

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Angkutan**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Menurut Munawar (2005) perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak berada di suatu tempat melainkan di banyak tempat, sehingga terjadi pergerakan yang mengakibatkan perangkutan. Dalam perangkutan terdapat 5 unsur pokok yaitu :

1. Manusia yang membutuhkan perangkutan.
2. Barang yang di butuhkan.
3. Kendaraan sebagai alat angkut.
4. Jalan sebagai sarana perangkutan.
5. Organisasi sebagai pengelola angkutan.

#### **2.2 Angkutan Umum**

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 74 tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan dijelaskan bahwa angkutan umum atau Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan Bermotor yang digunakan untuk Angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek, sedangkan menurut

Warpani (1990) angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan perkotaan (bus, minibus), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.

### **2.3 Jenis Angkutan Umum**

Berdasarkan Undang - Undang No. 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek adalah sebagai berikut:

1. Angkutan Lintas Batas Negara.
2. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi.
3. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi.
4. Angkutan Perkotaan.
5. Angkutan Perdesaan.

### **2.4 Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi**

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah kabupaten/kota dalam satu daerah provinsi dengan menggunakan mobil bus umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. Mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantun dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan mobil bus yang dioperasikan.
2. Pelayanan angkutan yang dilakukan bersifat pelayanan cepat atau lambat
3. Dilayani dengan mobil bus besar atau mobil bus sedang, baik untuk pelayanan ekonomi maupun pelayanan non ekonomi.
4. Tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe B, pada awal pemberangkatan, persinggahan dan terminal tujuan.
5. Prasarana jalan yang dilalui dalam pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi, sebagaimana tercantun dalam izin trayek yang telah ditetapkan.

Kendaraan yang digunakan untuk angkutan antar kota dalam provinsi harus dilengkapi dengan:

1. Nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan dan belakang kendaraan.
2. Papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta kota yang dilalui dengan dasar putih, tulisan hitam yang ditempatkan di bagian depan dan belakang kendaraan.
3. Jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan "ANGKUTAN ANTAR KOTA DALAM PROVINSI".
4. Jati diri pengemudi yang ditempatkan pada *dashboard*, yang dikeluarkan oleh masing-masing angkutan.
5. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
6. Tulisan standar pelayanan.

7. Daftar tarif yang berlaku.

## **2.5 Pola Pelayanan Angkutan Umum**

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus memperhatikan faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut:

### 1. Pola pergerakan penumpang angkutan umum.

Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti 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.

### 2. Kepadatan penduduk.

Salah satu faktor menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

### 3. Daerah pelayanan.

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

#### 4. Karakteristik jaringan.

Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada. Rencana umum jaringan Trayek sebagaimana tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014, yaitu :

##### 1. Jaringan Trayek lintas batas Negara.

Jaringan Trayek lintas batas negara memuat paling sedikit:

- a. asal dan tujuan Trayek lintas batas negara;
- b. tempat persinggahan dan/atau istirahat;
- c. jaringan jalan yang dilalui adalah jalan nasional;
- d. terminal asal dan tujuan serta Terminal persinggahan yang berupa Terminal tipe A atau Simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api yang dihubungkan sebagai Jaringan Trayek dan/atau wilayah strategis atau wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitandan tarikan perjalanan Angkutan antar kota antar provinsi.
- e. jumlah kendaraan yang dibutuhkan;
- f. jenis kelas pelayanan yang disediakan yaitu kelas non-ekonomi;
- g. tempat pengisian bahan bakar yang disepakati; dan
- h. analisis keamanan.

##### 2. Jaringan Trayek antar kota antar provinsi.

Jaringan Trayek antar kota antar provinsi memuat paling sedikit:

- a. asal dan tujuan Trayek antarkota antarprovinsi merupakan ibukota provinsi, kota, wilayah strategis nasional, dan wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan Angkutan antarkota antarprovinsi;
- b. jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota;
- c. perkiraan permintaan jasa Penumpang Angkutan antar kota antar provinsi;
- d. terminal asal dan tujuan serta Terminal persinggahan yang berupa Terminal tipe A atau Simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, stasiun kereta api yang dihubungkan sebagai Jaringan Trayek dan/atau wilayah strategis atau wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan Angkutan antarkota antarprovinsi; dan
- e. jumlah kebutuhan dan jenis Kendaraan Angkutan antarkota antarprovinsi.

3. Jaringan Trayek antar kota dalam provinsi;

Jaringan Trayek antar kota dalam provinsi memuat paling sedikit:

- a. asal dan tujuan Trayek antarkota dalam provinsi merupakan ibukota provinsi, kota, ibukota kabupaten wilayah strategis regional dan wilayah lainnya yang memiliki potensi bangkitan dan tarikan perjalanan Angkutan antarkota dalam provinsi;
- b. jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota;

- c. perkiraan permintaan jasa Penumpang Angkutan antarkota dalam provinsi;
  - d. Terminal asal dan tujuan serta Terminal persinggahan paling rendah Terminal tipe B atau Simpul transportasi lainnya berupa bandar udara, pelabuhan, dan/atau stasiun kereta api; dan
  - e. jumlah kebutuhan dan jenis Kendaraan Angkutan antarkota dalam provinsi.
- 4. Jaringan Trayek perkotaan; dan
  - 5. Jaringan Trayek perdesaan.

## **2.6 Kinerja**

Berdasarkan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dalam kamus besar bahasa Indonesia edisi ketiga ( 2000), kinerja adalah (1) sesuatu yang dicapai, (2) prestasi yang diperlihatkan, (3) kemampuan kerja.

## **2.7 Kinerja Operasi**

Berdasarkan Giannopoulos (1989), *Bus Planning and Operation in Urban Area* dalam Chrisdianto (2004) faktor yang mempengaruhi kualitas operasi antara lain:

### 1. Nilai okupansi bus (*Load faktor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia didalam bus. Nilai okupansi 125% artinya jumlah penumpang yang berdiri 25% dari tempat duduk yang tersedia, nilai okupansi 100% berarti tidak ada penumpang yang berdiri dan semua tempat duduk terisi. Nilai ini diperlukan untuk menentukan

aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran reabilitas dari transportasi perkotaan. Pada jam – jam sibuk nilai okupansi dapat melebihi batas – batas yang diinginkan, maka frekuensi pelayanan dan kapasitas bus juga harus meningkat. Sesuai dengan peraturan pemerintah No 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan pasal 28 yang menetapkan bahwa faktor muat standard adalah sebesar 70%.

## 2. Reabilitas

Reabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk satu ketataan bis – bis pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukan dengan prosentase bus akan datang tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebelum bus tepat waktu jika bus tersebut tiba dalam interval waktu yang telah dijadwalkan, standar waktu terlambat awal datang antara 0 – 5 menit.

## 3. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

Aspek yang harus betul-betul dipertimbangkan adalah kenyamanan yang diterima oleh pengguna, yang diasumsikan dengan pengaturan tempat duduk, kemudahan bergerak dalam bus, diturunkan ditempat henti bus, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bus serta kondisi kebersihan bus.

## 4. Panjang trayek.

Trayek sedapat mungkin melalui lintasan yang terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokan, sehingga menimbulkan kesan

pada penumpang bahwa mereka tidak membuang-buang waktu. Panjang trayek angkutan kota agar dibatasi tidak terlalu jauh, maksimal antara 2 – 2,25 jam perjalanan pulang pergi.

#### 5. Lama perjalanan.

Lama perjalananan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1 – 1,5 jam, dan maksimal 2 – 3 jam. Waktu perjalanan penumpang rata – rata pada saat melakukan penyimpangan harus tidak melebihi 25% dari waktu perjalanan kalau tidak melakukan penyimpangan terhadap lintasan pendek.

#### 2.7.1 *Headway*

Waktu antara (*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antara bagian depan kendaraan melewati suatu titik dengan saat dimana bagian depan kendaraan berikutnya melewati titik yang sama. Waktu antara untuk sepasang kendaraan beriringan, secara umum akan berbeda. Ini akan menimbulkan suatu konsep waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu lokasi tertentu. (Morlok, 1991)

Menurut Hendarto (2001), *headway* dapat dinyatakan dalam waktu (*time headway*) dan jarak (*distance headway*). *Time headway* adalah waktu antara kedatangan dua kendaraan yang berurutan disatu titik pada ruas jalan. *Distance headway* adalah waktu antara bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu waktu.

### **2.7.2 Kecepatan**

Menurut Hobbs (1995) kecepatan adalah laju perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam km per jam (km/jam). Pada umumnya kecepatan itu sendiri dibagi menjadi tiga jenis, yaitu kecepatan sesaat, kecepatan perjalanan, dan kecepatan bergerak. Kecepatan perjalanan adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara dua tempat, dan merupakan jarak antara dua tempat dibagi lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara dua tempat.

### **2.8 Penyusunan Jadwal ( *Time Table* )**

Penyusunan jadwal (*time table*) dapat berupa tabel yang berisi daftar waktu keberangkatan angkutan umum pada lokasi-lokasi pengangkutan padasuat rute selama periode operasional.