

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Angkutan

Berdasarkan Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/Aj.206/DRJD/2002 Tentang Pedoman Teknisi Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.

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

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

2.2. Angkutan Umum

Angkutan umum adalah suatu kendaraan yang bersifat umum digunakan untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dijelaskan bahwa 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.

2.3. Jenis Angkutan Umum

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menjelaskan bahwa jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, terdiri dari :

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

2.4. Angkutan Umum Antar Kota Dalam Provinsi

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek menjelaskan bahwa angkutan 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 yang terikat dalam trayek.

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) :

1. Keselamatan
2. Kenyamanan.
3. Keamanan.
4. Keterjangkauan.
5. Kesenjajaran.
6. Keteraturan.

Pelayanan angkutan antar kota dalam provinsi diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

1. Mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan mobil bus yang dioperasikan.
2. 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 tercantum 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 dibagian depan dan belakang kendaraan.
3. Jenis trayek yang dilayani yang 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 perusahaan angkutan.
5. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
6. Tulisan standard pelayanan.
7. Daftar tarif yang berlaku.

2.5. Pola Pelayanan Angkutan Umum Penumpang

Berdasarkan surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : SK.687/AJ.206/DRJD/2002 yang menjelaskan bahwa jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang mejadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut :

1. Pola tata guna lahan.

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang 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 umum sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. trayek angkutan umum haru 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 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 trayek dan jenis pelayanan/jenis angkutan dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.1. Klasifikasi trayek

Klasifikasi Trayek	Jenis Pelayanan	Jenis Angkutan	Kapasitas Penumpang perHari/Kendaraan
Utama	• Non Ekonomi	• Bus besar (lantai ganda)	1.500-1.800
	• Ekonomi	• Bus besar (lantai tunggal) • Bus sedang	1.000-1.200 500-600
Cabang	• Non Ekonomi	• Bus besar	1.000-1.200
	• Ekonomi	• Bus sedang	500-600
	• Ekonomi	• Bus kecil	300-400
Ranting	• Ekonomi	• Bus sedang	500-600
		• Bus kecil	300-400
		• Bus MPU (hanya roda empat)	250-300
Langsung	• Non Ekonomi	• Bus besar	1.000-1.200
	• Ekonomi	• Bus sedang	500-600
		• Bus kecil	300-400

Penentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota dan trayek secara umum

dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel 2.2. Penentuan jenis angkutan berdasarkan ukuran kota dan trayek

Ukuran Kota Klasifikasi trayek	Kota Raya > 1.000.000 Penduduk	Kota Besar 500.000- 1.000.000 Penduduk	Kota Sedang 100.000- 500.000 Penduduk	Kota Kecil < 100.000 Penduduk
	Utama	<ul style="list-style-type: none"> • K.A • Bus besar (SD/DD) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar/sedang
Cabang	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar/sedang 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang/kecil 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus kecil
Ranting	<ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang/kecil 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus kecil 	<ul style="list-style-type: none"> • MPU (hanya roda empat) 	<ul style="list-style-type: none"> • MPU (hanya roda empat)
Langsung	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus besar 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang 	<ul style="list-style-type: none"> • Bus sedang

2.6. Kinerja

Berdasarkan kamus besar bahasa Indonesia arti dari kinerja adalah sesuatu yang dicapai, prestasi yang diperlihatkan dan kemampuan kerja.

2.7. Kinerja Rute dan Operasi

Berdasarkan Giannopoulos (1989), *Bus Planning and Operation in Urban Area* dalam Chrisdianto (2004) factor yang mempengaruhi kualitas 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 diperluka untuk menentukan aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran reabilitas dari gambaran 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 Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan 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 ketaatan bis-bis pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan 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, standard 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 dan 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-belokkan, 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 perjalanan 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

Headway didefinisikan sebagai ukuran yang menyatakan jarak atau waktu ketika bagian depan yang berurutan melewati suatu titik pengamatan pada ruas jalan. *Headway* rata-rata berdasarkan jarak merupakan pengukuran didasarkan pada konsentrasi kendaraan. (Morlok, 1985)

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 antara bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu waktu.

Pada area perkotaan, *headway* angkutan umum pada umumnya adalah sebagai berikut :

- 5 – 10 menit sekali saat jam puncak.
- 10 - 20 menit sekali saat jam tidak puncak.

2.7.2. Kecepatan Perjalanan

Yaitu rata-rata kecepatan dari titik awal keberangkatan hingga titik akhir rute. Menurut Purniawan (2009), kecepatan angkutan umum menggambarkan waktu yang diperlukan oleh pemakai jasa untuk mencapai tujuan perjalanan, termasuk

didalamnya waktu menunggu penumpang untuk naik turun . Secara umum kinerjanya akan lebih baik apabila kecepatan perjalanan tinggi.

2.7.3. Tingkat Operasi

Tingkat operasi adalah persentase jumlah bus kota yang rata-rata beroperasi dengan jumlah bus kota yang memiliki trayek (jumlah bus kota yang ada). Tingkat operasi angkutan umum dipengaruhi oleh permintaan (demand) dan ketersediaan dari kendaraan. Disamping itu, umur kendaraan sangat berpengaruh terhadap efisiensi operasional kendaraan, semakin tua kendaraan maka efisiensi semakin menurun.