dan waktu tempuh asal – tujuan	3 hari	Waktu Sirkulasi ( <i>Headway</i> ) <i>Load Factor</i> Permintaan Pelayanan Angkutan Umum Kebutuhan Jumlah Armada Tarif BCR
Penelitian Sekarang	Yogyakarta	Angkutan Dalam Kota Dalam Provinsi	3 hari	Waktu Sirkulasi ( <i>Headway</i> ) Kecepatan Perjalanan <i>Load Factor</i> Kebutuhan Jumlah Armada <i>Availability</i> Karakteristik dan Kepuasan Penumpang

Sumber : Krisnawan 2010, Wangi 2012, Damayanti 2013