

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Kinerja

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia kinerja yaitu (1) sesuatu yg dicapai; (2) prestasi yg diperlihatkan; (3) kemampuan kerja (tt peralatan).

2.2 Angkutan Umum

Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Jalan yang dituangkan pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Angkutan adalah perpindahan orang dan/ atau barang ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di ruang Lalu Lintas Jalan dan Kendaraan Bermotor Umum adalah adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/ atau orang dengan dipungut bayaran. Menurut Karmawan (1997) konsep angkutan umum atau publik muncul karena semua warga masyarakat memiliki kendaraan pribadi sehingga negara berkewajiban menyediakan angkutan bagi masyarakat secara keseluruhan. Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari :

1. Angkutan antar kota dari satu kota ke kota lain , disini dipisahkan atas antar kota antar propinsi (AKAP) dan antar kota dalam propinsi
2. Angkutan kota yang merupakan pemindahan orang di dalam wilayah kota
3. Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan

4. Angkutan perbatasan yaitu berhubungan dengan daerah perbatasan negara lain.

Disamping itu termasuk kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain dengan baik maupun tanpa pengemudi selama jangka waktu tertentu (mobil sewa) dan juga mobil belajar untuk sekolah mengemudi.

Angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi syarat sebagai berikut :

1. Memiliki izin usaha angkutan
2. Memiliki ijin trayek
3. Mengansuransikan kendaraan serta penumpangnya
4. Laik pakai bagi kendaraan yang dioperasikan

Penyelenggaraan angkutan umum umumnya dilaksanakan oleh perusahaan swasta/koperasi yang disebut operator. DAMRI dan PPD adalah operator angkutan umum yang berupa BUMN. perencanaan dan pengaturan angkutan umum dilaksanakan oleh pemerintah, umumnya melalui Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ)

2.3. Angkutan Umum Perkotaan

Angkutan kota adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota kabupaten atau dalam Daerah Khusus Ibukota Jakarta dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum

yang terikat dalam trayek. (Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jala Dengan Kendaraan Umum)

Beberapa definisi yang berkaitan dengan angkutan umum berdasarkan Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yaitu:

1. Angkutan adalah pemindahan orang dan/ atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.
2. Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu daerah kota dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
3. Mobil penumpang umum (MPU) adalah mobil penumpang yang digunakan sebagai kendaraan umum.
4. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk digunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.

2.4. Penetapan Trayek Angkutan Umum Perkotaan

Penetapan trayek dalam perubahan trayek, perpanjangan trayek ataupun dalam penetapan trayek baru angkutan umum adalah memaksimalkan pelayanan angkutan (antara lain cakupan, frekuensi, tarif yang terjangkau dan lain sebagainya) terhadap kawasan yang dilayani dengan biaya operasi serendah-rendahnya. Giannopoulos (1989) dalam Abubakar (1998)

Dengan demikian dalam filosofi tersebut dapat diartikan bahwa dalam menyediakan pelayanan angkutan harus mempertimbangkan efisiensi dan

efektifitas dari operasi dalam rangka memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat . Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut : (Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002)

1. 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 pelayanan.

2. 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.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

Hubungan antara klasifikasi trayek dan jenis pelayanan atau jenis angkutan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1 Hubungan Klasifikasi Trayek dan Jenis Pelayanan

Klasifikasi Trayek	Jenis Pelayanan	Jenis Angkutan	Kapasitas Penumpang Per hari/Kendaraan
Utama	Non ekonomi	Bus Besar (lt.ganda)	1.500-1800
	Non ekonomi	Bus Besar (lt.tunggal)	1000-1200
	Ekonomi	Bus sedang	500-600
Cabang	Non ekonomi	Bus besar	1000-1200
	Non ekonomi	Bus sedang	500-600
	Ekonomi	Bus kecil	300-400
Ranting	Ekonomi	Bus sedang	500-600
		Bus kecil	300-400
		Bus MPU (hanya roda 4)	250-300
Langsung	Non ekonomi	Bus besar	1000-1200
		Bus sedang	500-600
		Bus kecil	300-400

Sumber : Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK :

SK.687/AJ.206/DRJD/2002

2.5. Kualitas Kinerja

Giannopoulos (1989) dalam Edna (2014) , terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas kinerja operasi yaitu :

1. Nilai okupansi bus (*load factor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia di dalam 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 realibilitas dari transportasi perkotaan. Pada jam-jam sibuk nilai okupasi dapat melebihi batas-batas yang diinginkan, maka frekuensi pelayanan dan kapasitas bus juga harus meningkat.

2. Reabilitas

Reabilitas atau keandalan adalah faktor utama untuk kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk suatu ketaatan bus-bus pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan prosentase bus datang tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebuah bus tepat waktu jika bus tersebut tiba dalam interval waktu yang telah dijadwalkan.

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 serta kondisi kebersihan bus.

4. Panjang Trayek

Trayek sedapat mungkin melalui lintasan yang terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokkan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka 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 perjalanan ke dan dari tempat tujuan setiap hari, rata-rata 1-1,5 jam, dan maksimum 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.