



PEMERINTAH PROPINSI BANTEN
DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI BANTEN



LAPORAN PENDAHULUAN

PENYUSUNAN RENCANA UMUM JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN ANTAR KOTA, PERKOTAAN DAN PEDESAAN DALAM PROVINSI BANTEN



KATA PENGANTAR

Puji Syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa atas terselesaikannya penyusunan dokumen Laporan Pendahuluan "**Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Provinsi Banten**" ini.

Dokumen ini menyajikan persiapan perencanaan, data sekunder dan informasi pendukung kegiatan, pendekatan metodologi pelaksanaan, struktur organisasi pelaksanaan pekerjaan, jadwal pelaksanaan pekerjaan, jadwal penugasan tenaga ahli dan hal-hal dasar yang mendukung pelaksanaan kegiatan yang akan dilakukan.

Besar harapan kami untuk memperoleh masukan dan saran yang akan menjadi pelengkap pada pelaksanaan kegiatan ini. Semoga dokumen ini bermanfaat bagi seluruh pemangku kepentingan di bidang angkutan dalam rangka peningkatan kualitas angkutan umum di Provinsi Banten.

Banten, Juni 2024
Konsultan

PT.ZAKAFA TUNAS CIPTA

DAFTAR ISI

.....	0
KATA PENGANTAR	i
DAFTAR TABEL	iv
DAFTAR GAMBAR	v
BAB I PENDAHULUAN	1
I.1 Latar Belakang.....	1
I.2 Maksud, Tujuan dan Target Sasaran	2
I.3 Ruang Lingkup.....	3
I.4 Keluaran (Output).....	4
I.5 Dasar Hukum.....	5
I.6 Sistematika Penulisan	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
II.1 Pengertian Transportasi.....	8
II.2 Angkutan Umum Penumpang	9
II.2.1 Tujuan Penyelenggaraan Angkutan Umum	10
II.2.2 Jaringan Trayek	12
II.2.3 Pola Jaringan Trayek.....	13
II.3 Bangkitan dan Tarikan Perjalanan/Pergerakan	16
II.4 Permintaan dan Penawaran Transportasi.....	17
II.5 Indikator dan Tingkat Pelayanan Angkutan.....	23
II.6 <i>Travel Time</i> dan <i>Travel Speed</i>	23
II.7 Performa Angkutan Umum	23
II.8 Tingkat Kepuasan Konsumen Angkutan Umum Penumpang	32
II.9 Tingkat Pelayanan Pelayanan Angkutan Umum.....	33
BAB III METODOLOGI	35
III.1 Kerangka Pikir Studi	35

III.2 Instrumen (Perlengkapan Dan Peralatan).....	41
III.3 Bagan Alir.....	42
III.4 Metode Survei.....	44
BAB IV GAMBARAN UMUM	46
IV.1 Kondisi Wilayah.....	46
IV.2 Sektor Transportasi	54
IV.3 Prasarana Terminal Angkutan Orang.....	66
IV.4 Layanan Angkutan Umum	69
IV.5 Rencana Pengembangan dan Penataan Di Bidang Transportasi Pada RTRW Provinsi Banten	73
BAB V RENCANA KERJA SELANJUTNYA	76
V.1 Organisasi Pelaksanaan Pekerjaan	76
V.2 Jadwal Kegiatan.....	76
V.3 Tim Personil.....	78

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Standar Ukuran Kinerja Angkutan Umum	Standar Ukuran Kinerja Angkutan Umum.....	24
Tabel II. 2 Kapasitas Penumpang Berbagai Jenis Angkutan Umum.....		27
Tabel II. 3 Tingkat Perpindahan dan waktu tunggu.....		34
Tabel II. 4 Waktu menunggu		34
Tabel IV. 1 Luas Wilayah Provinsi Banten		48
Tabel IV. 2 Jumlah dan laju pertumbuhan penduduk Provinsi Banten pada Tahun 2023.....		
Tabel IV. 3 Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Provinsi Banten (miliar rupiah), 2018-2022.....		51
Tabel IV. 4 Hierarki Jalan di Provinsi Banten		57
Tabel V.1 Jadwal Kegiatan.....		73
<u>Tabel V.2 Daftar Tenaga Ahli dan Pendukung.....</u>		<u>74</u>
Tabel V.3 arahan, fungsi, dan sub wilayah pengembangan.....		76
Tabel V.4 Lokasi Survey Statis		80

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Jaringan Trayek Radial	14
Gambar II. 2 Jaringan Trayek Pola Grid	15
Gambar II. 3 Jaringan Trayek Pola Radial Bersilang	15
Gambar II. 4 Jaringan Trayek Pola Jalur utama Feeder	16
Gambar II. 5 Jaringan Trayek Pola Transfer Network.....	16
Gambar II. 6 Kurva Fungsi Permintaan (hubungan harga dan kuantitas)	18
Gambar II. 7 Siklus Tata Guna Lahan dan Sistem Transportasi	19
Gambar II. 8 Contoh Fungsi Penawaran	21
Gambar II. 9 Keseimbangan Penawaran dan Permintaan Untuk Suatu Barang Homogen di Pasar	22
Gambar II. 10 Ilustrasi Faktor Muat (Load Factor)	26
Gambar III. 1 Bagian Alir Kegiatan.....	47
Gambar IV. 1 Peta Wilayah Provinsi Banten.....	47
Gambar IV. 2 Peta Jaringan Jalan Provinsi Banten.....	64

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Perkembangan ekonomi Indonesia yang tumbuh dengan baik mendorong pembangunan infrastruktur lebih masif di setiap daerah, terutama wilayah yang merupakan pusat aktivitas dari masing-masing Provinsi, salah satunya Provinsi Banten, Indonesia. Perkembangan Provinsi Banten dalam beberapa tahun ini mengalami perkembangan yang cukup signifikan. Hal ini terlihat dimana Provinsi Banten merupakan pusat kegiatan nasional yang berfungsi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor, pusat kegiatan industri, sebagai simpul utama transportasi. Dengan demikian maka Provinsi Banten perlu melakukan pengembangan jaringan jalan dan pelayanan angkutan penumpang untuk mengakomodir pergerakan manusia dan barang agar mendukung peningkatan mobilitas yang terjadi. Bagian penting dari infrastruktur ini adalah mobilitas antar kota, perkotaan dan pedesaan yang efisien, yang membutuhkan sistem transportasi umum yang efektif. Sistem transportasi ini khususnya angkutan umum sangat diperlukan oleh masyarakat dalam memenuhi kebutuhan sehari-hari, kebutuhan pekerjaan, bisnis, perdagangan dan aktifitas lainnya. Dengan segala kemudahan, kenyamanan dan ketersediaan sistem transportasi angkutan penumpang umum yang tersedia diharapkan masyarakat tertarik dan mau beralih menggunakan transportasi umum. Disisi lain perkembangan teknologi yang begitu pesat mendorong penggunaan teknologi dalam bisnis transportasi yaitu system transportasi berbasis online. Dan hal ini yang menjadi tantangan bagi Pemerintah Provinsi Banten selaku pembina dan penyelenggara transportasi masyarakat di wilayah Provinsi Banten, perlu melakukan upaya pengembangan terhadap sistem transportasi yang sudah ada saat ini.

Berdasarkan pertimbangan tersebut, sudah saatnya pemerintah Provinsi Banten untuk segera mewujudkan suatu sistem transportasi yang handal berupa pengembangan jaringan trayek angkutan antar kota, perkotaan dan pedesaan yang dapat mendorong aktivitas dan mobilitas masyarakat di Provinsi Banten, sehingga perlu adanya perencanaan teknis mengenai pengembangan angkutan antar kota, perkotaan dan pedesaan secara lengkap dan terinci sedemikian rupa sehingga tercapai perencanaan hingga pelaksanaannya.

Informasi terkait karakteristik dasar trayek angkutan umum antar kota, perkotaan dan pedesaan yang lengkap, akurat dan mutakhir serta berkelanjutan sangat dibutuhkan dalam rangka mengetahui unjuk kerja terhadap operasional pelayanan transportasi umum yang ada saat ini dan sekaligus sebagai dasar dalam perencanaan dan desain perbaikan sistem angkutan umum yang akan datang.

Guna memenuhi kebutuhan pelayanan angkutan umum antar kota, perkotaan dan pedesaan yang memadai serta mendukung pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah, maka pada Tahun Anggaran 2024 ini Dinas Perhubungan Provinsi Banten berencana untuk melaksanakan kegiatan Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Provinsi Banten.

I.2 Maksud, Tujuan dan Target Sasaran

Maksud

Maksud dari kegiatan ini adalah melakukan penyusunan jaringan trayek angkutan Antar Kota melalui analisis dan evaluasi kinerja teknis-operasional, pelayanan Angkutan AKDP, perkotaan dan pedesaan dalam Provinsi Banten.

Tujuan

Tujuan dari kegiatan ini adalah :

1. Rencana penanganan, pengembangan dalam bentuk rencana umum jaringan trayek yang didasarkan pada pola pergerakan transportasi antarkabupaten di wilayah Provinsi Banten dengan mempertimbangkan aspek tata ruang wilayah, bangkitan dan tarikan perjalanan, jumlah kendaraan ideal dan interkoneksi dengan moda transportasi lain baik intra maupun antar moda;
2. Mendapatkan tingkat efisiensi dari pergerakan lalu lintas secara menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas (ukuran kenyamanan) yang tinggi dengan menyeimbangkan permintaan pergerakan dengan sarana penunjang yang ada;
3. Meningkatkan tingkat keselamatan dari pengguna yang dapat diterima oleh semua pihak dan memperbaiki tingkat keselamatan tersebut sebaik mungkin;
4. Melindungi dan memperbaiki keadaan kondisi lingkungan dimana arus lalu lintas tersebut berada;
5. Memberikan masukan kepada Pemerintah Provinsi Banten mengenai sistem transportasi kota;

Target dan Sasaran

Target dan sasaran pelaksanaan kegiatan ini adalah :

1. Target pekerjaan adalah terpenuhinya Penyusunan Renca a Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan dalam Provinsi;
2. Sasaran yang ingin dicapai dalam studi ini adalah tersusunnya dokumen Kajian Penyusunan Renca a Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan dalam Provinsi yang lengkap dan dapat diaplikasikan.

I.3 Ruang Lingkup

Ruang Lingkup dari Kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Survey tingkat aksesibilitas penggunaan jasa angkutan;
- b. Survey moda angkutan;
- c. Survey jaringan jalan dan simpul jaringan transportasi jalan;
- d. Survey identifikasi kondisi terminal angkutan penumpang;

- e. Melakukan Koordinasi dengan Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Kabupaten/Kota;
- f. Melakukan analisis-analisis teknis yang berhubungan dengan :
 - Analisis supply – demand angkutan umum yang ada di seluruh wilayah Provinsi Banten untuk menentukan pola jaringan trayek angkutan antar kota khususnya AKDP, Perkotaan dan Pedesaan, termasuk di dalamnya analisis forecasting.
 - Analisis terhadap terkait jumlah kendaraan yang di butuhkan pada masing-masing trayek angkutan AKDP sebagai bahan pertimbangan dalam pemberian izin trayek.
 - Analisis terhadap konsep dan sistem transportasi di Provinsi Banten.
 - Analisis regulasi terhadap klasifikasi dan jenis angkutan, sarana dan moda transportasi.
 - Analisis jaringan jalan dan aksesibilitas layanan AKDP.
 - Analisis terhadap lokasi atau simpul yang dapat digunakan sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang
 - Analisis tata guna lahan dan penataan ruang.
 - Analisis keterpaduan pelayanan angkutan AKDP dengan pelayanan angkutan perkotaan dan pedesaan yang ada di wilayah kabupaten/ kota.
 - Analisis kelayakan teknis dan keuangan (finansial).

I.4 Keluaran (Output)

Keluaran dari Kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Tersedianya dokumen Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan dalam Provinsi, meliputi :
 - Dokumen jaringan trayek/rute pelayanan angkutan;
 - Peta Jaringan trayek angkutan kota, perkotaan dan pedesaan di Provinsi Banten
- b. Tersedianya ringkasan eksekutif dan profil angkutan kota, perkotaan dan pedesaan di Provinsi Bantten;
- c. Memberikan rekomendasi secara detail mengenai angkutan umum, jenis moda, beserta spesifikasinya, dan rencana jaringan trayek beserta pengembangannya.

I.5 Dasar Hukum

Dasar Hukum yang menjadi acuan dalam pelaksanaan Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antarkota, Perkotaan Dan Pedesaan Dalam Provinsi ini adalah sebagai berikut :

1. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2000 tentang Pembentukan Provinsi Banten;
2. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional;
3. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 09 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Atas Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah;
5. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan;
6. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang;
7. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
8. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan;
9. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
10. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah;
11. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 27 tahun 2015 perubahan atas

- peraturan Menteri Perhubungan No. 10 tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan;
12. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Jasa Pengurusan Transportasi;
 13. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
 14. Peraturan Menteri Perhubungan RI No. 60 PM tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Barang Dengan Kendaraan Bermotor di Jalan;
 15. Peraturan Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Nomor 12 Tahun 2021 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah Melalui Penyedia;

I.6 Sistematika Penulisan

Dalam Sistematika Penulisan ini akan diperlihatkan "Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Provinsi Banten" sehingga dari awal dapat dipahami susunan dan penjelasan secara umum tentang studi ini. Adapun susunan atau Sistematika Penulisan Studi ini adalah:

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada BAB ini menyajikan terkait tentang Latar Belakang, Gambaran Umum Studi, Maksud dan Tujuan, Lingkup dan Batasan Kegiatan, Metodologi pendekatan dalam melaksanakan studi "Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Provinsi Banten" dan Sistematika Penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Berisikan tentang tinjauan pustaka yang mendasari dalam melaksanakan studi baik dari peraturan perundang-undangan yang berlaku maupun teori dan pendapat ahli terkait dengan kinerja pelayanan angkutan umum.

BAB 3 METODOLOGI

Pada BAB ini menyajikan dasar–dasar dan landasan teori terkait dengan studi ini dan Sistematika Penulisan dan alur dalam proses penelitian yang digunakan dalam menyusun kajian teknis ini yang terdiri dari identifikasi permasalahan, pengumpulan data dan pengolahan data.

BAB 4 GAMBARAN UMUM

Pada BAB ini menyajikan tentang gambaran umum wilayah Provinsi Banten dan pelayanan angkutan umum di wilayah Provinsi Banten yang terkait dengan studi “Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Provinsi Banten” Tahun 2024.

BAB 5 ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada BAB ini menyajikan pengolahan data dan analisis yang terdiri dari analisis data guna mendapatkan pemecahan masalah berdasarkan data – data yang telah ada dan pembahasan terhadap hasil penelitian yang telah diperoleh tersebut.

BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN

Pada BAB ini menyajikan kesimpulan dari seluruh laporan terkait “Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Provinsi Banten” dan Saran terhadap pelayanan Angkutan Umum di Wilayah Provinsi Banten.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

II.1 Pengertian Transportasi

1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Definisi transportasi menurut para ahli adalah sebagai berikut:

- a. Soejono (1990), mengatakan bahwa transportasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang memungkinkan perpindahan manusia dan atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Dari pengertian tersebut, maka setiap transportasi mengakibatkan terjadinya lalu lintas.
- b. Morlok (1978), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain.
- c. Papacostas (1987), mendefinisikan transportasi sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem control yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.
- d. Warpani (2002), transportasi atau perangkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan mendukung aktivitas manusia.

2. Pengertian Permintaan Transportasi

Permintaan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (derived demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau

jasa lainnya. Dengan demikian permintaan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya (Morlok, 2004).

Menurut Nasution (2004), pada dasarnya permintaan angkutan diakibatkan oleh hal-hal berikut:

- a. Kebutuhan manusia untuk bepergian dari lokasi lain dengan tujuan mengambil bagian di dalam suatu kegiatan, misalnya bekerja, berbelanja, sekolah, dan lain-lain.
- b. Kebutuhan angkutan barang untuk dapat digunakan atau dikonsumsi di lokasi lain.

Dalam memilih moda angkutan umum penumpang, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu kelompok *Choice*, adalah kelompok yang memiliki pilihan dalam melakukan mobilitasnya dan memiliki akses kendaraan pribadi. Sedangkan kelompok kedua yaitu kelompok *Captive*, adalah kelompok yang tergantung angkutan umum untuk melakukan mobilitasnya. Pengguna *captive (captive users)* angkutan umum didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah (asal) tidak mempunyai atau tidak menggunakan kendaraan pribadi atau tidak mempunyai pilihan lain kecuali angkutan umum (Riyanto, 2002)

II.2 Angkutan Umum Penumpang

Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Ahmad Munawar, 2001). Pengangkutan umum penumpang dibedakan dalam 3 (tiga) kategori utama yaitu Angkutan Antar Kota, Angkutan Perkotaan dan Angkutan Pedesaan. Angkutan umum penumpang meliputi bus kota, minibus, kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

Keberadaan angkutan umum, apalagi yang bersifat massal, berarti pengurangan jumlah kendaraan yang lalu-lalang di jalan. Hal ini sangat penting artinya berkaitan dengan pengendalian lalu lintas. Angkutan umum penumpang bertujuan untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak

bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Tingkat pelayanan angkutan umum biasanya dinyatakan dalam beberapa parameter antara lain frekuensi, waktu perjalanan dan selang waktu antara kendaraan dan Load Factor.

Faktor — faktor yang mempengaruhi tingkat pelayanan angkutan umum meliputi :

- a. Waktu perjalanan, merupakan faktor penting dalam menentukan tingkat pelayanan.
- b. Ketergantungan, merupakan kemampuan angkutan melayani penumpang setiap saat untuk semua tujuan perjalanannya.
- c. Kenyamanan, menyangkut kenyamanan penumpang di dalam dan di luar angkutan.
- d. Keamanan
- e. Biaya, yaitu total biaya yang dikeluarkan penumpang untuk sampai ke tujuan perjalanan.

Angkutan umum penumpang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi kota dan merupakan komponen yang perannya sangat penting karena angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya.

II.2.1 Tujuan Penyelenggaraan Angkutan Umum

Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal (PP No. 41 Th. 1993). Sehingga trayek adalah lintasan pergerakan angkutan umum yang menghubungkan titik asal ke titik tujuan dengan melalui rute yang ada. Sedangkan pengertian rute adalah jaringan jalan atau ruas jalan yang dilalui angkutan umum untuk mencapai titik tujuan dari titik asal. Jadi dalam suatu trayek mencakup beberapa rute yang dilalui (La Gusti Negeri, 2009).

Dalam penyusunan jaringan trayek, telah ditetapkan hierarki trayek yang terdapat dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Th. 1993 yaitu :

1. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri — ciri pelayanan :
 - a. Mempunyai jadwal tetap.
 - b. Melayani angkutan antara kawasan utama, antara kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang-alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal.
 - c. Diilayani oleh mobil bus umum.
 - d. Pelayanan cepat dan atau lambat.
 - e. Jarak pendek.
 - f. Melalui tempat — tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
2. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri - ciri pelayanan :
 - a. Mempunyai jadwal tetap.
 - b. Melayani angkutan antar kawasan pendukung, antara kawasan pendukung dan pemukiman.
 - c. Dilayani dengan mobil bus umum.
 - d. Pelayanan cepat dan atau lambat .
 - e. Jarak pendek.
 - f. Melalui tempat tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.
3. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri - ciri pelayanan :
 - a. melayani angkutan dalam kawasan pemukiman
 - b. dilayani dengan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum
 - c. pelayanan lambat
 - d. jarak pendek
 - e. melalui tempat tempat yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang
4. Trayek langsung yang diselenggarakan dengan ciri - ciri pelayanan :
 - a. mempunyai jadwal tetap

- b. melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung
- c. dilayani oleh mobil bus umum
- d. pelayanan cepat
- e. jarak pendek
- f. melalui tempat-tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikkan dan menurunkan penumpang

keterangan :

- Yang dimaksud dengan mempunyai jadwal tetap adalah pengaturan jam perjalanan setiap mobil bus umum, meliputi jam keberangkatan, persinggahan dan kedatangan dalam terminal-terminal yang wajib disinggahi.
- Kawasan utama yaitu kawasan yang merupakan pembangkit perjalanan yang tinggi seperti kawasan perdagangan utama, perkantoran di dalam kota yang membutuhkan pelayanan yang cukup tinggi
- Kawasan pemukiman adalah suatu kawasan perumahan tempat penduduk bermukim yang memerlukan jasa angkutan.
- Trayek langsung yaitu trayek yang menghubungkan langsung antara dua kawasan yang permintaannya tinggi, dengan syarat bahwa kondisi prasarana jalan yang memungkinkan untuk dilaksanakan trayek tersebut. (Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas dan Angkutan Kota)

II.2.2 Jaringan Trayek

Jaringan Trayek menurut pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum dalam trayek tetap dan teratur adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut :

- a. Pola tata guna tanah Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah

dengan potensi permintaan yang tinggi, Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas perjalanan.

- b. Pola pergerakan penumpang angkutan umum Rute angkutan umum yang baik adalah rute yang mengikuti arah pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.
- c. Kepadatan penduduk Salah satu faktor yang menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah tersebut.
- d. Daerah pelayanan Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.
- e. Karakteristik jalan Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jakur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

II.2.3 Pola Jaringan Trayek

Bentuk jaringan trayek selain berpengaruh terhadap pelayanan yang diberikan juga akan mempengaruhi pengoperasian dari sistem tersebut, secara rinci pola jaringan trayek akan mempengaruhi :

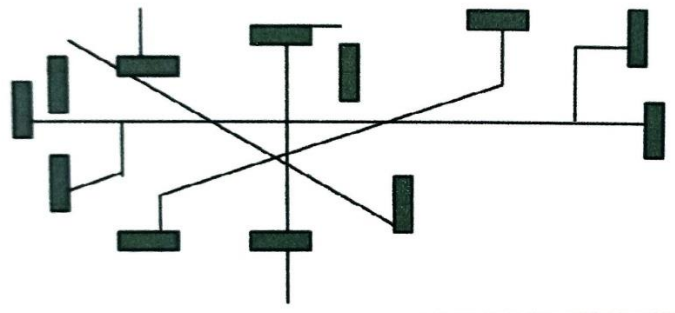
- a. Luas wilayah yang dapat dijangkau

- b. Jumlah titik yang dibutuhkan penumpang untuk mencapai ke tujuan
- c. Jadwal, frekuensi, dan waktu tunggu

Terdapat beberapa pola jaringan trayek yang sering digunakan dalam perancangan model jaringan trayek seperti berikut :

1. Pola Radial

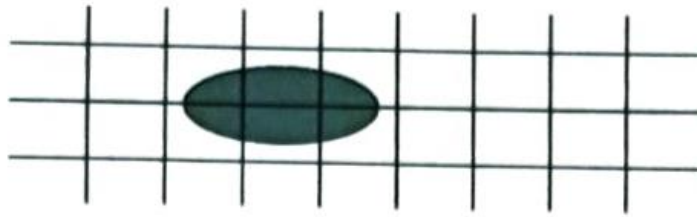
Pada pola radial , terlihat pada Gambar 2.1, seluruh atau hampir seluruh jalur utama membentuk jari-jari dari pusat kota ke daerah pinggir kota. Pelayanan trayek memotong pusat kota, memutar pusat kota atau berhenti di pusat kota. Keuntungan dari sistem ini adalah jumlah titik perpindahan sedikit karena mayoritas penumpang menuju satu titik, sedangkan kerugiannya adalah menambah kemacetan pada daerah pusat kota.



Gambar II. 1 Jaringan Trayek Radial

2. Pola Orthogonal / Grid

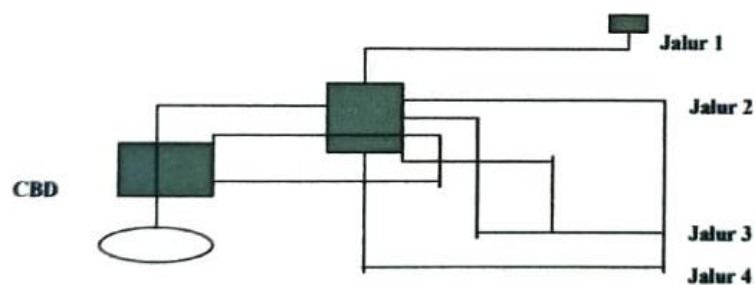
Pada pola Orthogonal / Grid, seperti terlihat pada Gambar 2.2, ditandai dengan lintasan-lintasan yang membentuk grid (kisi-kisi), sebagian menuju pusat kota dan sebagian lainnya tidak melalui pusat kota. Tujuan utama pola ini adalah memberikan pelayanan yang sama untuk semua bagian kota.



Gambar II. 2 Jaringan Trayek Pola Grid

3. Pola Radial Bersilang

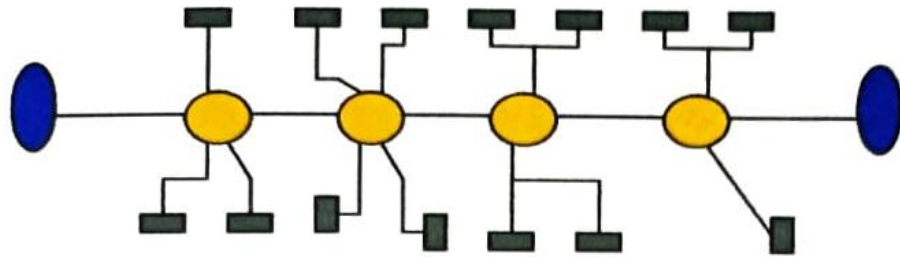
Pola Radial Bersilang, tersaji pada Gambar 2.3, bertujuan untuk mempertahankan karakteristik pola grid dan tetap mendapat keuntungan pola radial dengan saling menyilangkan lintasan dan menyediakan titik-titik tambahan dimana lintasan saling bertemu seperti di pusat-pusat perbelanjaan atau tempat pendidikan.



Gambar II. 3 Jaringan Trayek Pola Radial Bersilang

4. Pola Jalur Utama dengan Feeder

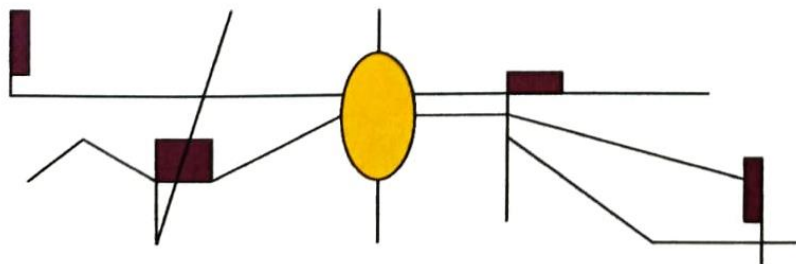
Feeder adalah jalan dalam yang menuju ke jalur utama, Jalan arteri melayani koridor utama perjalanan yang berbentuk /linier/ memanjang karena kondisi topografi, geografi, pola jaringan jalan, atau perkembangan kota berbentuk linier dan lain-lain. Kerugian pola ini adalah diperlukan perpindahan moda, sedang keuntungannya dapat meningkatkan pelayanan jalur utama. Seperti disajikan Gambar 2.4.



Gambar II. 4 Jaringan Trayek Pola Jalur utama Feeder

5. Pola Transfer Network

Pola ini terlihat pada Gambar 2.5, perlu perencanaan yang sangat cermat, karena membutuhkan koordinasi antara perencanaan rute dan penjadwalan. Keuntungan dari sistem ini adalah penumpang tidak perlu ke pusat kota untuk berpindah atau menunggu lama, karena seluruh lintasan melayani titik-titik perpindahan penumpang dengan frekuensi, jadwal kedatangan dan keberangkatan yang sama, sehingga bus kota dijadwalkan saling bertemu atau bersimpangan selama waktu tertentu untuk penumpang berpindah kendaraan.



Gambar II. 5 Jaringan Trayek Pola Transfer Network

II.3 Bangkitan dan Tarikan Perjalanan/Pergerakan

Bangkitan perjalanan dapat diartikan sebagai banyaknya jumlah perjalanan / pergerakan lalu lintas yang dibangkitkan oleh suatu kawasan per satuan waktu. Jumlah lalu lintas bergantung pada kegiatan kota, karena penyebab lalu lintas

ialah adanya kebutuhan manusia untuk melakukan kegiatan, berhubungan dan mengangkut barang kebutuhannya (Warpani, 1990).

Dalam perencanaan angkutan, penelaahan tentang bangkitan lalu lintas ini adalah bagian yang amat penting, dengan mengetahui bangkitan lalu lintas maka jumlah perjalanan tiap zona dapat diperkirakan dalam prosesnya, bangkitan perjalanan ini dianalisis secara terpisah menjadi 2 bagian, yaitu :

1. Produksi perjalanan/ perjalanan yang dihasilkan (trip production)

Merupakan banyaknya perjalanan yang dihasilkan zona asal, dengan lain pengertian merupakan perjalanan/pergerakan/ arus lalu lintas yang meninggalkan suatu lokasi tata guna lahan/zona/kawasan.

2. Penarikan Perjalanan/Perjalanan yang tertarik (trip attraction)

Merupakan perjalanan yang tertarik ke zona tujuan (Perjalanan menuju), dengan lain pengertian merupakan perjalanan /pegerakan/ lalulintas yang maju atau datang ke suatu lokasi tata guna lahan/zona/kawasan. (Fidel Miro, 2005)

II.4 Permintaan dan Penawaran Transportasi

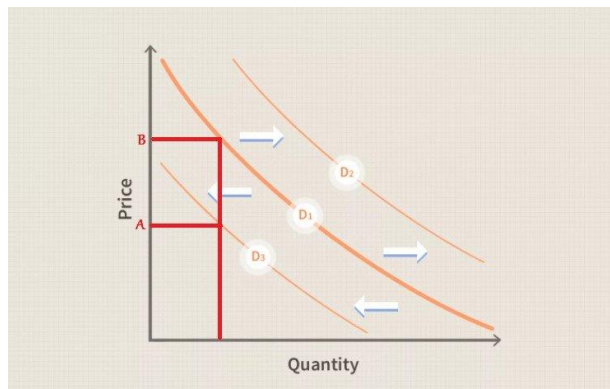
A. Permintaan Transportasi

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, tetapi hal itu dilakukan untuk mencapai tujuan lain, oleh karena itu, permintaan atas jasa transportasi disebut sebagai permintaan turunan (derived demand) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditi atau jasa lain. Pada dasarnya permintaan atas jasa transportasi diturunkan dari :

- a. Kebutuhan seseorang untuk berjalan dari satu lokasi ke lokasi yang lainnya untuk melakukan suatu kegiatan (misalnya bekerja, berbelanja).
- b. Permintaan akan angkutan barang tertentu agar tersedia di tempat yang diinginkan.(Morlok,1991).

Permintaan transportasi timbul dari perilaku manusia yang melakukan perpindahan manusia atau barang yang mempunyai ciri-ciri khusus. Ciri-ciri

khusus tersebut bersifat tetap dan terjadi sepanjang waktu. Ciri-ciri tersebut mengalami jam-jam puncak pada pagi hari saat orang-orang memulai aktivitas dan pada waktu sore hari ketika pulang dari tempat kerja. Tidak hanya mengalami titik-titik puncak namun juga titik terendah pada hari-hari tertentu dalam setahun. Kebutuhan dan perilaku yang tetap ini menjadi dasar munculnya permintaan transportasi. Dalam mengakomodasi permintaan akan perjalanan tentunya diperlukan biaya (harga). Hubungan antara permintaan dan biaya (harga) dihubungkan dengan kurva menurut Morlok, 1991 dapat dilihat pada Gambar 2.6 sebagai berikut :



Gambar II. 6 Kurva Fungsi Permintaan (hubungan harga dan kuantitas)

Menurut Marvin (1979), bentuk tujuan perjalanan yang biasanya dipergunakan oleh perencana transportasi adalah :

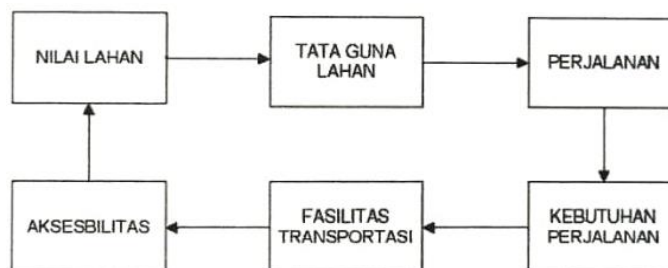
- a. Perjalanan Pekerjaan (*work trip*)
- b. Perjalanan Sekolah (*school trip*)
- c. Perjalanan Belanja (*shooping trip*)
- d. Perjalanan Bisnis Pekerjaan (*employer 's business trip*)
- e. Perjalanan Sosial (*social trip*)
- f. Perjalanan Untuk Makan (*trip to eat meal*)
- g. Perjalanan Rekreasi (*recreational trip*)

Besarnya permintaan transportasi berkaitan dengan aktifitas sosial ekonomi masyarakat, yakni sistem kegiatan yang biasanya dapat diukur "

melalui intensitas guna lahan. Hubungan yang terdapat pada sistem transportasi | Sistem tata guna lahan menurut Frazila (1998) yaitu :

- a. Perubahan/peningkatan guna lahan akan membangkitkan perjalanan.
- b. Meningkatnya bangkitan akan menaikkan tingkat permintaan pergerakan yang akhirnya memerlukan penyediaan prasarana transportasi.
- c. Pengadaan prasarana akan meningkatkan daya hubung parsial.
- d. Naiknya daya hubung akan meningkatkan harga/nilai lahan.
- e. Penentuan pemilihan lokasi yang akhirnya menghasilkan perubahan dalam sistem guna lahan.

Hubungan secara sederhana antara tata guna lahan dan transportasi dapat digambarkan sebagai suatu siklus seperti yang terdapat pada Gambar 2.7.



Gambar II. 7 Siklus Tata Guna Lahan dan Sistem Transportasi

Masyarakat sebagai faktor utama dalam melakukan kegiatan perjalanan selalu ingin agar permintaannya terpenuhi. Menurut White (1976), permintaan yang ada dari masyarakat akan pemenuhan kebutuhan transportasi dipengaruhi oleh :

- a. Pendapatan masing-masing orang.
- b. Kesehatan.
- c. Tujuan dari perjalanan.
- d. Jenis perjalanan.
- e. Banyak penumpang (grup/individu)

f. Perjalanan yang mendesak

Terpenuhinya permintaan akan kebutuhan transportasi ditimbulkan oleh ciri-ciri perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda, dimana masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi dapat menggunakan moda yang ada. Faktor yang terdapat dalam ciri perjalanan yang dimaksud yaitu :

a. Jarak Perjalanan

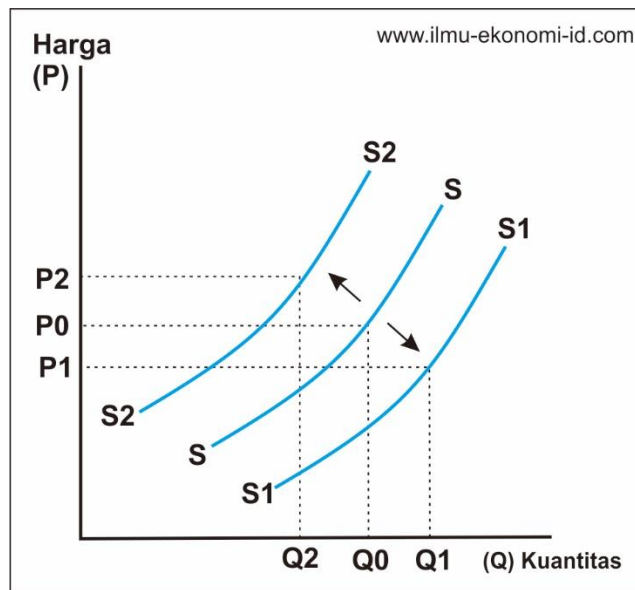
Jarak perjalanan mempengaruhi orang dalam menentukan pemilihan moda. Makin dekat jarak tempuh, pada umumnya orang makin memilih moda yang paling praktis.

b. Tujuan Perjalanan

Tujuan perjalanan mempunyai keterkaitan antara keinginan-keinginan masing-masing orang dalam memilih moda yang diinginkan. Karakteristik harga dan tingkat pelayanan dari semua moda akan mempengaruhi jenis moda yang akan digunakan orang yang melakukan perjalanan. Karakteristik sosioekonomi juga akan mempengaruhi permintaan transportasi karena pada hakikatnya permintaan bersifat turunan (Morlok,1991).

B. Penawaran Transportasi

Secara umum fungsi penawaran atau kurva penawaran menentukan hubungan antara harga pasar untuk suatu komoditi dengan jumlah komoditi yang akan dihasilkan dan dijual oleh para produsen. Bentuk khas dari kurva penawaran seperti diungkapkan Samuelson,1958 dalam Morlok,1991 dapat dilihat dalam Gambar 2.8 di bawah ini



Gambar II. 8 Contoh Fungsi Penawaran

Bentuk dasar tersebut bertitik tolak dari pemikiran bahwa kenaikan harga mengakibatkan meningkatnya jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual (Samuelson,1958 dalam Morlok,1991).

Permintaan adalah suatu fungsi positif dari biaya. Realita yang banyak terjadi di transportasi ditawarkan pada tingkat harga tertentu sehingga penawaran akan transportasi sangat dipengaruhi oleh harga-harga yang terlibat. Harga-harga yang terlibat, misalnya: biaya terminal (terminal cost) dan biaya pergerakan (movement cost) (Cahyo dan Made,2008).

Dari fungsi di atas dapat kita lihat bahwa ada kecenderungan semakin meningkatnya volume atau kuantitas perjalanan maka akan meningkatkan besarnya harga atau tarif yang dibebankan. Peningkatan volume perjalanan juga akan meningkatkan antrian jadwal perjalanan, waktu pengambilan dan penurunan penumpang, kepadatan lalu lintas dan yang lainnya. Sehingga akan meningkatkan biaya operasional kendaraan yang sebagai akibatnya akan meningkatkan tarif angkutan.

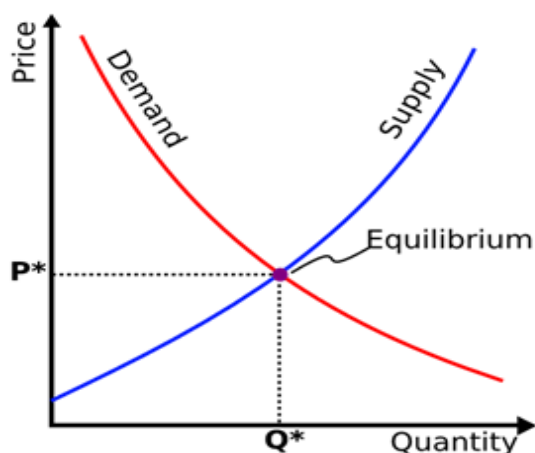
Penawaran jasa transportasi meliputi tingkat pelayanan dan harga yang bertitik tolak pada pandangan bahwa kenaikan harga mengakibatkan peningkatan jumlah yang dihasilkan dan ditawarkan untuk dijual. Tingkat

pelayanan transportasi berhubungan erat dengan volume, seperti halnya dengan penetapan harga. Berkaitan dengan pelayanan angkutan orang, menurut Marvin (1979) ada beberapa faktor yang dapat mempengaruhi hal diatas adalah :

- a. Kecepatan
- b. Keselamatan
- c. Frekuensi
- d. Keteraturan
- e. Kapasitas
- f. Kelengkapan
- g. Harga yang terjangkau
- h. Pertanggungjawaban
- i. Kenyamanan

C. Hubungan Antara Permintaan dan Penawaran Transportasi

Dalam pemikiran secara ekonomi yang sederhana, proses pertukaran barang dan jasa dapat terjadi sebagai akibat dari kombinasi antara permintaan dan penawaran. Titik keseimbangan kombinasi dua hal tersebut menjelaskan harga barang yang diperjual-belikan serta jumlahnya di pasaran (Tamin, 1997). Titik keseimbangan (p^* , q^*) didapat jika biaya marginal produksi dan penjualan barang sama dengan keuntungan marginal yang didapat dari hasil penjualan tersebut. Hal ini dapat diterangkan dengan grafik seperti ditulis oleh Morlok, 1991 berikut :



Gambar II. 9 Keseimbangan Penawaran dan Permintaan Untuk Suatu Barang Homogen di Pasar

II.5 Indikator dan Tingkat Pelayanan Angkutan

Indikator kinerja pelayanan adalah suatu bentuk konsep yang tepat yang merupakan suatu ukuran atau cara untuk mencapai tujuan, menyangkut aspek ekonomi dan teknik atau pengoperasian dari kinerja system. Indikator kinerja merupakan ukuran yang tepat yang berupa data tunggal atau perbandingan dua atau lebih suatu data. (Giannopoulos, G.A, 1989).

Indikator umumnya berbentuk ratio (angka perbandingan) yang terdiri dari dari angka-angka yang diperoleh dari sitem informasi maupun data base , baik dari segi keuangan (biaya, pendapatan) maupun dari segi operasional jumlah perjalanan, waktu tempuh dan lain-lain.

II.6 *Travel Time* dan *Travel Speed*

Menurut box (1976), studi untuk mengevaluasi kualitas pelayanan penumpang angkutan umum di sepanjang rute yang dilalui, penumpang selalu memilih moda yang memiliki kecepatan tinggi dan *delay* yang rendah, dengan kata lain, moda yang memiliki waktu tempuh paling singkat. Lebih jauh dijelaskan juga bahwa untuk mengukur efisiensi pengoperasian angkutan umum digunakan parameter kecepatan perjalanan, *Load Factor* dan penjadwalan yang sesuai dengan keutuhan perjalanan penumpang.

II.7 Performa Angkutan Umum

Performa angkutan umum ditinjau dari dua segi, yaitu segi efektifitas dan segi efisiensi. (Sonny Siswadi MK, 2009). Standar ukuran kinerja angkutan umum dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel II. 1 Standar Ukuran Kinerja Angkutan Umum Standar Ukuran Kinerja Angkutan Umum

Indikator		Parameter	Standar
Efektif	Kemudahan	Panjang trayek yang dilalui/luas areal yang dilyani	-
	Kapasitas	Jumlah kendaraan/panjang trayek yang dilalui (kend/jam)	-
	Kualitas	<ul style="list-style-type: none"> • Kecepatan (km/jam) • Headway (menit) • Waktu Tunggu penumpang (menit) 	<ul style="list-style-type: none"> • 10-12* • 10-20* • 5-10*
Efisiensi	Load Factor	Jumlah Penumpang perkapasitas duduk/satuan waktu (%)	70%
	Utilitas	Jarak Tempuh/hari (km/hari)	<ul style="list-style-type: none"> • 230-260 • 200
	Availability	Jumlah bus beroperasi/total bus yang dimiliki trayek (%)	80-90 %
	Umur Kendaraan	Umur Rata-rata bus (tahun)	10 Tahun
	Kelayakan	Pendapatan/Biaya Operasi	1,05 – 1,08

Sumber: Bank Dunia **PP No.41/1993

A. Faktor Muat (Load Factor)

Untuk mengetahui kemampuan operasional kendaraan pada suatu rute dikaitkan dengan keseimbangan *supply-demand* dinyatakan sebagai faktor muatan (*load faktor*). Faktor muatan (*load faktor*) merupakan pembagian antara permintaan (*demand*) yang ada dengan pemasukan (*supply*) yang tersedia. Faktor muatan dapat menjadi petunjuk untuk mengetahui apakah jumlah armada

yang ada masih kurang, mencukupi, atau melebihi kebutuhan suatu lintasan angkutan umum.

Jumlah armada yang tepat sesuai dengan kebutuhan sulit dipastikan, yang dapat dilakukan adalah mendekati besarnya angka kebutuhan. Ketidak pastian itu disebabkan oleh pola pergerakan penduduk yang tidak merata sepanjang waktu misalnya pada jam-jam sibuk dan jam-jam biasa besar jumlah permintaan penumpang sangat berbeda. Besarnya kebutuhan angkutan umum dipengaruhi :

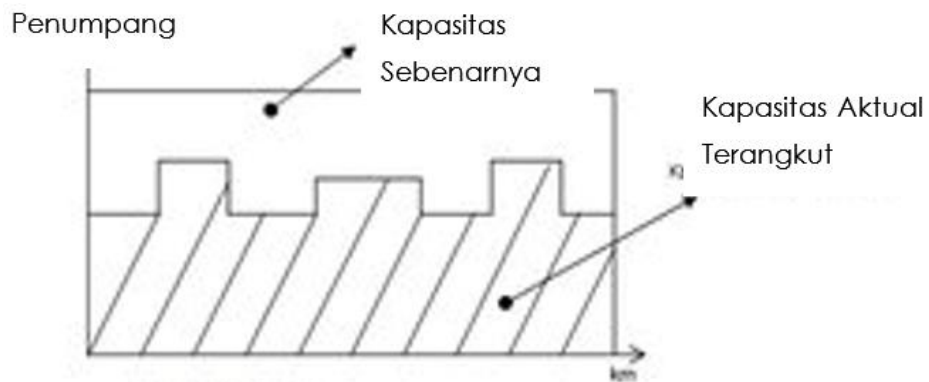
- a. Jumlah penumpang pada jam puncak;
- b. Kapasitas kendaraan;
- c. Standar beban tiap kendaraan;
- d. Waktu 1 trip kendaraan.

Dasar perhitungan faktor muatan atau load factor adalah merupakan perbandingan banyaknya antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam %. Menurut Pasal 28 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor: 41 Tahun 1993 mengatur penambahan kendaraan untuk trayek yang sudah terbuka dengan menggunakan pendekatan faktor muatan diatas 70%, kecuali untuk trayek perintis. Loading Faktor Moda Berbasis Sistem

$$\text{Load Faktor Titik (LFT)} = \frac{\text{Isi pada titik } i}{\text{Kapasitas Titik}}$$

$$\text{Load Faktor Ruang (LFR)} = \frac{\text{Isi pada koridor}}{\text{Kapasitas Ruang}}$$

Diilustrasikan dibawah ini:



Gambar II. 10 Ilustrasi Faktor Muat (Load Factor)

$$\text{Load Factor (LF)} = \frac{\text{Kapabilitas Aktual}}{\text{Kapabilitas Sebenarnya}}$$

Kapasitas sebenarnya biasa disebut juga Kapasitas Ruang atau Kapasitas Lintas suatu moda dalam satu koridor, sehingga rumusan *Load Factor* diatas bisa dituliskan sebagai berikut:

$$\text{Load Faktor (LF)} = \frac{\text{Kapabilitas Terangkut}}{\text{Kapabilitas Lintas}}$$

Nilai *load factor* dapat dihitung dengan menggunakan rumus :

$$L_f = \frac{P_{sg}}{C} \times 100$$

Dimana :

L_f = Load factor (%)

P_{sg} = Total jumlah penumpang pada setiap zona (penumpang)

C = Kapasitas kendaraan (penumpang)

B. Kapasitas Operasi dan Jenis Kendaraan

Kapasitas kendaraan menyatakan jumlah penumpang yang dapat diangkut dalam satu kali muatan secara maksimal dan masih dalam batas yang disyaratkan tanpa mengabaikan segi kenyamanan para penumpangnya. Kapasitas kendaraan diukur dari tempat duduk dan perkiraan tempat berdiri yang masih memungkinkan. Kapasitas kendaraan erat terkait dengan ukuran kendaraan yang

bersangkutan, dan berpengaruh pada penggunaan ruang dan mobilitas ketika bergerak pada jaringan jalan. Pertama akan mengambil banyak penumpang, selain itu juga dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas. Sedangkan headway yang tinggi akan mengakibatkan waktu tunggu yang terlalu lama bagi para pengguna.

Tabel II. 2 Kapasitas Penumpang Berbagai Jenis Angkutan Umum

Jenis Kendaraan	Kapasitas Penumpang			Kapasitas Penumpang (orang/hari/kendaraan)
	Duduk (orang)	Berdiri (orang)	Total (orang)	
MPU	8	-	8	250-300
Mobil Penumpang Umum (MPU)	19	-	19	300-400
Bus sedang	20	10	30	500-600
Bus besar It.tunggal	49	30	79	1000-1200
Bus besar It.ganda	85	35	120	1500-1800

Sumber : Dasar--Dasar Teknik Transportasi, Munawar, Ahmad, 2005

C. Frekuensi dan Headway

Frekuensi adalah jumlah perjalanan kendaraan dalam satuan waktu tertentu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau rendah, frekuensi tinggi berarti banyak perjalanan dalam periode waktu tertentu, secara relatif frekuensi rendah berarti sedikit perjalanan selama periode waktu tertentu. Frekuensi diartikan pula sebagai bagian yang penting bagi penumpang dan mempengaruhi moda mana yang ditetapkan untuk dipakai.

Headway didefinisikan sebagai ukuran yang menyatakan jarak atau waktu ketika bagian depan kendaraan yang berurutan melewati suatu titik pengamatan

pada ruas jalan. *Headway* rata-rata berdasarkan jarak merupakan pengukuran yang didasarkan pada konsentrasi kendaraan, dirumuskan sebagai berikut: (Morlok, 1985). Jika nilai *headway* tinggi maka frekuensi rendah dan sebaliknya jika *headway* rendah maka frekuensi tinggi.

Hubungan antara headway dan frekuensi adalah :

$$H = \frac{1}{f} \dots\dots\dots(2.2)$$

Sedangkan frekuensi adalah :

$$F = \frac{p}{C.L} \dots\dots\dots (2.3)$$

Dimana :

- H = headway (menit)
- F = frekuensi
- C = kapasitas kendaraan (penumpang)
- P = jumlah penumpang per jam pada seksi terpadat
- $L_{f(d)}$ = load factor design, diambil 70% (kondisi dinamis)

Waktu antara kendaraan ditetapkan berdasarkan rumus sebagai berikut :

$$H = \frac{60 \cdot C \cdot L}{P}$$

H = waktu antara (menit)
P = jumlah penumpang per jam pada seksi terpadat
C = kapasitas kendaraan (penumpang)
 L_f = faktor muat, diambil 70%

D. Waktu Tempuh Perjalanan

Waktu tempuh (*Round Trip Time-RTT*) adalah waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk melewati ruas jalan yang diamati, termasuk waktu berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan perlambatan karena hambatan. Penumpang biasanya menginginkan pelayanan jumlah total waktu tempuh yang sesingkat mungkin. Hal ini dibuktikan, bahwa kenyataannya penumpang yang memiliki uang cukup memilih perjalanannya dengan waktu tempuh yang lebih cepat. Pihak pengguna

dalam hal ini menghendaki pelayanan yang cepat dengan frekuensi yang tinggi. Total waktu tempuh ditentukan oleh :

- a. Mobilitas, yaitu kemudahan angkutan umum untuk bergerak. Dipengaruhi oleh kecepatan pada jaringan jalan, kecepatan pada setiap link yang dilalui, tundaan disetiap persimpangan dan pesatnya keramaian.
- b. Aksesibilitas, kemudahan untuk mencapai tujuan yang ditentukan oleh lokasi tujuan pada jaringan jalan yang ada.

Penentuan waktu tempuh sirkulasi adalah :

$$CT_{ABA} = (T_{AB} + T_{BA}) + (\sigma_{AB}^2 + \sigma_{BA}^2) + (T_{TA} + T_{TB})$$

Dimana :

- CT_{ABA} = waktu tempuh /sirkulasi dari A ke B dan kembali ke A
- T_{AB} = waktu perjalanan rata-rata dari A ke B
- T_{BA} = waktu perjalanan rata-rata dari B ke A
- σ_{AB}^2 = deviasi waktu perjalanan rata-rata dari A ke B (asumsi di Provinsi Banten 10-25 %)
- σ_{BA}^2 = deviasi waktu perjalanan rata-rata dari B ke A asumsi di Provinsi Banten 10-25 %)
- T_{TA} = waktu henti kendaraan di A (asumsi 5 %)
- T_{TB} = waktu henti kendaraan di B (asumsi 5 %)

E. Kecepatan Perjalanan

Kecepatan perjalanan adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua simpul yang dihitung dari dengan menghitung dari jarak antara kedua simpul dibagi dengan waktu tempuh antara kedua simpul tersebut. Didalam perhitungan waktu tempuh tersebut sudah termasuk waktu tundaan/delay yang terjadi selama menempuh antara kedua simpul tersebut. Perhitungan kecepatan perjalanan merupakan informasi yang digunakan dalam perencanaan perjalanan, termasuk dalam membuat jadwal perjalanan angkutan umum. Oleh karena itu survei kecepatan merupakan perangkat yang diperlukan oleh para perencana dalam merencanakan sistem transportasi, khususnya dalam penyusunan jadwal angkutan umum.

Rumus yang digunakan dalam menghitung kecepatan perjalanan sama seperti pada perhitungan kecepatan sesaat hanya saja jarak dan waktu yang digunakan lebih jauh dan lebih lama, berikut ditunjukkan rumus yang digunakan untuk mengukur kecepatan:

$$\text{Kecepatan Perjalanan} = \frac{\text{Jarak}}{\text{Waktu}}$$

F. Jumlah Armada

Salah satu tolak ukur keberhasilan pengelolaan perangkutan adalah terpenuhinya kebutuhan kendaraan atau armada yang siap operasi pada saat diperlukan dalam jumlah yang optimal. Hal ini berhubungan dengan berapa kapasitas yang harus disediakan untuk mengangkut, berapa jumlah calon penumpang atau barang, dari mana asalnya, kemana tujuannya, dan kapan waktunya. Pengertian optimal dalam hal ini adalah kapasitas tersedia sedemikian rupa sehingga mampu memberikan pelayanan yang maksimal pada masa sibuk, namun tidak terlalu banyak kendaraan yang menganggur pada masa sepi.

Masalah ini menjadi sangat penting bagi pengelola angkutan dengan tujuan:

- a. Mencapai hasil optimal yakni keseimbangan sediaan dan permintaan di setiap sektor pelayanan ;
- b. Menjadi pedoman atau acuan bagi pemda dalam memberikan izin operasi angkutan umum ;
- c. Menghindarkan persaingan tidak sehat di antara pelayanan jasa angkutan ;
- d. Menghindarkan "rebutan" muatan diantara pelayanan jasa angkutan;
- e. Menghindarkan penumpukan trayek pada ruas jalan tertentu ;
- f. Menjalin keandalan layanan jasa angkutan bagi masyarakat.

Secara keseluruhan, pada satu sisi adalah menjamin dunia usaha agar tetap mampu mengembangkan diri karena dapat meraih keuntungan yang wajar dari usaha layanan jasa angkutan. Disisi lain, layanan kepada

masyarakat dapat terjaga pada tingkat maksimal. Dalam menentukan jumlah armada yang dibutuhkan untuk melayani suatu trayek dari sistem angkutan umum berdasarkan waktu tempuh terdapat beberapa variabel utama yang perlu diketahui. Adapun Variabel tersebut adalah :

- a Volume Jumlah kendaraan yang dibutuhkan untuk melayani suatu trayek.
- b Waktu Tempuh rute waktu perjalanan yang diperlukan untuk melintas dari ujung ke ujung
- c *Headway* selang waktu keberangkatan kendaraan.

Hubungan dasar dari ketiga variable tersebut selanjutnya dinyatakan dalam sebuah hubungan matematis, yaitu :

$$V = \frac{CT}{H}$$

Dimana :

V = Volume/ jumlah kendaraan (unit)

CT = waktu tempuh (menit)

H = headway (menit)

Selanjutnya, besar kecilnya nilai waktu tempuh ditentukan oleh kecepatan dan jarak. Dengan meningkatkan kecepatan akan mempersingkat waktu tempuh dan waktu sirkulasi, sehingga volume yang diperlukan semakin sedikit.

Sedangkan untuk menentukan jumlah armada yang dibutuhkan untuk melayani suatu trayek dari sistem angkutan umum per waktu sirkulasinya, yaitu waktu yang dibutuhkan dari A ke B, kembali ke A; berdasarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 687 tahun 2002 tentang penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah

perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, ditetapkan berdasarkan rumus sebagai berikut :

$$K = \frac{CTABA}{HxfA}$$

Dimana:

K = jumlah armada per waktu sirkulasi (unit kendaraan)

CTABA = waktu sirkulasi kendaraan dari A ke B, kembali ke A (menit)

H = headway (menit)

fA = faktor ketersediaan kendaraan (100%)

Dan kebutuhan armada pada periode sibuk yang diperlukan dihitung dengan rumus :

$$K' = K \frac{W}{CTABA}$$

Dimana :

K' = kebutuhan armada pada periode sibuk (trip kendaraan)

K = jumlah armada per waktu sirkulasi (unit kendaraan)

W = periode jam sibuk (menit)

CT_{ABA} = waktu sirkulasi kendaraan dari A ke B, kembali ke A (menit)

II.8 Tingkat Kepuasan Konsumen Angkutan Umum Penumpang

Zeithamal (2004) merumuskan kepuasan konsumen sebagai "*customer's evaluation of a product or service in terms of whether that product or service has met their needs and expectation*". Dengan demikian kepuasan konsumen merupakan perilaku yang terbentuk terhadap barang atau jasa sebagai pembelian produk tersebut. Kepuasan konsumen ini sangat penting karena akan berdampak pada kelancaran bisnis atau perusahaan. Pelanggan yang merasa puas akan jasa/produk yang digunakannya akan kembali menggunakan jasa/produk yang ditawarkan. Hal ini akan membangun kesetiaan pelanggan.

Kepuasan konsumen sendiri diartikan sebagai suatu keadaan dimana harapan konsumen terhadap suatu produk sesuai dengan kenyataan yang diterima oleh konsumen tersebut tentang kemampuan produk tersebut. Jika produk tersebut jauh dibawah harapan konsumen maka ia akan kecewa.

Sebaliknya jika produk tersebut memenuhi harapan konsumen, maka ia akan senang. Harapan-harapan konsumen ini dapat diketahui dari pengalaman mereka sendiri saat menggunakan produk tersebut, omongan-omongan orang lain, dan informasi iklan yang dijanjikan oleh perusahaan yang menghasilkan produk tadi.

II.9 Tingkat Pelayanan Pelayanan Angkutan Umum

Untuk mengetahui apakah angkutan umum itu sudah berjalan dengan baik atau belum dapat dievaluasi dengan memakai indikator kendaraan angkutan umum berdasarkan standar yang telah ditetapkan pemerintah.

Terdapat beberapa standar dan indikator pelayanan yang diterapkan di Indonesia baik dari literatur studi angkutan umum standar *World Bank Policy Study*, 1986 maupun standar yang telah ditetapkan pemerintah yaitu standar Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dan Standar SK. Direjen No.274 Thn 1996, serta standar pelayanan angkutan umum yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan darat BPTJ tentang standar pelayanan angkutan umum untuk wilayah Jabodetabek.

Beberapa standar pelayanan dimaksud seperti sebagai berikut :

Tabel II.3 Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Indikator	Standar SK. Direjen No.687 Thn. 2022	Standar <i>World Bank</i>
1	<i>Load factor</i>	Rasio penumpang terangkut dengan kapasitas kendaraan : 70 %	Rasio penumpang terangkut dengan kapasitas: 70 %
2	<i>Headway</i>	Rata-rata : 5- 10 menit Maksimum : 10–20 menit	Rata-rata : 5-10 menit Maksimum: 10-20 menit
3	Waktu tempuh	Rata-rata : 1,0-1,5jam, Maksimum : 2- 3 jam	Rata-rata: 1 – 1,5 jam Maksimum : 2 – 3 jam
4	Kecepatan	Kecepatan perjalanan 10 – 20 km/jam	Daerah kepadatan tinggi :10– 12 km/jam

No	Indikator	Standar SK. Direjen No.687 Thn. 2022	Standar World Bank
			Daerah kepadatan rendah: 25 km/jam
6	Availability (Ketersediaan)		80%-90%

Sumber: World Bank, 1986, Stanadar SK. Direjen No. 687 Thn. 2022

a. Standar Perpindahan dan Waktu Tunggu (Transportation Research Board USA)

Tabel II. 3 Tingkat Perpindahan dan waktu tunggu

Tingkat Pelayanan	Jumlah Perpindahan	Waktu Menunggu (menit)
A	0	-
B	1	< 5
C	1	5-10
D	1	>10
E	2	
F	>2	

Sumber : TRB, USA

b. Standar Waktu Menunggu (Transportation Research Board USA)

Tabel II. 4 Waktu menunggu

Tingkat Pelayanan	Waktu Menunggu (menit)			
	<8	9-12	13-20	>21
A	85-100%	90-100%	95-100%	89-100%
B	45-84	80-89	90-94	95-98
C	66-74	70-79	80-89	90-94
D	55-65	60-69	65-79	75-89
E	50-54	50-59	50-64	50-74
F	<50	<50	<50	<50

Sumber : TRB, USA

BAB III

METODOLOGI

Dalam BAB ini secara menyeluruh akan diuraikan terkait tentang metodologi penelitian yang akan digunakan diantaranya terbagi menjadi 2 (dua) yaitu Metodologi Kegiatan dan Metodologi Pengumpulan data (survey) yang mana pada tahapan – tahapan metodologi tersebut tidak terlepas dari ruang lingkup dan batasan kajian yang telah ditetapkan di dalam Kerangka Acuan Kerja (KAK) yang telah diberikan oleh pihak Dinas Perhubungan Provinsi Banten, sehingga diharapkan akan diperoleh suatu acuan dalam pelaksanaan kegiatan Penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota, Perkotaan dan Pedesaan Dalam Wilayah Provinsi Banten.

III.1 Kerangka Pikir Studi

Dalam penyusunan penelitian ini, dilakukan beberapa tahapan yang dianggap perlu, yang mana prosedur pelaksanaannya secara garis besar terdiri dari tahapan adalah sebagai berikut :

A. Tahap 1 (Studi Literatur)

Tahap pertama adalah memperhatikan dan mempelajari latar belakang secara detail, perumusan masalah, dan study literatur dalam mendapatkan dasar – dasar teori yang digunakan dalam penelitian pada wilayah studi. Yang menjadi data pokok untuk referensi dari tahap ini adalah jurnal penelitian, peraturan dan perundang – undangan, Peraturan pemerintah, Surat Keputusan Menteri, peraturan – peraturan daerah dan sumber referensi lain yang terkait dengan penelitian dan permasalahan yang diambil dalam studi ini.

B. Tahap 2 (Survei Persiapan)

Dalam Tahap ini dilakukan persiapan survei yang meliputi jumlag sampel obyek survei, Lokasi titik survei, dan hal-hal lain yang diperlukan

dalam penelitian yang dilakukan. Selanjutnya melihat keterbatasan waktu dan biaya ada maka pengambilan sampel dilakukan sesuai dengan Panduan Pengumpulan Data Angkutan Perkotaan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, disebutkan bahwa besarnya sampel yang harus diambil pada prinsipnya bisa diambil 10% dari populasi. Tetapi bila 10% dari populasi tersebut angka yang diperoleh di bawah 15, maka sampel yang diambil harus lebih besar dari 10%. Secara umum persiapan survey tersebut adalah sebagai berikut :

1. Batasan Survei Penumpang Naik dan Turun Dalam Kendaraan

Survei dilakukan pada seluruh trayek angkutan antar kota antara propinsi, yang melayani di wilayah Provinsi Banten dengan mempertimbangkan sampel armada angkutan perkotaan yang dilakukan pengambilan data.

2. Batasan Survei Wawancara Penumpang Dalam Kendaraan

Survei ini dilakukan di dalam kendaraan umum dengan melakukan wawancara langsung kepada penumpang trayek angkutan antar kota (AKDP), yang melayani di wilayah Provinsi Banten dengan mempertimbangkan sampel responden dalam pengambilan data.

3. Lokasi Survei Statis

Dalam kegiatan survei statis ini pengumpulan data dilaksanakan pada terminal tipe A dan tipe B dengan tujuan adalah melakukan survei inventarisasi prasarana terminal dan kendaraan angkutan umum yang melayani trayek AKDP.

C. Tahap 3 (Pengambilan Data)

Pengambilan data merupakan metode yang digunakan untuk mendapatkan data – data yang diperlukan dalam pelaksanaan studi ini. Secara umum metode yang dipakai pada pelaksanaan studi ini adalah pengambilan data sekunder dan data primer. Penjelasan tahap pengambilan data dalam pelaksanaan kegiatan Inventarisasi Jaringan Pelayanan Angkutan Provinsi Banten tahun 2024 adalah sebagai berikut :

1. Pengambilan Data Sekunder

Pada proses pengambilan data sekunder ini, data sekunder tersebut diperoleh dari instansi – instansi terkait dengan penyusunan studi ini. Data - data tersebut adalah sebagai berikut :

- Surat Keputusan Gubernur tentang Penetapan Trayek Angkutan Umum Provinsi Banten
- Data Matrik Asal Tujuan (OD Matrik) Provinsi Banten
- Daftar Trayek Angkutan Umum beroperasi (Nomor Trayek, Jumlah Armada)
- Peta Jaringan Trayek
- Peta Jaringan Jalan
- Lokasi Simpul Transportasi dan Halte
- Kebijakan dan rencana pengembangan transportasi umum Provinsi Banten;
- RTRW Provinsi Banten Terbaru
- Kajian terdahulu, terkait kinerja operasional angkutan umum dan evaluasinya.

2. Pengambilan Data Primer

Dalam tahap pengambilan data primer ini, akan dijabarkan tentang tata acara perolehan data. Data primer ini merupakan data yang diperoleh melalui survey dan pengambilan data langsung dari lapangan. Adapun data primer yang diambil secara langsung di lapangan seperti yang akan dijelaskan sebagai berikut :

a. Survei Penumpang Naik dan Turun Dalam Kendaraan (Dinamis)

Survei Penumpang Naik dan Turun Dalam Kendaraan adalah survei yang pelaksanaannya dilakukan didalam kendaraan/sarana dengan metode pencatatan jumlah penumpang yang naik dan/atau turun dari kendaraan yang menempuh suatu trayek dimana surveyor mencatat jumlah penumpang yang naik dan turun pada saat perjalanan pada setiap segmen. Adapun data yang diperoleh adalah

data kinerja angkutan umum yang dilakukan melalui survei dinamis adalah sebagai berikut :

- 1) Jumlah penumpang yang diangkut pada trayek yang disurvei selama waktu yang ditentukan yaitu total penumpang naik atau turun yang diperoleh dari survei untuk menghitung total penumpang pada jam – jam sibuk atau jam – jam tidak sibuk.
- 2) Faktor Muat (*Load Factor*) dinamis, diperoleh dari perbandingan antara kapasitas kursi pada sarana angkutan umum dengan jumlah penumpang yang naik dalam satu kali perjalanan yang mana hasilnya dinyatakan dalam satuan persentase (%).
- 3) Waktu Perjalanan, yaitu total waktu yang digunakan untuk melayani suatu trayek dalam satu kali perjalanan, termasuk tundaan, waktu berhenti dalam menaikkan dan menurunkan penumpang.
- 4) Produktifitas ruas atau segmen pada trayek angkutan umum, yaitu total penumpang yang naik pada ruas atau segmen.
- 5) Survei dilakukan dalam mengamati dan mencatat data – data yang akan diambil dalam tahap survei dinamis yang mana jumlah pengamatan yang dilakukan pada jam sibuk pagi dan jam sibuk sore serta pada jam tidak sibuk, yang dilaksanakan pada semua trayek BRT dan Feeder serta angkutan umum konvensional.
- 6) Dalam pelaksanaan survei dinamis ini, dalam pengambilan datanya menggunakan formulir survei dinamis yang dapat dilihat pada dalam buku laporan ini pada lampiran Formulir Survei Dinamis.

b. Survei Wawancara Penumpang Dalam Kendaraan

Survei ini dilakukan di dalam kendaraan umum dengan melakukan wawancara langsung kepada penumpang, sehingga diperoleh karakteristik perjalanan penumpang dengan kendaraan umum pada

suatu trayek. Maksud dilaksanakannya survei ini adalah untuk mengumpulkan data yang berkaitan dengan gambaran pelayanan angkutan umum, meliputi:

- Asal dan tujuan penumpang pada tiap-tiap trayek
- Jumlah penumpang yang melakukan perpindahan dalam satu perjalanan untuk setiap trayek,
- Moda lain yang digunakan sebelum dan sesudahnya

Kemudian tujuan dari survei ini adalah :

Untuk mendapatkan informasi kinerja pelayanan pada trayek angkutan antar kota (AKDP), perkotaan dan pedesaan dalam Provinsi Banten, yang akan digunakan untuk kegiatan perencanaan angkutan yang meliputi evaluasi tingkat pelayanan angkutan, serta penyusunan rencana dan program aksi.

Target data yang diamati adalah :

- Tanda Nomor Kendaraan;
- Kode dan nama trayek;
- Jam mulai/durasi survei;
- Asal dan tujuan penumpang (minimal kelurahan);
- Perpindahan penumpang;
- Kendaraan yang digunakan sebelumnya;
- Kendaraan yang digunakan sesudahnya;

c. Survei Statis

Survei statis adalah survei yang pelaksanaan surveinya dilakukan pada lokasi terminal tipe B. Adapun maksud pelaksanaan survei ini adalah untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan gambaran pelayanan dari angkutan umum yang dimana data – data yang akan diperoleh adalah sebagai berikut :

- 1) Jumlah armada yang beroperasi yaitu jumlah kendaraan angkutan umum penumpang dalam suatu trayek yang beroperasi selama waktu pelayanan yang telah ditentukan.
- 2) Frekuensi pelayanan adalah jumlah kendaraan penumpang per – satuan waktu. Besarnya indikator ini dapat dinyatakan dalam kendaraan per – jam atau kendaraan per – hari.
- 3) Waktu antara (*Headway*) adalah suatu interval waktu antara satu sarana/kendaraan dengan sarana/kendaraan lain yang melintas pada ruas atau titik tertentu. Adapaun indikator ini dinyatakan dalam satuan waktu menit.
- 4) Data kondisi fasilitas prasarana terminal
- 5) Data kondisi fasilitas sarana angkutan umum (bus) AKDP

Pengambilan datanya menggunakan formulir survei statis/inventarisasi yang dapat dilihat pada dalam buku laporan ini pada lampiran Formulir Survei Statis.

D. Tahap 4 (Pengolahan Data, Analisis, Dan Kesimpulan)

Dalam tahap ini adapun kegiatan yang dilakukan adalah pengolahan data, analisis dan kesimpulan. Data yang telah di peroleh akan diolah dalam bentuk table, grafik dan gambar lalu hasil perhitungan dengan menggunakan rumus – rumus yang menggambarkan indikator – indikator kinerja pelayan angkutan umum pada lokasi study maupun indikator dan faktor-faktor lain yang berhubungan dengan rencana pengembangan jaringan trayek perkotaan yang akan ditetapkan.

Analisis dilakukan baik secara kualitatif maupun kuantitatif meliputi antara lain :

1. Analisis kondisi eksisting layanan angkutan antar kota (AKDP), perkotaan pedesaan dalam Provinsi Banten
2. Analisis permintaan transportasi
3. Evaluasi kinerja rute layanan eksisting

4. Analisis kinerja operasional angkutan perkotaan
5. Analisis kebutuhan armada pada masing-masing trayek angkutan perkotaan sebagai bahan pertimbangan dalam pemberian izin trayek
6. Analisis regulasi terkait dengan jenis prasarana dan sarana moda transportasi angkutan antar kota (AKDP), perkotaan pedesaan dalam Provinsi Banten
7. Analisis aksesibilitas layanan angkutan angkutan antar kota (AKDP), perkotaan pedesaan dalam Provinsi Banten
8. Analisis terhadap lokasi atau simpul yang dapat digunakan sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang
9. Analisis tata guna lahan dan rencana tata ruang
10. Analisis kelembagaan angkutan angkutan antar kota (AKDP), perkotaan pedesaan dalam Provinsi Banten

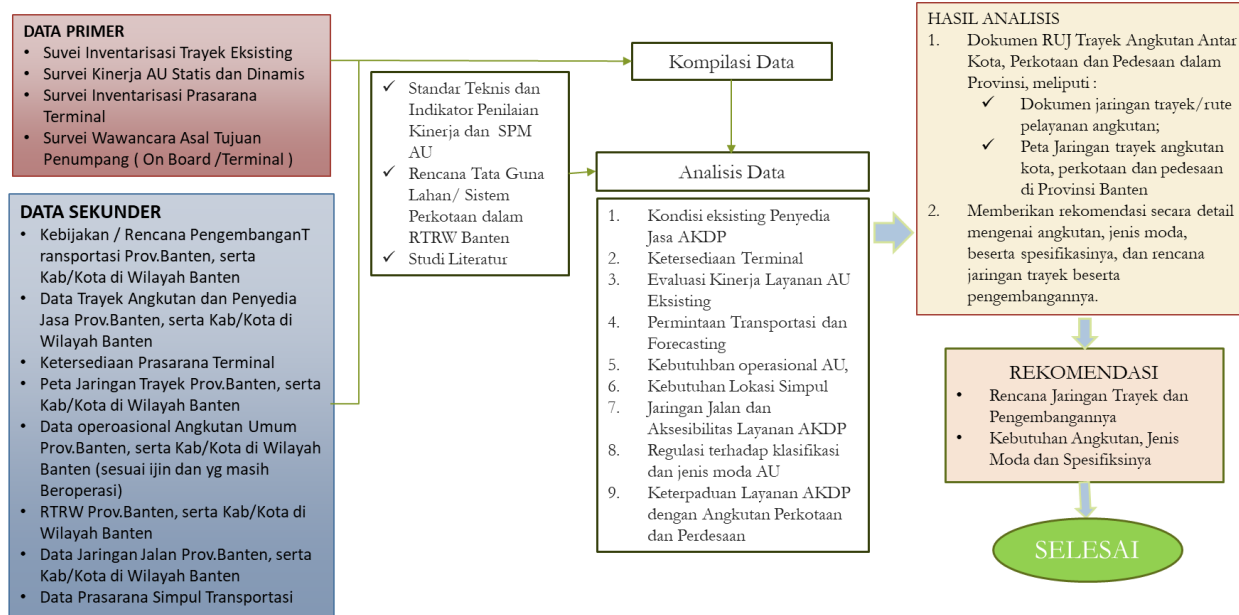
III.2 Instrumen (Perlengkapan Dan Peralatan)

Dalam pelaksanaan studi “ Penetapan Rencana Umum Jaringan Angkutan Antar Kota (AKDP), Perkotaan dan Pedesaan dalam Provinsi Banten”, instrument atau peralatan dan perlengkapan pendukung pelaksanaan studi ini dalam pemengambilan data, proses pengolahan data, analisi dan lain – lain adalah berupa :

1. Komputer/laptop dengan bantuan program yang dibutuhkan pada kegiatan ini
2. Lembar panduan pengambilan data
3. Lembar Formulir
4. Tenaga Surveior dan supervisor (pengawas)
5. Alat tulis
6. Alat komunikasi
7. Kamera (untuk keperluan dokumentasi kegiatan).

III.3 Bagan Alir

Dari seluruh rincian dan penjelasan kegiatan diatas, agar lebih memudahkan, konsultan menyajikan alur proses kegiatan tersebut dalam suatu bagan alir kegiatan sebagai berikut :



Gambar III.1. Bagan Alir Kegiatan

III.4 Metode Survei

Dalam pengumpulan data, dengan membuat beberapa pertanyaan dengan melihat beberapa variable yang akan di teliti terhadap objek penelitian dan berkaitan dengan data sekunder, cara atau teknik survei yang di gunakan dalam pengambilan data adalah dapat menggunakan metode pendekatan sebagai berikut :

1. Mengumpulkan Data Sekunder yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan.

Pengumpulan data sekunder dilakukan dengan menghubungi instansi-instansi yang terkait yang berhubungan dengan pengambilan data untuk memenuhi referensi yang di perlukan, serta studi kepustakaan guna mendapatkan referensi yang di perlukan, data-data tersebut adalah:

- a. Data Jaringan Jalan Terbaru
 - b. Data RTRW dan Tata Guna Lahan sekitar Lokasi study
 - c. Data Trayek Angkutan Perkotaan
 - d. Peta Trayek Angkutan Perkotaan
 - e. Data Jumlah Armada Perkotaan yang beroperasi
 - f. Data Kelembagaan Angkutan Perkotaan Existing
 - g. Jarak tempuh
 - h. Waktu Perjalanan
 - i. Jadwal Kedatangan dan Keberangkatan
2. Melakukan pengumpulan Data Primer dengan pengamatan langsung di lokasi penelitian.

Data yang diperoleh secara langsung di lokasi studi dalam bentuk survei lapangan, dengan tujuan untuk mengetahui kondisi yang ada dilapangan guna merumuskan permasalahan dan perencanaan yang akan dilakukan. Data primer yang diperoleh dalam kegiatan ini adalah :

1. Load Faktor
2. Jumlah Penumpang
3. Waktu tempuh kendaraan

4. Waktu Antara Kendaraan (Headway)
5. Asal tujuan perjalanan (wawancara penumpang)
6. Kecepatan Rata-rata perjalanan
7. Kondisi Jaringan Jalan dan Ruas Jalan
8. Titik lokasi naik turun penumpang angkutan perkotaan

3. Wawancara Penumpang

Terhadap penumpang menggunakan formular/blangko kuesioner yang di isi oleh penumpang atau bisa ditanyakan langsung oleh surveyor kepada penumpang pada waktu pelaksanaan survey on bus pada angkutan perkotaan. Survey wawancara ini dimaksudkan untuk mendapatkan data asal dan atau tujuan perjalanan dari setiap pengguna angkutan umum.

BAB IV

GAMBARAN UMUM

IV.1 Kondisi Wilayah

Wilayah Banten terletak di antara 5°7'50"-7°1'11" Lintang Selatan dan 105°1'11"-106°7'12" Bujur Timur, berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2000 luas wilayah Banten adalah 9.352,77 km². Provinsi Banten terdiri dari 4 kota, 4 kabupaten, 155 kecamatan, 313 kelurahan, dan 1.238 desa.

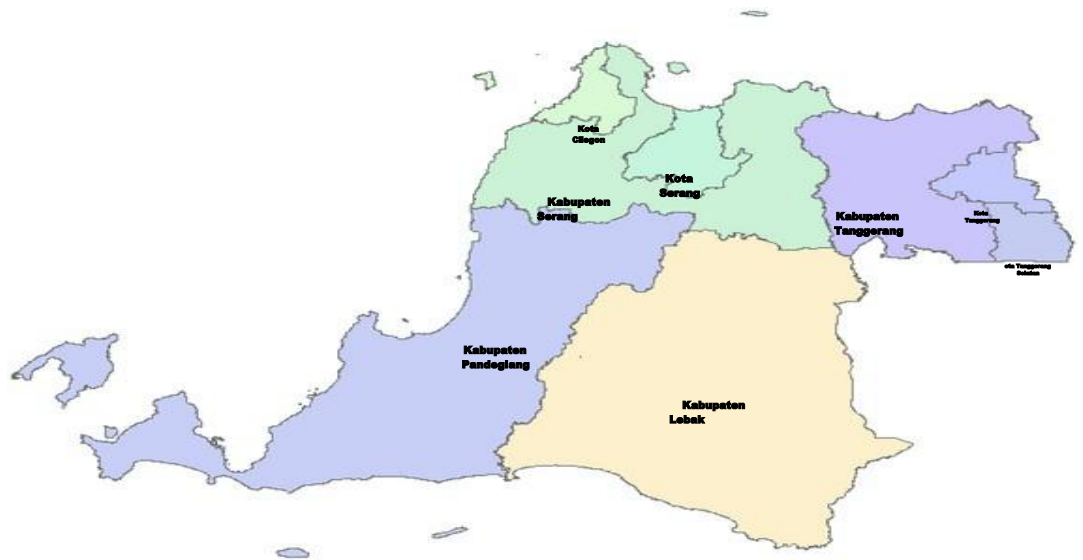
Berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 100.1.1-6117 Tahun 2022, Provinsi Banten memiliki empat wilayah kabupaten dan empat kota, yaitu:

Kota di Banten		Kabupaten di Banten
1. Kota Cilegon		1. Kabupaten Lebak
2. KotaTangerang		2. Kabupaten Pandeglang
3. Kota Serang		3. Kabupaten Serang
4. KotaTangerang Selatan		4. KabupatenTangerang

Provinsi Banten memiliki Batasan wilayah bagian utara berbatasan dengan Laut Jawa, bagian timur berbatasan dengan Provinsi DKI Jakarta dan Provinsi Jawa Barat, bagian selatan berbatasan dengan Samudera Hindia, dan bagian barat berbatasan dengan Selat Sunda.

Banten secara geografis dan pemerintahan juga berperan sebagai zona penyangga bagi Jakarta. Peran ini utamanya berfungsi di wilayah Tangerang Raya yang meliputi Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan

Secara topografi, Provinsi Banten secara umum merupakan dataran rendah dengan ketinggian 0 – 257,93 meter di atas permukaan laut dengan tinggi wilayah per kabupaten kota rata-rata berada di kisaran 28,17-38,01 mdpl, sedangkan kabupaten dengan ketinggian yang paling tinggi yaitu 257,93 mdpl adalah Kabupaten Padeuglang.



Gambar IV. 1 Peta Wilayah Provinsi Banten

Sumber : Indonesia Geospasial

Tabel Iv. 1 Luas Wilayah Provinsi Banten

KABUPATEN/KOTA	IBUKOTA KABUPATEN/KOTA	Luas Total Area (km² /sq.km)
Kabupaten Pandeglang	Pandeglang	2 771,414
Kabupaten Lebak	Rangkasbitung	3 312,180
Kabupaten Tangerang	Tigaraksa	1 027,757
Kabupaten Serang	Serang	1 469,908
Kota Tangerang	Tangerang	178,347
Kota Cilegon	Cilegon	162,514
Kota Serang	Serang	265,787
Kota Tangerang Selatan	Ciputat	164,860
Jumlah		9 352,767

Sumber: BPS Provinsi Banten, 2024

A. Kependudukan

Jika di lihat dari jumlah penduduk berdasarkan data statistik pada tahun 2024 jumlah penduduk Provinsi Banten sebanyak 12 431 391 jiwa penduduk meningkat 1,16 persen dari tahun sebelumnya dengan distribusi persebaran jumlah penduduk paling banyak terdapat pada Kabupaten Tangerang sebesar 3.400,486 jiwa. Sebagai daerah penyangga Ibu kota Negara, Provinsi Banten dikatakan daerah cukup padat, setiap kilometer persegi dihuni oleh 1.329 jiwa. di mana Kota Tanggerrang merupakan Kota terpadat dengan penghuni 11.012 jiwa untuk setiap kilometer persegi, dan Kabupaten Pandeglang merupakan kecamatan yang paling rendah tingkat kepadatannya dengan penghuni sebanyak 472 jiwa untuk setiap kilometer persegi.

Tahun 2023

Tabel Iv. 2 Jumlah dan laju pertumbuhan penduduk Provinsi Banter pada Tahun 2023

KABUPATEN/KOT A	Penduduk	Laju Penduduk 2020-2022
Pandeglang	1.325,952	1,10
Lebak	1.449,205	1,18
Tangerang	3.400,486	1,25
Serang	1.701,803	1,28
Kota Tangerang	1.963,966	0,95
Kota Culegon	455,617	1,25
Kota Serang	734,866	1,61
Kota Tangerang Selatan	1.399,496	0,88
Jumlah	12.431,391	1,16

Sumber: BPS Provinsi Banten, 2024

B. Perekonomian Wilayah

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan nilai tambah bruto seluruh barang dan jasa yang tercipta di wilayah domestik suatu negara yang timbul akibat berbagai aktivitas ekonomi. PDRB atas dasar harga berlaku disusun berdasarkan harga

pada periode penghitungan, untuk melihat struktur perekonomian. PDRB atas dasar harga konstan disusun berdasarkan harga pada tahun dasar dan bertujuan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi. PDRB menurut lapangan usaha dibagi menjadi 17 jenis, sebagai berikut:

Tabel Iv. 3 Produk Domestik Regional Bruto Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Provinsi Banten (miliar rupiah), 2018-2022

Lapangan Usaha/Industri	2018	2019	2020	2021	022
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan/Agriculture, Forestry, and Fishing	37.018,35	38.998,27	40.199,75	44.050,68	46.608,45
Pertambangan dan Penggalian/Mining and Quarrying	4.375,91	4.269,64	4.658,86	4.142,46	.504,21
Industri Pengolahan/Manufacturing	203.249,81	195.331,62	209.814,53	227.665,58	46.265,69
Pengadaan Listrik dan Gas/Electricity and Gas	509,83	550,95	585,16	612,68	652,28
Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang Water Supply; Sewerage, Waste Management, and Remediation Activities	73.327,25	71.551,76	82.096,70	91.184,67	5.666,94
Konstruksi/ Construction	84.199,74	83.240,61	85.898,99	93.547,29	01.006,64

Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor Wholesale and Retail Trade; Repair of Motor Vehicles and Motorcycle	71.188,56	40.458,22	41.693,85	71.161,82	0.542,70
Transportasi dan Pergudangan/ Transportation and Storage	71.188,56	40.458,22	41.693,85	71.161,82	0.542,70
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum/Accommodation and Food Service Activities	15.852,96	15.154,34	15.890,83	17.447,46	9.150,09
Informasi dan komunikasi	23.278,14	25.200,74	26.574,75	28.218,24	0.601,82
Jasa Keuangan dan Jasa	19.713,72	20.300,42	22.323,54	25.307,63	25.724,53
Real Estat/ Real Estate Activities	52.186,16	54.258,20	56.397,21	60.289,40	4.183,34
Jasa Perusahaan/ Business Activities	7.492,68	7.325,21	7.329,42	7.918,16	8.820,02

Jasa Pendidikan/ Education	13.657,22	14.210,48	14.457,87	15.227,22	6.117,88
Jasa Keuangan dan Jasa	23.716,27	24.495,93	24.346,20	24.581,06	26.680,99
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial Human Health and Social Work Activities	8.369,18	9.183,12	10.298,33	10.687,98	1.841,83
Jasa Lainnya/Other Services Activities	11.149,97	10.861,69	11.163,47	12.163,45	3.971,78

Sumber: RTRW PROVINSI BANTEN 2023-2043

Berdasarkan pada tabel PDRB Atas Dasar Harga Berlaku Menurut Lapangan Usaha di Provinsi Banten pada tahun 2022 PDRB mengalami kenaikan sebesar 81.353,28 miliar rupiah dari tahun sebelumnya. Lapangan Usaha yang memiliki nilai PDRB tinggi dalam setiap tahunnya yaitu lapangan usaha Industri Pengolahan.

IV.2 Sektor Transportasi

Indonesia, sebagai negara kepulauan terbesar di dunia, menghadapi tantangan besar dalam mengelola dan mengembangkan sistem transportasi yang efisien dan merata di seluruh wilayahnya. Transportasi merupakan tulang punggung perekonomian dan mobilitas sosial masyarakat. Dari Sabang sampai Merauke, beragam moda transportasi - darat, laut, dan udara - memiliki peran krusial dalam menghubungkan pulau-pulau yang tersebar luas.

Provinsi Banten, sebagai salah satu wilayah yang berbatasan langsung dengan ibu kota negara, Jakarta, memiliki posisi strategis dalam peta transportasi nasional. Keberadaan pelabuhan Merak yang menjadi gerbang utama menuju Pulau Sumatera dan akses langsung ke Bandara Internasional Soekarno-Hatta menempatkan Banten sebagai simpul penting dalam jaringan transportasi nasional.

Namun, meski memiliki posisi strategis, kondisi transportasi di Banten masih dihadapkan pada berbagai tantangan. Infrastruktur jalan di beberapa daerah masih memerlukan peningkatan kualitas untuk mendukung arus kendaraan yang semakin tinggi. Kemacetan lalu lintas terutama di kawasan industri dan pelabuhan menjadi masalah yang memerlukan penanganan segera. Selain itu, transportasi publik di Banten, seperti bus dan kereta, masih perlu diperbaiki baik dari segi jumlah armada maupun kualitas layanan.

Salah satu upaya yang sedang dilakukan adalah pembangunan dan pengembangan jalan tol serta peningkatan layanan kereta api, termasuk rencana pengembangan jalur kereta cepat yang menghubungkan Jakarta dengan kota-kota besar di Jawa Barat dan Banten. Pemerintah Provinsi Banten juga terus berupaya meningkatkan konektivitas antar wilayah melalui pembangunan jalan desa dan jembatan untuk mempermudah akses masyarakat di daerah terpencil.

A. Jaringan jalan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan, pengelompokan sistem jaringan jalan berdasarkan hierarki jalan meliputi status dan fungsinya yaitu sistem jaringan primer dan sekunder.

Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan; dan sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat dalam kawasan perkotaan.

1. Arteri Primer

Jalan arteri primer menghubungkan secara berdaya guna antarpusat kegiatan nasional atau antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan wilayah.

2. Jalan kolektor primer

Jalan kolektor primer menghubungkan secara berdaya guna antara pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lokal, antarpusat kegiatan wilayah, atau antara pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lokal.

3. Jalan Lokal

Jalan Lokal menghubungkan secara berdaya guna pusat kegiatan nasional dengan pusat kegiatan lingkungan, pusat kegiatan wilayah dengan pusat kegiatan lingkungan, antarpusat kegiatan lokal, atau pusat kegiatan lokal dengan pusat kegiatan lingkungan, serta antarpusat kegiatan lingkungan.

Berdasarkan klasifikasi hirarki jaringan jalan, untuk jaringan jalan di wilayah Provinsi Banten dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel Iv. 4 Hierarki Jalan di Provinsi Banten

0	FUNGSI JALAN	NAMA JALAN
	Arteri Primer	Merak - Bts. Kota Cilegon
	Arteri Primer	Jln. Raya Merak (Cilegon)
	Arteri Primer	Jln . Raya Cilegon (Cilegon)
	Arteri Primer	Bts. Kota Cilegon - Bts. Kota Serang
	Arteri Primer	Jln. Raya Serang (Cilegon)
	Arteri Primer	Jln. Raya Cilegon (Serang)
	Arteri Primer	Jln. Letnan Jidun (Serang)
	Arteri Primer	Jln. TB. Suwandi (Serang)
	Arteri Primer	Jln. Abdul Hadi (Serang)
0	Arteri Primer	Jln. KH. Abdul Fatah Hasan (Serang)
1	Arteri Primer	Bts. Kota Serang - Bts. Kab. Serang/Tangerang
2	Arteri Primer	Bts. Kab. Serang/Tangerang – Bts. Kota Tangerang
3	Arteri Primer	Jln. Sudirman (Serang)
4	Arteri Primer	Jln. Raya Serang (Tangerang)
5	Arteri Primer	Jln. Otista (Tangerang)
6	Arteri Primer	Jln. Daan Mogot (Tangerang - Bts. DKI
7	Arteri Primer	Jln. Sudirman (Akses Terminal Poris Plawad Tangerang)

0	FUNGSI JALAN	NAMA JALAN
8	Arteri Primer	Jln. Benteng Betawi (Akses Terminal Poris Plawad Tangerang)
9	Arteri Primer	Bts. Kota Pandeglang – Bts Kota Rangkasbitung
0	Arteri Primer	Jln. By Pass Rangkasbitung (Jln. Soekarno Hatta Rangkasbitung) (Kabupaten Lebak)
1	Arteri Primer	Bts. Kabupaten Serang - Bts. Kota Pandeglang
2	Arteri Primer	Jln. Raya Pandeglang (Serang
3	Arteri Primer	Jln. Raya Serang (Pandeglang
4	Arteri Primer	Cigadung – SP. Jl. AMD Lintas Timur/Jl. Mayor Widagdo Widagdo
5	Arteri Primer	Jln. Jaksa Agung R. Soeprapto
6	Arteri Primer	Jln. Akses Toll Merak
7	Arteri Primer	Cikande – Rangkasbitung
8	Arteri Primer	Serdang – Bojonegara – Merak

O	FUNGSI JALAN	NAMA JALAN
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Bts. Kota Cilegon – Pasauran
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Jln. Raya Anyer (Cilegon)
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Pasauran– Labuhan
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Jln. A. Yani (Labuan)
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Labuhan - SP. Labuhan
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	SP. Labuhan – Saketi
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Saketi - Bts. Kota Pandeglang
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	SP. Jl. AMD Lintas Timur/Jl. Mayor Widagdo – Cipacung
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Bts. Kota Rangkasbitung - Cigelung (Bts. Prov. Jabar)
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Jln. Raya Cipanas (Rangkasbitung)
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	SP. Labuhan– Cibaliung
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Cibaliung - Cikeusik - Muara Binuangen
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Muara Binuangeun – Simpang
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	. Simpang – Bayah
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	. Bayah - Cibarenok - Bts. Prov. Jabar
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Bts. DKI/Banten - Gandaria/Bts. Depok/ Tangerang (Ciputat - Bogor)
	Kolektor Primer Satu (JKP-1)	Jln. Rambutan (Ciputat)

	Kolektor Primer	Jln. Otista (Ciputat)
Satu (JKP-1		
	Kolektor Primer	Jln. KH. Salem (Akses Terminal Pondok Cabe)
Satu (JKP-1		
	Kolektor Primer	Jln. Raya Cikande (Jln. Otto Iskandardinata Rangkasbitung)
Satu (JKP-1		
	Kolektor Primer	. Cibaliung – Sumur; dan
Satu (JKP-1		
	Kolektor Primer	Citeureup - Tanjung Lesung
Satu (JKP-1		

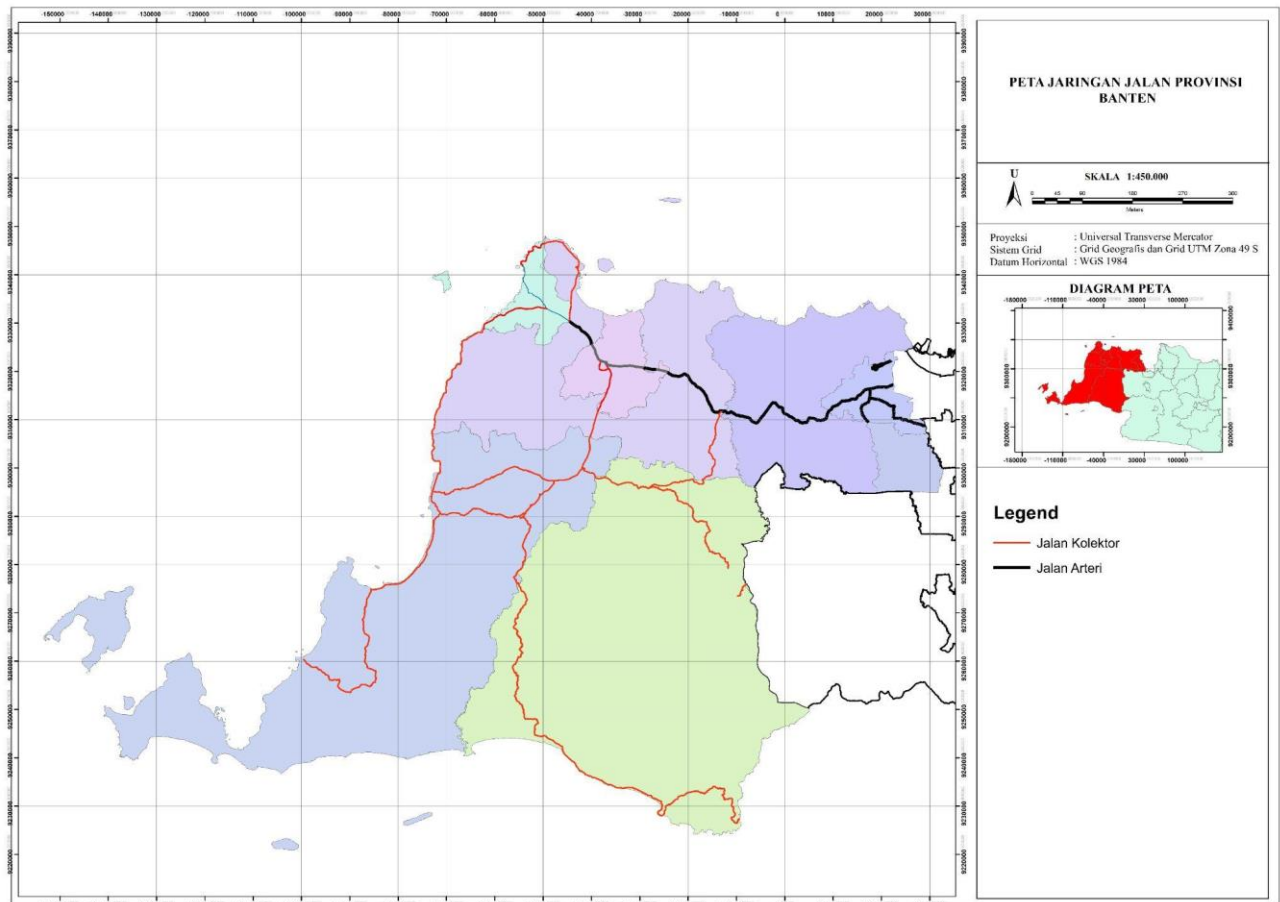
O	FUNGSI JALAN	NAMA JALAN
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Syekh Moh Nawawi Albantani (Pakupatan – Palima)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raya Palka (Palima - Pasang Teneng)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Ciruas - Petir - Wr. Gunung
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Lopang - Banten Lama
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Trip Jamaksari
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Ayip Usman
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. A. Yani (Serang)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Veteran
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. KH. Syam'un
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Mayor Safei (Serang)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raya Cilegon (Serang)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. TB. A Katib (Serang)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Yusuf Martadilaga (Serang)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Ki Ajurum
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Petir Serang
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Simpang Taktakan - Gn. Sari

(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Gn. Sari - Mancak – Anyer
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Kramatwatu – Tonjong
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Ciruas – Pontang
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Parigi – Sukamanah
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Ciomas – Ujung Tebu
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Ujung Tebu – Mandalawangi
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Jalan Yasin Beji
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Jalan Industri
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Terate - Banten Lama
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Banten Lama – Pontang
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Pontang – Jenggot
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Jenggot – Kronjo
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Kronjo – Mauk
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Mauk - Teluk Naga
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Teluk Naga – Dadap
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Tigaraksa – Maja
(JKP-2)	Kolektor Primer Dua	Maja – Citeras

	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Malangnengah - Tigaraksa
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Simpang Bitung – Curug
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Curug - Legok - Parung Panjang
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Cisauk – Jaha
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raya By Pass Tangerang (Jl. Sudirman)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. M. H. Thamrin Kota Tangerang
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raden Fatah (Ciledug)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raya Cipondoh (Jl. Hasyim Ashari)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raya Ciledug (Jl. Hos Cokroaminoto);
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Serpong Raya
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Pahlawan Seribu
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Serpong Parung
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Aria Putra (Ciputat)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Raya Jombang
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Otto Iskandardinata (Ciputat)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Pajajaran (Ciputat)
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Siliwangi

	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Puspitek Raya
	Kolektor Primer Dua (JKP-2)	Jl. Surya Kencana - Simpang Dr. Setiabudi

Sumber: RTRW PROVINSI BANTEN 2023-2043



Gambar IV. 2 Peta Jaringan Jalan Provinsi Banten

Sumber: Indonesia Geospasial dan RTRW Provinsi Banten 2023-2043

IV.3 Prasarana Terminal Angkutan Orang

Diwilayah provinsi Banten terdapat beberapa prasarana terminal yang meliputi terminal tipe A,B dan C yang tersebar di beberapa wilayah kabupaten dan kota, berikut adalah prasarana terminal di provinsi Banten .

A. Terminal Tipe A

1. Terminal labuan

Terminal Labuan atau juga disebut dengan Terminal Tarogong merupakan terminal penumpang tipe A dan merupakan salah satu terminal induk terbesar di Kabupaten Pandeglang selain Terminal Kadubanen. Walaupun bernama Terminal Labuan, letak kompleks bangunan terminal ini terletak di luar perbatasan Kecamatan Labuan itu sendiri. Terminal dengan luas 20.350 m² ini terletak di Jalan Raya Perintis Kemerdekaan Tarogong, Desa Bama, Kecamatan Pagelaran, Kabupaten Pandeglang. Terminal ini merupakan salah satu terminal umum yang mempunyai letak di ujung barat Pulau Jawa selain Terminal Merak. Terminal ini melayani beberapa moda transportasi umum seperti angkutan pedesaan, angkutan antarkota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP)

2. Terminal Mandala

Terminal Mandala atau dikenal dengan Terminal Kaduagung merupakan terminal penumpang tipe A yang sekaligus merupakan terminal induk terpenting di Rangkasbitung dan terbesar di kawasan Kabupaten Lebak. Terminal ini terletak di Jalan Raya Soekarno-Hatta (Bypass) No. 16, Desa Kaduagung Tengah, Kecamatan Cibadak, Kabupaten Lebak, Provinsi Banten. Terminal ini melayani beberapa moda transportasi umum seperti angkutan kota, angkutan desa, angkutan perintis, angkutan kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN), angkutan mobil penumpang umum (MPU) dan angkutan antarkota.

Terminal ini mulai resmi direnovasi ulang dan dibuka kembali untuk umum oleh Kementerian Perhubungan RI sejak 22 Mei 2020.

Angkutan perkotaan atau angkot di Kota Rangkasbitung biasa melayani rute menuju Terminal Lama Rangkasbitung (atau juga dikenal dengan Kota) yang tepat berada di Jalan Sunan Kalijaga, Kecamatan Rangkasbitung. Terminal Lama Rangkasbitung berdekatan dengan stasiun Rangkasbitung dan pasar Rangkasbitung. Berikut daftar trayek angkot dalam perkotaan Rangkasbitung yang melayani dari Terminal Mandala

3. Terminal Merak

Terminal Merak atau juga disebut Terminal Terpadu Merak merupakan terminal penumpang tipe A dan merupakan salah satu terminal induk utama di kawasan Kota Cilegon selain Terminal Seruni. Terminal ini terletak di Jalan RE. Martadinata Nomor 1, Kelurahan Tamansari, Kecamatan Pulo Merak, Kota Cilegon, Provinsi Banten. Terminal dengan luas 61.000 m² ini berjarak 300 meter dari Pelabuhan Merak. Terminal yang mulai dibangun tahun 2007 dan selesai tahun 2008 ini pada awalnya bertujuan untuk menggantikan Terminal Merak Lama yang berada di Pelabuhan Merak karena masalah keterbatasan ruang dan lahan untuk ekspansi pelayanan bus. Terminal Merak melayani transportasi angkutan antarkota antarprovinsi (AKAP) dan angkutan pedestrian/penyeberang kapal yang berasal dari Pulau Sumatra dengan tujuan berbagai kota di Pulau Jawa.

4. Terminal Pakupatan

Terminal Pakupatan merupakan terminal penumpang tipe A dan merupakan terminal induk terbesar di Kota Serang. Terminal ini terletak di Jalan Raya Jakarta-Serang, Kelurahan Banjaragung, Kecamatan Cipocok Jaya, Kota Serang.



Terminal Pakupatan Tipe A. Pembangunan Terminal Pakupatan tipe A di Kecamatan Cipocok Jaya, Kota Serang masuk tahap penyelesaian. Untuk pembangunan ditargetkan selesai sebelum 19 Februari 2023.

Terminal ini merupakan terminal transit penumpang, dimana banyak trayek bus antarkota melewati area Kota Serang, dimana keseluruhan trayek mempunyai asal keberangkatan awal dari Merak, Rangkasbitung dan Labuan. Beberapa trayek tersebut diantaranya wilayah Labuan - Jabodetabek, Merak - Jabodetabek, Merak - Jawa Barat dan Merak - Lintas Jawa. Terminal ini melayani beberapa moda transportasi umum seperti angkutan kota, angkutan desa, angkutan perintis, angkutan mobil penumpang umum (MPU), dan angkutan antarkota.

5. Terminal Pondok Cabe

Terminal Pondok Cabe merupakan Terminal Penumpang Tipe A yang terletak di Jalan Kemiri Raya, Pondok Cabe Udik, Pamulang, Kota Tangerang Selatan. Terminal Pondok Cabe memiliki luas 25.995 meter persegi. Terminal Penumpang Tipe A Pondok Cabe dapat melayani angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dengan tujuan kota/kabupaten di Jawa dan Sumatra, serta angkutan bandara atau Jabodetabek Airport Connexion (JAC). Terminal Tipe A Pondok Cabe memiliki fasilitas yang memadai seperti ruang tunggu penumpang, pos pelayanan keamanan, ruang istirahat pengemudi, tempat parkir kendaraan, toilet, musholla, ruang bermain anak, area merokok, wifi gratis, serta loket penjualan tiket. Di Terminal Pondok Cabe juga terdapat fasilitas untuk difabel dan

lansia berupa kursi roda serta terdapat troli barang yang bisa digunakan oleh penumpang.

6. Terminal Poris Plawad

terminal penumpang bertipe A yang berlokasi di Jalan Benteng Betawi, Kelurahan Poris Plawad, Kecamatan Cipondoh, Kota Tangerang, Provinsi Banten. Terminal Tipe A Poris Plawad memiliki luas 19.702 meter persegi yang dikelola oleh Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ), Kementerian Perhubungan. BPTJ mengelola pelayanan angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang menghubungkan Terminal Tipe A Poris Plawad dengan berbagai kota/kabupaten di Sumatra, Banten, Jawa, Bali, dan NTB serta sarana prasarana, pendanaan, dan personil sesuai dari surat pelimpahan. Terminal Tipe A Poris Plawad ini juga melayani angkutan TransJabodetabek dan TransTangerang. Sisanya masih dikelola oleh Pemerintah Daerah Tangerang. Terminal Poris Plawad ini berlokasi di seberang Stasiun Poris Plawad.

B. Terminal Tipe B

Beberapa terminal tipe B yang berperan melayani kendaraan umum AKDP yang dipadukan dengan pelayanan angkutan dalam kota dan/atau angkutan pedesaan di wilayah Provinsi Banten antara lain;

1. Seruni
2. Malingping
3. Bayah
4. Kadubanen
5. Cimone

IV.4 Layanan Angkutan Umum

Pelayanan angkutan penumpang umum sebagaimana besar dilayani dengan angkutan antar kota dalam propinsi (AKDP). Dari data sekunder yang diperoleh dari

Dinas Perhubungan Provinsi Banten, pelayanan AKDP di Provinsi Banten dapat adalah sebagai berikut :

TRAYEK AKDP KOTA-KABUPATEN TANGERANG			
No	Nama Trayek	Rute Trayek	Jumlah Kendaraan
R.06 A		BOJONG NANGKA-JEMBATAN BARU-CIKOKOL-JL MARGA PP	147
R.06		CIKOKOL-TMP TARUNA-KARAWACI-ANGGRIS PP	130
R.16		CIKOKOL-KEBON NANAS-TOL KARAWACI-PERUM MEDANG LESTARI PP	16
B.09		CIKOKOL-PAP II-DUTA GARDEN-BENDA-DADAP PP	82
A.05		CIMONE-CURUG-LEGOK PP	18
R.08		CIMONE-JL RAYA SERANG-PS KEMIS PP	398
A.04		CIMONE-BALARAJA-KRONJO/KRESEK PP	255
A.01		CIMONE-PS KEMIS-DAON/RAJEG PP	9
R.15		CIMONE-BUGEL-VILLA REGENCY-PS KEMIS-KUKUN PP	152
R.13		CIMONE-KAV PEMDA-KARAWACI-LEGOK PP	78
A.06		CIMONE-BITUNG-PERUM TIGA RAKSA PP	145
A.01A		CIMONE-JL SOBANDI-JL MARGA SARI-JL BUGEL-MOH TOHA-CADAS RAJE/DAON	57
A.02		CIMONE-PERUM TIGA RAKSA-CISOKA PP	298
R.17		PERUMNAS II-UWUNG RAYA-BITUNG-CIKUPA PP	40
R.19		TERM. PERUMNAS-BOROBUDUR-LIPPO KARAWACI-PERUM KELAPA DUA-GD SERPONG-JL THAMRIN-TERM. CIKOKOL PP	71
F.01		TERM. PORISPLAWAD-SEWAN-KP MELAYU-TELUK NAGA-CITUIS PP	163
G.01		PASAR BARU-MAUK-KRONJO PP	248
G.02		PASAR BARU-SEPATAN-KRAMAT PP	127
K.05		CIMONE-JL. PROKLAMASI-JL. GATOT SUBROTO-JL. PAJAJARAN-JL. DUMPIT RAYA- JL. BUMI MAS RAYA-JL. BINONG-JL. PARIGI-JL. SUKABHAKTI-PASAR CURUG PP	53
K.07		KP. MELAYU-KALI BARU-GAGAK-KP. KELOR-KEDAUNG BARAT-LEBAK WANGI-BENDUNGAN CISADANE- JL. KS. TUBUN-JL. DAAN MOGOT-JL. JEND. SUDIRMAN-TERM. PORISPLAWAD PP/ K.07	85
K.17		TERM. PORISPLAWAD-JL. JEND. SUDIRMAN-JL. PEMBANGUNAN III-JL. RAYA KP. MELAYU- RAYA SELAPAJANG-JL. BOJONG RENGED-JL. RAYA CENGKLONG-JL. RAYA KOSAMBI-JL. RAYA DADAP PP	27
B.12A		TERM. PORISPLAWAD-JL. BENTENG BETAWI-JL. JENDERAL SUDIRMAN-JL. RAYA PEMBANGUNAN- JL. RAYA KP. MELAYU- PINTU AIR X-JL. ARYA KEMUNING-JL. MOH. TOHA-KOMP. MUTIARA PLUIT-KOMP. VILLA TOMANG BARU-TERM. KOTABUMI PP	4

TRAYEK AKDP KABUPATEN TANGSEL

No	Nama Trayek	Rute Trayek	Jumlah Kendaraan
B.05		TANGERANG (BABAKAN)-SERPONG-CIPUTAT PP	
R.03A		SERPONG-PRIANG-CIKOKOL-JL MARGA PP	
B.04		BUMI SERPONG DAMAI-CIKOKOL-BABAKAN-JL MARGA PP	
B.10		BABAKAN-CILEDUG-JOMBANG-CIPUTAT PP	
D.18		CIPUTAT-KAMPUNG SAWAH-PONDOK KRANJI-ULUJAMI-KREO-CILEDUG PP	
C.04		: TERM.CILEDUG-PANINGGILAN-JAPOS-PONDOK JATI-JURANGMANGU-PLADEN-PLAZA BINTARO PP/C.04	

TRAYEK AKDP SERANG - CILEGON - PANDEGLANG - LEBAK

No	Nama Trayek	Rute Trayek	Jumlah Kendaraan
E.04	SERANG (TERM. PAKUPATAN)-CILEGON-ANYER-LABUAN PP		2
E.10	SERANG (TERM. PAKUPATAN)-CIKANDE-RANGKASBITUNG PP		6
E.11A	SERANG (TERM. KEPANDEAN)-CILEGON (TERM. SERUNI) PP		344
E.12	SERANG (TERM. CIPOCOK)-BAROS-PANDEGLANG PP		171
E.13	SERANG (TERM. KEPANDEAN)-CILEGON-ANYER-PASAURAN PP		2
E.14	SERANG (TERM. KEPANDEAN)-CILEGON-ANYER-LABUAN PP		36
E.15	SERANG (TERM. KEPANDEAN)-CILEGON-MERAK PP		209
E.16	SERANG (TERM. KEPANDEAN)-CILEGON-MERAK-PULORIDA PP		141
E.17	LABUHAN-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG-TANGERANG PP		0
E.01	BALARAJA-CIKANDE-KRAGILAN PP		203
E.18	TANGERANG (TERM. CIMONE)-BALARAJA-CIKANDE-RANGKASBITUNG PP		10
E.20	RANGKASBITUNG-MAJA-BALARAJA-TANGERANG PP		11
P.03	RANGKASBITUNG-PANDEGLANG PP		50
P.05	RANGKASBITUNG-PANDEGLANG-BAYAH-PASIRKURAI PP		0
P.06	RANGKASBITUNG-PANDEGLANG-BAYAH-CIBARENO PP		0
P.10	MUNJUL-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG PP		10
L.01	LABUAN-PANDEGLANG-SERANG-TANGERANG (CIKOKOL) PP		20
L.02	LABUAN-PANDEGLANG-RANGKAS BITUNG-CIKANDE-BALARAJA-TANGERANG (CIMONE) PP		10
L.03	LABUAN-PANDEGLANG-RANGKAS BITUNG-BALARAJA-TANGERANG (CIMONE) PP		17
L.04	LABUAN-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG PP		6
L.05	LABUAN-ANYER-MERAK-SERANG PP		0
L.06	LABUAN-MERAK-SERANG-TANGERANG (CIKOKOL) PP		4
L.07	LABUAN-PASAURAN-CILEGON-SERANG PP		10
L.08	PANDEGLANG-SERANG-TANGERANG (CIMONE) PP		0
P.13	PANDEGLANG-SABI-WATES-RANGKASBITUNG PP		24
M.01	MERAK-SERANG-CIKANDE-BALARAJA PP		5
M.02	MERAK-SERANG-CIKANDE-BALARAJA-CIMONE PP		10
M.03	MERAK-SERANG-PANDEGLANG-SAKETI-BAYAH PP		2
M.04	SERANG-PANDEGLANG-SAKETI-MALINGPING PP		14
M.05	MERAK-SERANG-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG PP		18
M.07	MERAK-SERANG-PANDEGLANG-SAKETI-MALINGPING-BINUANGEUN PP		24
M.06	MERAK-SERANG-LABUAN-CIBALIUNG PP		82
M.09	MERAK-SERANG-PANDEGLANG-LABUAN PP		18
M.11	MERAK-SERANG-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG-TANGERANG (CIMONE) PP		4
M.15	M E R A K - S E R A N G PP		52
C.30	PASAURAN-CILEGON PP		29
C.33	CILEGON-ANYER-LABUAN PP		22
C.34	CILEGON-ANYER-CINANGKA-PADARINCANG PP		42
C.37	CILEGON-ANYER-CINANGKA-PADARINCANG-PASAURAN PP		265
C.38	CILEGON-PASAURAN-LABUAN PP		1
P.14	PANDEGLANG-SERANG PP		77
P.15	BINUANGEUN-PANDEGLANG-SERANG PP		21
P.16	MALINGPING-PANDEGLANG-SERANG PP		26
P.17	MUNJUL-PANDEGLANG-SERANG PP		10
M.12	CIKEUSIK-MALINGPING-MERAK/M12 PP		3
C.43	CIKOTOK-BAYAH-MALINGPING-SAKETI-PANDEGLANG-SERANG-CILEGON-MERAK PP		9
P.18	TANJUNG LESUNG-CITEUREUP-PANIMBANG-PANDEGLANG-SERANG PP		2
M.14	LABUAN-PANIMBANG-ANGSANA-MUNJUL PP		2
L.44	LABUAN-SIMP.LABUAN-CIBALIUNG-CIKEUSIK-M.BINUANGEUN-MALINGPING-BAYAH-CIKOTOK-PASIR KURAY-CIBARENO PP		2
L.09	LABUAN-MENES-SAKETI-MALINGPING-MUARA BINUANGEUN PP		2
BM.02	TERMINAL TERPADU MERAK-TOL MERAK JAKARTA-PCI-TOL MERAK JAKARTA-SERANG (TERM. PAKUPATAN)-TOL TANGERANG-JL.MH. THAMRIN-JL. PERINTIS KEMERDEKAAN-JL.MOCH. YAMIN-JL. VETERAN-JL. SUDIRMAN-JL. PEMBANGUNAN-BANDARA SOEKARNO-HATTA PP		20
K.13	CIBALIUNG-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG PP		0
E.21	SERANG (TERM. PAKUPATAN)-PETIR-SAMPAY-KOPI-CILELES-GUNUNG KENCANA-CIJAKU-MALINGPING PP		2
01.01.0013	BAYAH-MALINGPING-SAKETI-PANDEGLANG-RANGKASBITUNG-CIKANDE-BALARAJA-TANGERANG (CIMONE) PP		9

IV.5 Rencana Pengembangan dan Penataan Di Bidang Transportasi Pada RTRW Provinsi Banten

Berikut adalah beberapa gambaran terkait perencanaan penataan pengembangan Wilayah dan Transportasi yang ada di dalam RTRW Tahun 2023 – 2043 Provinsi Banten

A. Struktur Ruang Wilayah

Sistem Pusat Permukiman sebagaimana dimaksud dalam Pasal 11 ayat (1) huruf a, terdiri atas:

1. PKN kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional atau beberapa provinsi ditetapkan pada:
 - a. bagian dari Kawasan Perkotaan Jabodetabek meliputi : untuk pengembangan kegiatan industri, jasa, perdagangan, pertanian, permukiman, transportasi udara, kelautan dan perikanan, serta pendidikan, meliputi:
 1. Kabupaten Tangerang;
 2. Kota Tangerang; dan
 3. Kota Tangerang Selatan.
 - b. Serang dengan fungsi pelayanannya untuk kegiatan pemerintahan, pendidikan, pertanian, kelautan dan perikanan, industri, pariwisata, jasa, perdagangan, pertambangan, energi, permukiman dan transportasi laut, meliputi;
 1. Kota Serang; dan
 2. Kabupaten Serang.
 - c. Kota Cilegon dengan fungsi pelayanan untuk kegiatan pemerintahan, pendidikan, industri, jasa, perdagangan, energi, permukiman dan transportasi laut.
2. PKW merupakan kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala provinsi atau beberapa kabupaten/kota ditetapkan pada :
 - a. Kawasan Perkotaan Pandeglang dengan fungsi pelayanan pusat pemerintahan, pendidikan, permukiman, jasa, perdagangan, dan pariwisata; dan
 - b. Kawasan Perkotaan Rangkasbitung dengan fungsi pelayanan pusat pemerintahan, pendidikan, jasa, perdagangan, transportasi, permukiman dan pariwisata;

3. PKL merupakan kawasan perkotaan yang berfungsi untuk melayani kegiatan skala kabupaten/kota atau beberapa kecamatan ditetapkan pada:
 - a. Kabupaten Lebak meliputi Bayah, Cipanas, Maja, dan Malingping;
 - b. Kabupaten Pandeglang meliputi Panimbang, Labuan, Cibaliung, dan CikiruhWetan;
 - c. Kabupaten Serang meliputi Anyar, Baros, Ciruas, dan Pontang; dan
 - d. Kabupaten Tangerang meliputi Kronjo, Tigaraksa, dan Pagedangan.

B. Rencana Pengembangan di Bidang Transportasi

Beberapa perencanaan di bidang transportasi yang tertuang di dalam RTRW Provinsi Banten antara lain :

1. Sistem jaringan jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1) huruf a terdiri atas:
 - a. jalan umum;
 - b. jalan khusus;
 - c. jalan tol;
 - d. terminal penumpang;
 - e. terminal barang; dan
 - f. jembatan timbang
2. Sistem jaringan transportasi laut sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13 ayat (1) huruf d terdiri atas:
 - a. Pelabuhan laut; dan
 - b. Alur-Pelayaran di laut

pelabuhan laut meliputi :

- 1) Pelabuhan Utama terletak di Pelabuhan Banten Kota Cilegon;
- 2) Pelabuhan pengumpul terletak di Bojonegara Kabupaten Serang;
- 3) Pelabuhan pengumpan terletak di :

a) Kabupaten Pandeglang terdiri atas:

- Pelabuhan Labuhan;
- Pelabuhan Panimbang; dan
- Pelabuhan Tanjung Lesung.

b) Kabupaten Lebak terdiri atas:

- Pelabuhan Bayah; dan
- Pelabuhan Muara Binuangeun.

c) Kabupaten Tangerang terdiri atas:

- Pelabuhan Kresek/Kronjo;
- Pelabuhan Cituis; dan
- Pelabuhan Muara Dadap

d) Kabupaten Serang terdiri atas:

- Pelabuhan Pasauran;
- Pelabuhan Terate;
- Pelabuhan Anyer Lor.
- Grenyang – Puloampel;
- Pulotunda-Tirtayasa;
- Lontar-Pontang; dan
- Pulopanjang – Puloampel

e) Kota Serang terletak di Pelabuhan Karangantu; dan

f) Kota Cilegon terletak di Pelabuhan Tanjung Leneng.

Terdapat beberapa ***perencanaan terminal Angkutan umum*** pada lokasi di :

1. Kabupaten Serang terdiri atas:

- a) Terminal Bandar Bakau Jaya;
- b) Terminal Batu Alam Makmur;
- c) Terminal Bojonegara; dan
- d) Terminal Bahari Pelabuhan Indonesia.

2. Kota Cilegon terdiri atas :

- a) Terminal Merak;
- b) Terminal Merak Mas;
- c) Terminal Ciwandan;
- d) Terminal Cigading; dan
- e) Terminal Warnasari.

3. Terminal khusus terdapat di:

- 1. Kabupaten Pandeglang;
- 2. Kabupaten Lebak;
- 3. Kabupaten Tangerang;
- 4. Kabupaten Serang; dan
- 5. Kota Cilegon.

BAB V RENCANA KERJA SELANJUTNYA

V.1 Organisasi Pelaksanaan Pekerjaan

Untuk mendapatkan hasil pekerjaan yang tepat sasaran, dibutuhkan suatu manajemen pelaksanaan pekerjaan yang tepat dan efektif. Selain manajemen waktu pelaksanaan, manajemen tenaga ahli yang terlibat dalam pelaksanaan pekerjaan ini juga sangatlah penting. Untuk itu, dibutuhkan suatu struktur organisasi tenaga ahli yang terlibat dalam pelaksanaan pekerjaan ini.

V.2 Jadwal Kegiatan

Sesuai dengan KAK, durasi pelaksanaan studi akan dilaksanakan dalam waktu 3 (tiga) bulan. Alur kegiatan telah disusun dan saling berkait satu sama lain, sebagaimana disampaikan dalam Tabel di bawah ini.

V.3 Tim Personil

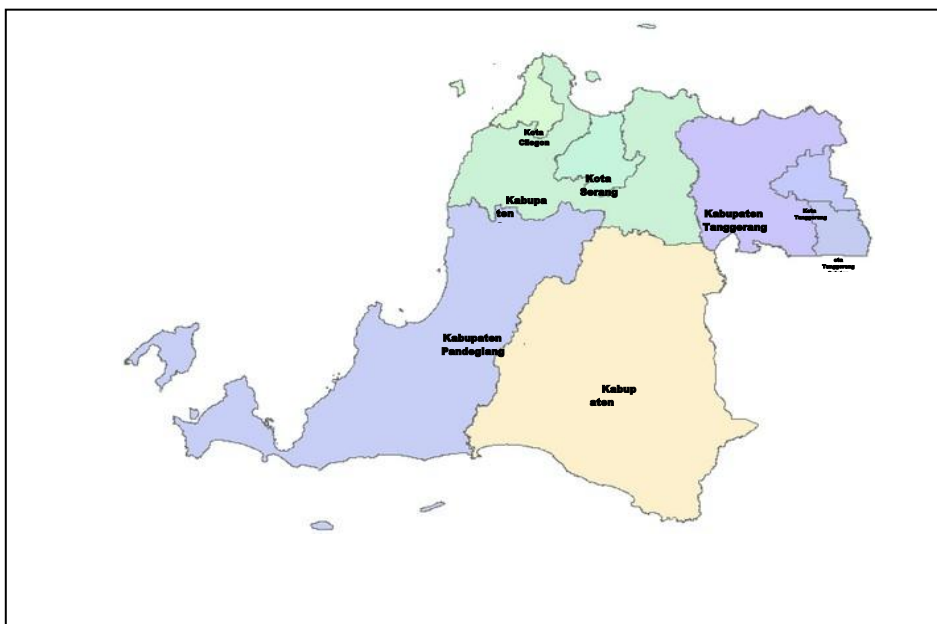
Untuk pelaksanaan pekerjaan Evaluasi Kinerja Angkutan Umum dibentuk suatu tim kerja, tim kerja ini merupakan suatu organisasi yang memiliki struktur dan mekanisme kerja. Dengan struktur organisasi tim kerja ini, pembagian tugas akan menjadi jelas dan lebih terarah, mekanisme kerjasama antara tenaga ahli serta memperjelas arus informasi / pendelegasian tugas dan tanggung jawab.

Dalam studi Evaluasi Kinerja Angkutan Umum perlu didukung oleh tenaga ahli-tenaga ahli yang berkompetensi di bidangnya masing-masing. Kualifikasi dan posisi tenaga ahli maupun pendukung yang dibutuhkan beserta lamanya pengalaman kerja (dalam tahun) sesuai bidang dalam pekerjaan ini dapat dilihat pada tabel sebagai berikut :

No	Nama	Jabatan
Tenaga Ahli		
1	Yulianto Teguh Nurcahyono S.Si.T	Team Leader Ahli Perencanaan Transportasi
2	Devi Triana, ST	Ahli Angkutan Umum
Tenaga Pendukung		
1	Melani Alfia	Administrator
2	Erdhy Clara Husada	Surveyor

V.4 Lokasi dan Rencana Pelaksanaan Survei

Lokasi penyusunan rencana umum jaringan trayek antar kota, perkotaan dan pedesaan dalam Provinsi Banten dilaksanakan diseluruh Provinsi Banten.



B. Survei Statis

SURVAL STATIS

1. Hari/Tanggal :
2. Waktu/ Durasi : Mulai Pukul.....Selesai Pukul.....
3. Lokasi Ruas / Terminal :
4. Nama Penyigi :
5. Koordinator :

No. Urut	Kode Trayek	Tanda Nomor Kendaraan	Kapasitas Kendaraan (orang)	J A M		Jumlah Penumpang (orang)
				Tiba	Berangkat	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)

coret yang tidak perlu

FORM SURVEY STANDARD PELAYANAN TERMINAL PENUMPANG TIPE B

HARI / TANGGAL : LOKASI :
 NAMA TERMINAL : NAMA SURVEYOR :

No	Jenis Pelayanan	Tersedia	Tidak	No	Jenis Pelayanan	Tersedia	Tidak
I.	Pelayanan Keselamatan			IV.	Pelayanan Kenyamanan		
a	lajur pejalan kaki;			a	ruang tunggu;		
b	fasilitas keselamatan jalan;			b	toilet;		
c	jalur evakuasi;			c	fasilitas peribadatan/mushola;		
d	alat pemadam kebakaran;			d	ruang terbuka hijau;		
e	pos, fasilitas dan petugas kesehatan;			e	rumah makan;		
f	pos, fasilitas dan petugas pemeriksa kelaikan kendaraan umum;			f	fasilitas dan petugas kebersihan;		
g	fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum;			g	tempat istirahat awak kendaraan;		
h	informasi fasilitas keselamatan;			h	area merokok (smoking area);		
i	informasi fasilitas kesehatan;			i	drainase;		
j	informasi fasilitas pemeriksaan dan perbaikan ringan kendaraan			j	area yang tersedia jaringan internet (hotspot area);		
II.	Pelayanan Keamanan			k	ruang baca (reading corner);		
a	fasilitas keamanan;			l	lampu penerangan ruangan.		
b	media pengaduan gangguan keamanan;			V.	Pelayanan Kemudahan / Keterjangkauan		
c	petugas keamanan.			a	letak jalur pemberangkatan;		
III.	Pelayanan Keandalan / Keteraturan			b	letak jalur kedatangan;		
a	jadwal kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta besaran tarif kendaraan bermotor umum beserta realisasi jadwal secara tertulis;			c	informasi pelayanan;		
b	jadwal kendaraan umum dalam trayek lanjutan dan kendaraan umum tidak dalam trayek lanjutan beserta realisasi jadwal secara tertulis;			d	informasi angkutan lanjutan;		
c	loket penjualan tiket;			e	informasi gangguan perjalanan kendaraan angkutan umum;		
d	kantor penyelenggara terminal, ruang kendali dan manajemen sistem informasi terminal;			f	tempat penitipan barang;		
e	petugas operasional terminal;			g	fasilitas pengisian baterai (charger corner);		
				h	tempat naik dan turun penumpang;		
				i	tempat parkir kendaraan umum dan kendaraan pribadi		
				VI.	Pelayanan Kesetaraan		
				a	fasilitas penyandang cacat (difable);		
				b	ruang ibu menyusui.		