

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan

Sarana angkutan dari jaman dahulu telah diciptakan oleh manusia mulai dari yang paling sederhana berupa alat angkut yang digerakkan oleh manusia itu sendiri dan hewan maupun dengan alat penggerak yang lebih modern berupa mesin, sampai pada akhirnya manusia dapat menciptakan alat angkutan dengan menggunakan alat penggerak berupa mesin yang lebih canggih. Tujuan manusia dalam membuat sarana transportasi atau alat angkutan antara lain adalah untuk membantu dan memudahkan pergerakan baik orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Angkutan adalah suatu metode pemindahan suatu orang atau suatu barang dari satu titik ke titik lain dengan menggunakan kendaraan. Kendaraan umum adalah suatu kendaraan yang disediakan untuk dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dipungut bayaran. Dalam hubungan ini, terlihat beberapa unsur-unsur pengangkutan meliputi:

- a. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutannya.
- b. Ada jalur/jalanan yang dapat dilalui.
- c. Tersedianya sumber daya manusia dan organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.
- d. Adanya muatan yang diangkut
- e. Adanya terminal asal dan terminal tujuan

(Nasution, 2004). Pengangkutan menyebabkan nilai barang lebih tinggi di tempat tujuan daripada ditempat asal dan nilai ini lebih besar daripada biaya yang dikeluarkan untuk pengangkutannya. Nilai atau kegunaan yang diberikan oleh pengangkutan adalah berupa kegunaan tempat (*Place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*). Kedua kegunaan diperoleh jika barang telah diangkut ketempat dimana nilainya lebih tinggi dan dapat dimanfaatkan tepat pada waktunya.

(Asikin, 2001). Sedangkan, Transportasi merupakan pemindahan barang dan manusia dari tempat asal (dari mana kegiatan pengangkutan diakhiri), sehingga transportasi adalah bukan tujuan untuk menanggulangi kesenjangan jarak dan waktu. Dalam kegiatan produksi, perdagangan, pertanian, dan kegiatan ekonomi lainnya, jasa transportasi merupakan salah satu faktor masukan.

Perangkutan memiliki peranan yang penting dan strategis dalam mendukung, mendorong dan menunjang segala aspek kehidupan, baik di bidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan. Sistem perangkutan juga harus ditata dan terus menerus ditingkatkan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat.

2.2 Angkutan Umum

(Warpani, 2002). Masalah transportasi pada dasarnya terjadi karena adanya interaksi yang sangat mendalam antara komponen-komponen sistem transportasi, dimana interaksi yang terjadi berada pada kondisi diluar kontrol, sehingga terjadi tidak keseimbangan. Keseimbangan yang dimaksud dapat saja terjadi karena ketidaksesuaian antara *transport demand* dan *transport supply* ataupun faktor-

faktor relevan lainnya, yang pada dasarnya menyebabkan pergerakan manusia dan barang menjadi tidak efisien dan tidak efektif. Adanya permasalahan transportasi sudah lama ada, namun disiplin pemecahannya bisa dikatakan baru. Sementara permasalahannya sendiri berkembang sangat pesat.

Angkutan itu sendiri pada dasarnya merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirim barang dari tempat asal ke tempat tujuan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, dijelaskan angkutan umum adalah suatu cara pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan cara menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dengan layanan dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek atau diluar rute perjalanan.

Angkutan umum memiliki 2 sistem dalam pemakaiannya, antara lain:

- a. Sistem sewa, yaitu kendaraan oleh operator maupun penyewa, dalam hal ini, tidak ada rute yang terjadwal yang harus diikuti oleh pemakai. Sistem ini juga sering disebut sebagai “*demand responsive system*” karena penggunaannya yang tergantung dengan adanya permintaan.

- b. Sistem penggunaan bersama, yaitu kendaraan dioperasikan oleh operator dengan rute dan jadwal yang biasanya tetap dan terjadwal. Sistem ini juga dikenal sebagai system penggunaan bersama *transit system*. Dimana *transis system* ini terbagi lagi menjadi 2 jenis, yaitu:
1. Jadwal yang pasti pada kendaraan umum yang dapat berhenti menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang rutenya.
Contoh: Angkutan kota.
 2. Jadwal dan tempat pemberhentiannya lebih pasti. Contoh: Bus kota.

Tujuan utama dan mendasar dari keberadaan angkutan umum yaitu memberikan pelayanan yang aman, nyaman, cepat dan murah pada masyarakat yang mobilitasnya semakin meningkat, terutama bagi para pekerja dalam menjalankan kegiatannya.

(Kurniawan, 2005). Masyarakat mempunyai tuntutan untuk mobilisasi dan memfungsikan angkutan umum dalam dua hal, yaitu:

1. Memberikan kesempatan orang yang tidak menggunakan kendaraan pribadi untuk kepuasan ekonomi dan keinginan sosial yang tidak terpenuhi.
2. Memberikan alternatif kepada kendaraan pribadi, karena secara fisik ataupun ekonomi, tidak terbatas penggunaannya, tidak tercukupi dan tidak layak secara sosial atau alasan-alasan lingkungan.

2.2.1 Peranan Angkutan Umum

Masalah transportasi tidak dapat diabaikan, karena memiliki peranan yang penting sebagai penggerak dalam melayani kepentingan mobilitas masyarakat. Peranan utama angkutan umum ialah melayani kepentingan mobilitas masyarakat dalam melakukan kegiatannya, baik kegiatan sehari-hari yang berjarak panjang, menengah maupun pendek. Aspek lain dalam pelayanan angkutan umum adalah peranannya dalam pengendalian lalu lintas, pengembangan wilayah dan penghematan energi.

Angkutan umum juga berperan dalam menunjang interaksi sosial dan budaya pada masyarakat. Pemanfaatan sumber daya alam maupun mobilitas sumber daya manusia serta pemerataan pembangunan pada suatu daerah beserta hasil-hasilnya, didukung oleh sistem perangkutan yang memadai dan sesuai dengan tuntutan kondisi pada daerah tersebut.

2.3 Jenis Angkutan Umum

Negara Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki beragam jenis angkutan umum, hal ini dikarenakan kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari kepulauan. Pada umumnya, jenis angkutan umum yang biasa dipakai di negara Indonesia yaitu:

A. Darat:

1. Bus
2. Kereta Api
3. Angkot (Angkutan Kota)
4. Ojek

5. Becak

6. Bajaj

7. Delman

B. Laut:

1. Kapal

2. Feri

3. Perahu/ Sampan

C. Udara:

1. Pesawat Terbang

2. Helikopter

Berdasarkan undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa, pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. Angkutan lalu lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.
2. Angkutan antar kota antar provinsi yang merupakan pemindahan orang dari satu kota di sebuah provinsi ke kota lain dan di provinsi lain.
3. Angkutan antar kota dalam provinsi yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain dalam satu provinsi yang sama.
4. Angkutan perkotaan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain.
5. Angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau

antar wilayah pedesaan.

2.4 Angkutan Umum Antar Kota Antar Provinsi

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, menjelaskan bahwa Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) diuraikan sebagai berikut:

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan AKAP (Keamanan)

No.	Jenis	Uraian	Fungsi	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Jenis Pelayanan			Keterangan
						Ek	Eks	SE	
1.	KEAMANAN								
	a. Tiket penumpang.	Merupakan bukti pembayaran penumpang.	Tanda bukti pembayaran dan informasi pelayanan.	Ketersediaan.	Paling sedikit memuat identitas penumpang, besaran tarif, nomor kursi, asal tujuan, dan tanggal keberangkatan.	√	√	√	
	b. Tanda pengenal bagasi.	Merupakan bukti barang yang dimasukkan di ruang bagasi.	Untuk mengidentifikasi barang di bagasi supaya tidak tertukar.	Ketersediaan.	Memuat nomor bagasi yang ditempelkan pada tiket dan pada barang bagasi.	√	√	√	
	c. Lampu tanda bahaya.	Merupakan lampu tanda bahaya yang digunakan sebagai informasi dan diletakkan di atas kendaraan.	Sebagai peringatan adanya bahaya di dalam kendaraan.	Ketersediaan.	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu) lampu dan dilengkapi 2 (dua) tombol yang ditempatkan di ruang pengemudi dan ruang penumpang.	√	√	√	
d. Daftar penumpang (Manifest).	Merupakan daftar identitas dan jumlah penumpang.	Untuk mengetahui identitas dan jumlah penumpang.	Ketersediaan.	Paling sedikit memuat nama penumpang, alamat, tanggal perjalanan dan asal tujuan perjalanan.	√	√	√		

Lanjutan Tabel 2.1 (Keamanan)

e. Tanda pengenal awak kendaraan.	1. Papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi. 2. Seragam awak kendaraan.	Sebagai identitas pengemudi agar diketahui penumpang.	Ketersediaan.	Harus tersedia.	√	√	√	
f. Informasi gangguan keamanan.	Merupakan stiker, berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan.	Dipergunakan oleh penumpang apabila terjadi gangguan keamanan pada saat pelayanan termasuk pada saat pengemudi ugal-ugalan.	Ketersediaan.	Harus tersedia.	√	√	√	
g. Informasi trayek dan identitas kendaraan	1. Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan.	Sebagai identitas kendaraan untuk diketahui penumpang maupun pengguna jalan lainnya.	Bentuk.	Ukuran proporsional serta tidak mengganggu pandangan.	√	√	√	
	2. Identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan, kelas pelayanan, dan nama perusahaan angkutan umum.	Untuk memudahkan penumpang mengidentifikasi kendaraan yang akan ditumpangi.	Ketersediaan.	Harus tersedia.	√	√	√	

1. Keamanan

a. Tiket Penumpang

Merupakan bukti pembayaran penumpang, berfungsi sebagai tanda bukti pembayaran dan informasi pelayanan.

b. Tanda pengenal bagasi

Merupakan bukti barang yang dimasukkan di ruang bagasi, berfungsi untuk mengidentifikasi barang di bagasi supaya tidak tertukar.

c. Lampu tanda bahaya

Merupakan lampu tanda bahaya yang digunakan sebagai informasi dan diletakkan di atas kendaraan. Berfungsi sebagai peringatan adanya bahaya di dalam kendaraan.

d. Daftar penumpang (*Manifes*)

Merupakan daftar yang berisi identitas dan jumlah penumpang. Berfungsi untuk mengetahui identitas dan jumlah penumpang

e. Tanda pengenalan awak kendaraan

Dijelaskan dengan sebuah papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi dan mengenakan seragam awak kendaraan. Berfungsi sebagai identitas pengemudi agar diketahui penumpang

f. Informasi gangguan keamanan

Merupakan stiker, berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan. Berfungsi untuk dipergunakan oleh penumpang apabila terjadi gangguan keamanan pada saat pelayanan termasuk pada saat pengemudi ugal-ugalan.

g. Informasi trayek dan identitas kendaraan

1. Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan

2. Identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan, kelas pelayanan, dan nama perusahaan angkutan umum. Berfungsi untuk memudahkan penumpang mengidentifikasi kendaraan yang akan ditumpangi.

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan AKAP (Keselamatan)

2.	KESELAMATAN									
	a. Pengemudi	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental.	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat.	Sehat.	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali.	√	√	√		
	1) Kondisi fisik.									
	2) Kompetensi.	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenai rute pelayanan, darurat, dan pelayanan.	Sebagai bukti pengemudi mengerti etika berlalu lintas.	Telah mengikuti pelatihan.	Mengikuti pelatihan/penyegaran paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun.	√	√	√		
	b. Lampu senter.	Alat bantu penerangan.	Sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat.	Ketersediaan.	Paling sedikit 2 (dua) unit.	√	√	√		
	c. Alat pemukul/pemecah kaca (martil).	Berupa martil yang diletakkan di jendela atau tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat.	Memecahkan kaca kendaraan pada saat keadaan darurat.	Ketersediaan.	Paling sedikit 1 (satu) pada setiap 2 (dua) jendela.	√	√	√		Kaca jendela difungsikan sebagai pintu darurat.
d. Alat pemadam api ringan (APAR).	Tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan.	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran.	Ketersediaan.	Paling sedikit 1 (satu) tabung atau sesuai dengan kebutuhan dan jenis kendaraan.	√	√	√		Ukuran disesuaikan dengan jenis kendaraan.	
e. Fasilitas Kesehatan	Berupa Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).	Digunakan untuk penanganan darurat kecelakaan.	Ketersediaan.	Paling sedikit 1 (satu) kotak Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K) berisi: 1. kassa steril; 2. plester perekat; 3. anti septik; dan 4. gunting tajam.	√	√	√			
f. Buku Panduan Penumpang.	1. Buku panduan penumpang tentang cara penggunaan fasilitas tanggap darurat pada saat terjadi kecelakaan.	Memudahkan penumpang untuk menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan.	1. Ketersediaan. 2. Bentuk dan letak.	1. Harus tersedia. 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakkan di dalam kendaraan.	√	√	√			
	2. Buku panduan do'a pada saat perjalanan.	Memudahkan penumpang untuk berdoa sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing.	1. Ketersediaan; 2. Bentuk dan letak	1. Harus tersedia pada setiap tempat duduk. 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakkan di dalam kendaraan.	√	√	√			
g. Pintu darurat.	Berupa jendela yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan.	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran.	Ketersediaan.	Tersedia di setiap kendaraan.	√	√	√			
h. Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool).	Tempat penyimpanan, pemeliharaan, dan perbaikan kendaraan.	Memastikan kendaraan terpelihara dan terawat dan sebagai tempat parkir saat kendaraan tidak beroperasi serta tempat tes kendaraan sebelum beroperasi.	Ketersediaan.	Harus tersedia dan mampu menampung semua bus yang dimiliki perusahaan angkutan umum.	√	√	√			

Lanjutan Tabel 2.1 (Keselamatan)

i. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan.	Prosedur pengecekan kelaikan kendaraan sebelum beroperasi.	Untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO).	SOP pemrosesan.	Harus tersedia untuk setiap kendaraan.	√	√	√	Pengecekan dilakukan oleh petugas yang memiliki kompetensi untuk menjamin kendaraan laik operasi (Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan).
j. Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas.	Merupakan kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan.	Untuk menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan.	Mengikuti program asuransi kecelakaan lalu lintas.	Bukti pembayaran program asuransi kecelakaan lalu lintas pada setiap kendaraan bagi: 1. penumpang; 2. pengemudi; dan 3. pihak ketiga	√	√	√	

2. Keselamatan

a. Pengemudi,

1) Kondisi fisik.

Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental, Berfungsi sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat.

2) Kompetensi.

Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan. Berfungsi sebagai bukti pengemudi mengerti etika berlalu lintas.

b. Lampu senter.

Adalah alat bantu penerangan. Berfungsi sebagai alat bantu penerangan pada saat darurat.

c. Alat pemukul/pemecah kaca(martil)

Berupa martil yang diletakkan dijendela atau tempat yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat. Berfungsi sebagai alat untuk memecahkan kaca kendaraan pada saat keadaan darurat

d. Alat pemadam api ringan (APAR)

Berupa tabung pemadam api yang wajib diletakkan di dalam kendaraan. Berfungsi untuk memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran

e. Fasilitas kendaraan

Berupa Perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K). Berfungsi untuk penanganan darurat kecelakaan.

f. Buku Panduan Penumpang

1. Buku panduan penumpang tentang cara penggunaan fasilitas tanggap darurat pada saat terjadi kecelakaan.

Berfungsi untuk memudahkan penumpang dalam menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan

2. Buku panduan do'a pada saat perjalanan. Berfungsi untuk memudahkan penumpang dalam berdoa sesuai dengan agama dan kepercayaan masing-masing

g. Pintu darurat.

Berupa jendela yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan. Berfungsi sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran

h. Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan (pool).

Sebuah tempat penyimpanan, pemeliharaan, dan perbaikan kendaraan. Berfungsi untuk memastikan kendaraan

terpelihara dan terawat dan sebagai tempat parkir saat kendaraan tidak beroperasi serta tempat tes kendaraan sebelum beroperasi.

i. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan

Adalah prosedur pengecekan kelayakan kendaraan sebelum beroperasi. Berfungsi untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO).

j. Asuransi Kecelakaan Lalu Lintas

Merupakan kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan. Berfungsi untuk menjamin penggantian biaya yang diakibatkan karena adanya kecelakaan lalu lintas pada saat pelayanan.

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan AKAP (Kenyamanan)

3.	KENYAMANAN						
	a. Kapasitas angkut.	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut.	Untuk menghindari situasi berdesakan sehingga terdapat ruang gerak yang nyaman bagi penumpang pada saat berdiri maupun duduk.	Jumlah penumpang terangkut.	Paling tinggi 100% sesuai kapasitas angkut.	√	√
b. Fasilitas Utama.	1. Tempat duduk.	Tempat duduk untuk penumpang sesuai jenis pelayanan yang diberikan dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan.	1. Susunan tempat duduk.	1. Untuk bus besar dan bus maxi: a. konfigurasi seat 2-3 b. konfigurasi seat 2-2 c. konfigurasi seat 2-1	√	√	√
			2. Bahan dasar tempat duduk	2. Untuk bus kecil dan bus sedang. Terbuat dari busa dan berfungsi dengan baik.	√	√	√

Lanjutan Tabel 2.1 (Kenyamanan)

				3. Lebar tempat duduk.	1. Paling sedikit 400 mm 2. Paling sedikit 480 mm 3. Paling sedikit 650 mm	√	√	√	
				4. Jarak antar tempat duduk.	Diukur dari sisi depan sandaran tempat duduk kesisi belakang sandaran tempat duduk didepannya: 1. paling sedikit 650 mm; 2. paling sedikit 850 mm; 3. paling sedikit 1200 mm.	√	√	√	
				5. Lebar lorong (<i>gangway</i>)	1. Paling sedikit 350 mm 2. Paling sedikit 400 mm 3. Paling sedikit 400 mm	√	√	√	
	2. Nomor tempat duduk.	Urutan tempat duduk untuk memandu penumpang duduk sesuai dengan nomor yang tertera di tiket dan menciptakan ketertiban di dalam kendaraan untuk menghindari penumpang saling berebut tempat duduk.	1. Ketersediaan; 2. Bentuk.	1. Harus tersedia. 2. Nomor kursi.		√	√	√	
	3. Fasilitas sirkulasi udara.	Berupa jendela maupun kap di bagian atas kendaraan yang dapat dibuka/ditutup untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas.	Jumlah berfungsi.	Semua berfungsi dengan baik.		√	√	√	
	4. Rak bagasi.	Tempat untuk menempatkan barang bawaan di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang.	Ketersediaan.	Harus tersedia.		√	√	√	
	5. Bagasi bawah.	Ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk penyimpanan kursi roda.	Ketersediaan.	Harus tersedia.		√	√	√	
	6. Fasilitas kebersihan.	Berupa tempat sampah dan/atau kantung kertas atau plastik.	Ketersediaan.	Harus tersedia paling sedikit 2 (dua) buah tempat sampah diletakkan di bagian depan dan belakang kendaraan atau 1 (satu) buah kantung kertas atau plastik diletakkan pada setiap tempat duduk.		√	√	√	
	c. Fasilitas Tambahan.								
	1. Kaca film.	Untuk mengurangi cahaya matahari secara langsung.	Persentase kegelapan	Paling gelap 40%.		√	√	√	
	2. Sarana <i>visual audio</i> ditempatkan di ruang penumpang.	Sebagai sarana hiburan untuk penumpang.	Ketersediaan.	Harus tersedia paling sedikit 1 (satu).		√	√	√	
	3. Gorden.	Berupa kain penutup kaca samping untuk melindungi penumpang dari sinar matahari.	Ketersediaan.	Harus tersedia.		√	√	√	
	4. Pengatur suhu ruangan.	Fasilitas pengatur suhu di dalam kendaraan menggunakan AC (<i>air conditioner</i>).	1. Ketersediaan. 2. Suhu.	1. Harus tersedia dan berfungsi dengan baik. 2. Suhu dalam kendaraan 20 - 22 °C.		√	√	√	
	5. <i>Reclining Seat</i> .	Merupakan tempat duduk yang dapat diatur.	Ketersediaan.	Harus tersedia.		√	√	√	

3. Kenyamanan

a. Kapasitas angkut

Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut. Berfungsi untuk menghindari situasi berdesakan sehingga terdapat ruang gerak yang nyaman bagi penumpang pada saat berdiri maupun duduk.

b. Fasilitas utama

1. Tempat duduk

Tempat duduk untuk penumpang sesuai jenis pelayanan yang diberikan dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan.

2. Nomor tempat duduk

Berfungsi sebagai urutan tempat duduk untuk memandu penumpang duduk sesuai dengan nomor yang tertera di tiket dan menciptakan ketertiban di dalam kendaraan untuk menghindari penumpang saling berebut tempat duduk.

3. Fasilitas sirkulasi udara.

Berupa jendela maupun kap di bagian atas kendaraan yang dapat dibuka/ditutup untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas.

4. Rak bagasi.

Tempat untuk menempatkan barang bawaan di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang.

5. Bagasi bawah

Ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk penyimpanan kursi roda.

6. Fasilitas kebersihan

Berupa tempat sampah dan/atau kantong keras atau plastik.

c. Fasilitas tambahan

1. Kaca film

Berfungsi untuk mengurangi cahaya matahari secara langsung.

2. Sarana *visual audio* ditempatkan di ruang penumpang

Sebagai sarana hiburan untuk penumpang.

3. Gorden

Berupa kain penutup kaca samping untuk melindungi penumpang dari sinar matahari.

4. Pengatur suhu ruangan

Adalah fasilitas pengatur suhu di dalam kendaraan menggunakan AC (*air conditioner*)

5. *Reclining Seat*

Merupakan tempat duduk yang dapat diatur.

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan AKAP (Keterjangkauan)

4.	KETERJANGKAUAN							
	a. Aksesibilitas.	Memberikan pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan.	Untuk memberikan kepastian pelayanan kepada penumpang sampai dengan tujuan.	Singgah di terminal sesuai dengan kartu pengawasan.	Mematuhi ketentuan.	√	√	√
	b. Tarif.	Biaya yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan.	Untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan angkutan umum dengan tetap memperhatikan daya beli masyarakat.	1. Tarif terjangkau. 2. Informasi besaran tarif.	1. Besaran tarif ekonomi ditetapkan sesuai dengan keputusan pemerintah. 2. Memberikan informasi besaran tarif. 3. Besaran tarif non ekonomi ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum. 4. Memberikan informasi besaran tarif.	√	√	√

4. Keterjangkauan

a. Aksesibilitas

Memberikan pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan. Berfungsi untuk memberikan kepastian pelayanan kepada penumpang sampai dengan tujuan

b. Tarif

Biaya yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan. Berfungsi untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan angkutan umum dengan tetap memperhatikan daya beli masyarakat.

Tabel 2.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan AKAP (Kesetaraan dan Keteraturan)

5.	KESETARAAN								
	a. Pelayanan prioritas	1. Pemberian prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk. 2. Pemberian prioritas naik/turun kendaraan.	Diberikan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, maupun wanita hamil.	Kemudahan.	Terlayani.	√	√	√	
	b. Ruang penyimpanan kursi roda.	Ruang khusus di bagasi untuk penyimpanan kursi roda.	Untuk memberikan kemudahan bagi penumpang pengguna kursi roda.	Ketersediaan.	Harus tersedia.	√	√	√	
6.	KETERATURAN								
	a. Informasi pelayanan.	Informasi yang disampaikan di loket kepada calon penumpang, paling sedikit memuat : 1. jadwal kedatangan dan keberangkatan; 2. tarif; 3. nama terminal yang dilayani; dan 4. trayek yang dilayani.	Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan sesuai dengan kemampuannya.	1. Bentuk. 2. Tempat. 3. Kondisi.	1. Berupa papan informasi. 2. Penempatan mudah terbaca dan cepat serta jelas terlihat. 3. Kondisi baik dan/atau berfungsi.	√	√	√	
	b. Informasi gangguan perjalanan bus.	Informasi kepada petugas terminal dan calon penumpang apabila terjadi gangguan perjalanan bus.	Memberikan informasi kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta penyebab gangguan.	Terinformasikan.	Penumpang mengetahui terjadi gangguan perjalanan.	√	√	√	
	c. Kinerja operasional.		Agar kendaraan beroperasi dengan efisien dan ekonomis.	Umur kendaraan.	Paling tinggi umur kendaraan 25 (dua puluh lima) tahun atau ditetapkan pemberi izin sesuai dengan kondisi daerah.	√	√	√	

Keterangan

Ek : Ekonomi

Eks : Eksekutif

SE : Super Eksekutif

5. Kesetaraan

a. Pelayanan prioritas

1. Pemberian prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk

2. Pemberian prioritas naik/turun kendaraan

Diberikan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, maupun wanita hamil.

b. Ruang penyimpanan kursi roda

Sebuah ruang khusus di bagasi untuk penyimpanan kursi roda. Berfungsi untuk memberikan kemudahan bagi penumpang pengguna kursi roda.

6. Keterangan

a. Informasi pelayanan

Sebuah Informasi yang disampaikan di loket kepada calon penumpang, paling sedikit memuat:

1. Jadwal kedatangan dan keberangkatan;
2. Tarif;
3. Nama terminal yang dilayani; dan
4. Trayek yang dilayani.

Berfungsi agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan sesuai dengan kemampuannya.

b. Informasi gangguan perjalanan bus

Sebuah informasi kepada petugas terminal dan calon penumpang apabila terjadi gangguan perjalanan bus. Berfungsi untuk memberikan informasi kedatangan dan keberangkatan kendaraan serta penyebab gangguan.

c. Kinerja operasional

Berfungsi agar kendaraan dapat beroperasi dengan efisien dan ekonomis.

2.5 Pola Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Menurut PP.43/1993 disebutkan bahwa, di dalam penyusunan sebuah trayek harus memperhatikan hal-hal sebagai berikut:

1. Kebutuhan angkutan
2. Prasarana (jalan dan terminal)
3. Tingkat pelayanan jalan
4. Jenis pelayanan angkutan
5. Rencana umum tata ruang
6. Kelestarian lingkungan

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

1. Pola pergerakan penumpang.

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

Karakteristik jaringan jalan akan meliputi klasifikasi, konfigurasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada

Perencanaan umum jaringan trayek telah tercantum didalam Peraturan Pemerintah No. 74 Tahun 2014, sebagai berikut:

1. Jaringan Trayek lintas batas Negara.

Jaringan Trayek lintas batas Negara memuat paling sedikit, yaitu:

- 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 bangkitan dan 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, yaitu:

- 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, yaitu:

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;

e. jumlah kebutuhan dan jenis Kendaraan Angkutan antarkota dalam provinsi.

4. Jaringan Trayek perkotaan; dan

5. Jaringan Trayek perdesaan.

2.6 Kinerja

Kinerja menurut para ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Sulistiyani, A.T., (2003)

“Kinerja seseorang merupakan kombinasi dari kemampuan, usaha dan kesempatan yang dapat dinilai dari hasil kerjanya”.

2. Menurut Rivai, V. (2004) mengemukakan kinerja adalah:

“Sebuah perilaku yang nyata yang ditampilkan setiap orang sebagai prestasi kerja yang dihasilkan oleh karyawan sesuai dengan perannya dalam perusahaan”.

Berdasarkan Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi ketiga (2000) menyatakan bahwa, kinerja adalah:

- a. Kemampuan kerja
- b. Sesuatu yang dicapai
- c. Prestasi yang diperlihatkan

2.7 Kinerja Operasi

2.7.1 *Load factor* (faktor muat)

Load factor adalah faktor pembagi antara jumlah penumpang yang diangkut dengan daya tamping atau kapasitas kendaraan selama satu lintasan. (Warpani, 1990). Faktor ini dapat menjadi petunjuk untuk mengetahui apakah jumlah armada yang ada masih kurang, mencukupi, atau melebihi kebutuhan suatu lintasan Angkutan Umum Penumpang.

Menurut Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRDJ/2002, *load factor* merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen (%). Batas ideal muatan 70% (KM 35 Tahun 2003).

$$Lf = \frac{P}{K} \times 100\% \quad (2 - 1)$$

Dimana:

Lf : *Load factor* (%)

P : Jumlah penumpang yang diangkut sepanjang satu lintasan sekali jalan.

K : Kapasitas angkut (orang)

2.7.2. Frekuensi

Frekuensi adalah jumlah kendaraan yang beroperasi selama waktu tertentu atau selama 1 jam. (Morlok, 1978)

Pada umumnya, Frekuensi adalah jumlah kendaraan yang lewat persatuan waktu yang dapat diidentifikasi sebagai frekuensi tinggi atau frekuensi rendah. Frekuensi tinggi berarti banyak perjalanan dalam periode waktu tertentu. Secara relatif, frekuensi rendah berarti sedikit perjalanan selama periode waktu tertentu. Frekuensi, dapat diartikan sebagai segi dari hidup tiap moda, angkutan umum yang penting untuk penumpang dan mempengaruhi moda yang diterapkan untuk dipakai.

$$F = \frac{1}{H} \quad (2 - 2)$$

Dimana:

F : Frekuensi (Kendaraan/jam)

H : Headway (jam/kendaraan)

2.7.3 Headway

(Asikin, 2001). Headway adalah waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan lain yang berurutan di belakangnya pada satu rute yang sama. *Headway*

makin kecil menunjukkan frekuensi semakin tinggi, sehingga akan menyebabkan waktu tunggu yang rendah. Hal ini merupakan kondisi yang menguntungkan bagi penumpang, namun di sisi lain akan menyebabkan proses *bunching* atau saling menempel antar kendaraan dan ini akan mengakibatkan gangguan pada arus lalu lintas lainnya. Untuk menghindari efek *bunching* ditetapkan minimum *headway* sebesar 1 menit

Pada umumnya, pengertian *Headway* ialah rerata interval waktu antara sepasang kendaraan yang beruntun, dan diukur pada suatu periode waktu pada satu titik/lokasi tertentu. Secara umum, *headway* waktu rata-rata dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$H = \frac{60}{Q/\text{jam}} \text{ atau } H = T_2 - T_1 \quad (2 - 3)$$

Dimana:

H : Headway (menit)

Q/jam : Jumlah kendaraan dalam 1 jam

T1 : Waktu kendaraan pertama

T2 : Waktu kendaraan kedua

2.7.4. Kecepatan Perjalanan

Menurut (Morlok, 1978). Kecepatan perjalanan yaitu kecepatan kendaraan dari awal rute ke titik akhir rute, dan dirumuskan dengan :

$$V = \frac{s}{t} \quad (2 - 4)$$

Dimana:

V : Kecepatan tempuh (km/jam)

s : Panjang rute (Km)

t : Waktu tempuh (jam)

Menurut (Hobbs, 1995). Kecepatan perjalanan 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.