

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan Umum

Angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Angkutan umum penumpang meliputi : angkutan kota (bus, minibus, dsb.), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara (Warpani,1990)

Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang angkutan jalan tertulis pada Bab I Ketentuan Umum mendefinisikan Angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan dan Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan atau orang dengan dipungut bayaran. Angkutan umum ada dikarenakan adanya kebutuhan masyarakat untuk melakukan aktivitas, selain itu faktor lain karena tidak semua warga mempunyai kendaraan pribadi. Tujuan utama pelayanan angkutan umum yang baik dan layak bagi masyarakat adalah pelayanan yang cepat, aman, murah dan nyaman. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin (Warpani,1990)

Berdasarkan Undang-Undang No.14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. Angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari satu kota ke kota lain..
2. Angkutan pendesaan yang merupakan pemindahan orang dalam suatu antar wilayah pendesaan.
3. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui batas lintas negara lain.

Angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi syarat sebagai berikut :

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

Pada dasarnya penyelenggara angkutan umum biasanya dilakukan menyangkut tiga sisi pandang yaitu pengguna jasa angkutan (penumpang), perusahaan swasta/koperasi (operator) dan pemerintah, umumnya melalui Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) sebagai regulator.

2.2 Pola Pelayanan Angkutan Umum Perkotaan

Berdasarkan surat keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002, perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang sebagai bahan pertimbangan, yakni :

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 terjadi 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 pelayan

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.

2.3 Kualitas Kinerja Operasi

Giannopoulus (1990) dalam Edna (2014) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas kinerja operasi antara lain :

1. Nilai okupansi bus (*load factor*)

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.

2. Reabilitas.

Reabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk satu ketataan bus-bus pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan presentase bus akan datang

tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebelum bis tepat waktu jika bis 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 bis, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bus serta kondisi kebersihan bus.

4. Panjang trayek

Panjang trayek sedapat mungkin melalui lintasan terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokkan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka membuang-buang waktu. Panjang trayek angkutan kota harus dibatasi agar tidak terlalu jauh, 2-2,5 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.