

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan

Menurut Munawar, Ahmad (2005), angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Undang-undang No.14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dan Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1993 tentang angkutan jalan mendefinisikan transportasi atau angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Menurut Warpani (1990), menjelaskan bahwa perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak berada di satu tempat melainkan di banyak tempat. Sehingga terjadi pergerakan yang mengakibatkan perangkutan.

Dalam perangkutan terdapat 5 (lima) unsur pokok yaitu :

1. manusia yang membutuhkan perangkutan ,
2. barang yang dibutuhkan,
3. kendaraan sebagai alat angkut,
4. jalan sebagai prasarana angkutan,dan
5. organisasi sebagai pengelola angkutan

2.2 Angkutan Umum

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

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan bahwa angkutan umum adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi msyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi. Hal ini dimungkinkan angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin

(Warpani, 1990).

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

2.3 Jenis Angkutan Umum

Berdasarkan Undang- Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

1. angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain,
2. angkutan perkotaan yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain,
3. angkutan perdesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah perdesaan,
4. angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

2.4 Angkutan Perkotaan

Angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (KM 35 Tahun 2003).

Sistranas No. KM 49 (2005) menyebutkan bahwa angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, pelayanan angkutan perkotaan diselenggarakan dengan ciri- ciri sebagai berikut:

1. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan,
2. melayani angkutan antar kawasan utama, dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang alik secara tetap,
3. pelayanan angkutan secara terus menerus, berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan orang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan perkotaan:

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 lintasan yang dialaui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian 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 PERKOTAAN**”,
4. jati diri pengemudi ditempatkan pada *dashboard*,
5. fasilitas bagasi sesuai kebutuhan,
6. 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 factor 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.

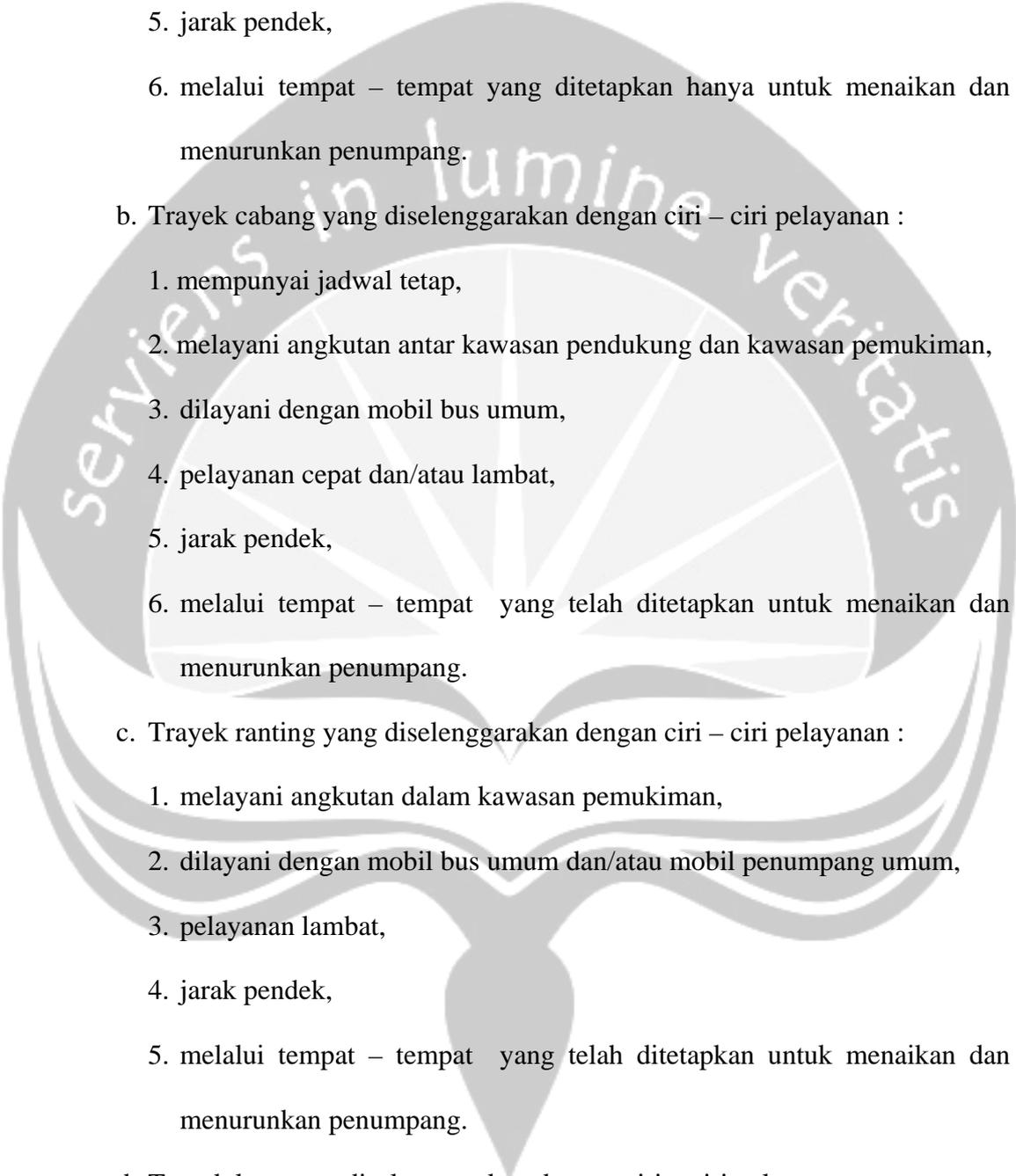
Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

Trayek pelayanan jasa angkutan umum menurut Departemen Perhubungan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993, yaitu :

1. Trayek Kota terdiri dari :

a. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

1. mempunyai jadwal tetap,
2. melayani angkutan antar kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang – alik secara tetap dengan pengangkutan yang bersifat massal,

- 
3. dilayani oleh mobil bus umum,
 4. pelayanan cepat dan/atau lambat,
 5. jarak pendek,
 6. melalui tempat – tempat yang ditetapkan hanya untuk menaikan dan menurunkan penumpang.
- b. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri – ciri pelayanan :
1. mempunyai jadwal tetap,
 2. melayani angkutan antar kawasan pendukung dan kawasan pemukiman,
 3. dilayani dengan mobil bus umum,
 4. pelayanan cepat dan/atau lambat,
 5. jarak pendek,
 6. melalui tempat – tempat yang telah ditetapkan untuk menaikan dan menurunkan penumpang.
- c. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri – ciri pelayanan :
1. melayani angkutan dalam kawasan pemukiman,
 2. dilayani dengan mobil bus umum dan/atau mobil penumpang umum,
 3. pelayanan lambat,
 4. jarak pendek,
 5. melalui tempat – tempat yang telah ditetapkan untuk menaikan dan menurunkan penumpang.
- d. Trayek langsung diselenggarakan dengan ciri – ciri pelayanan :
1. mempunyai jadwal tetap,

2. melayani angkutan antar kawasan secara tetap yang bersifat massal dan langsung,
3. dilayani oleh mobil bus umum,
4. pelayanan cepat,
5. jarak pendek,
6. melalui tempat – tempat yang telah ditetapkan untuk menaikan dan menurunkan penumpang.

2.6 Kinerja

Menurut 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 Kualitas Kinerja Oprasi

Asikin, Zainal (1990) dalam Chrisdianto (2004) menjelaskan bahwa pengaturan bus merupakan usaha untuk menciptakan pergerakan yang teratur, cepat, dan tepat dan memberikan manfaat kepada semua pihak. Giannopaulus (1990) dalam Chrisdianto (2004) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas oprasi antara lain :

1. Nilai okupansi bis (*load faktor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang 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 pelayanandan 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 bis – bis pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan prosentase bis 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 bis, diturunkan ditempat henti bis, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bis serta kondisi kebersihan bis.

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 perjalanana 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.Faktor muat (load factor)

Menurut penelitian A'an, N.S dan Darman, R (2005), faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk suatu perjalanan yang biasa dinyatakan dalam persen. Sesuai dengan peraturan pemerintah No 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan pasal 28 yang menetapkan bahwa faktor muat standard adalah sebesar 70%

2.7.2. Headway

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

Waktu antara (*haedway*) 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, E.K.)

2.7.3. Kecepatan

Menurut Hobbs.F.D (1995), kecepatan adalah laju perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam kilometer per jam (km/jam). Pada umumnya kecepatan itu sendiri dibagi menjadi 3 (tiga) jenis, antara lain :

1. Kecepatan setempat (*spot speed*)

Kecepatan setempat (*spot speed*) adalah kecepatan kendaraan pada suatu saat diukur dari suatu tempat yang ditentukan,

2. Kecepatan bergerak (*running speed*)

Kecepatan bergerak (*running speed*) adalah kecepatan kendaraan rerata pada suatu jalur pada saat kendaraan bergerak dan didapat dengan membagi panjang jalur dibagi dengan lama waktu bergerak menempuh jalur tersebut,

3. Kecepatan perjalanan (*journey speed*)

Kecepatan perjalanan (*journey speed*) adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan antara 2 (dua) tempat, dan merupakan jarak antara 2 (dua) tempat dibagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara 2 (dua) tempat tersebut.

2.8. Keaslian Penulisan

Andriyani (2005), meneliti tentang Evaluasi Kinerja Oprasional Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Klaten. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk

mengevaluasi kinerja angkutan berdasarkan persepsi pengguna angkudes dan berdasarkan kenyataan dilapangan. Dalam penelitian tersebut didapatkan bahwa untuk kecepatan, *headway*, waktu tunggu, dan *load faktor* masih belum baik. Dan didapatkan kesimpulan bahwa kinerja oprasional di Kabupaten Klaten dianggap belum baik.

Yafiz (2002), meneliti tentang Analisis Kinerja Jasa Transportasi Agkutan Kota Di Kota Pekanbaru. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi efektifitas jalur transportasi angkutan kota, yang baik secara teknis dan ekonomis mampu menciptakan keuntungan. Dalam penelitian inididapatkan bahwa untuk *load faktor*, *frekuensi* masih belum baik. Hasil penelitian menunjukkan varians antar frekuensi kendaraan relatif tinggi. Terjadi permintaan yang tidak stabil antara jumlah kendaraan dengan ketersediaan calon pengguna jasa angkot.

Putranto, Puguh dkk (2007), meneliti Studi Evaluasi Operasi Angkutan Umum Di Kabupaten Sragen. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui kinerja angkutan umum di Kabupaten Sragen melalui kajian evaluasi. Dalam penelitian ini didapatkan bahwa untuk *headway* sudah baik. Untuk *load faktor* masih belum baik. Hasil penelitian ini adalah didapatkan kelebihan armada sebanyak 170 armada dari total 308 armada, untuk itu perlu pemangkasan armada sebanyak 35 persen.

Ramli, Isran dkk (2006) meneliti tentang Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Makasar. Tujuan dari penelitian ini adalah mengvaluasi kinerja angkutan kota jenis mikrolet di Makasar dari segi efektifitas dan efisiensi. Dari penelitian ini diperoleh hasil bahwa sebagian besar kinerja angkot Makasar dari

segi efektifitas untuk trayek kampus maupun non-kampus masih cukup baik. Untuk trayek kampus bahwa untuk parameter kecepatan, waktu, jarak tempuh sudah baik. Sedangkan untuk *headway* dan *load faktor* masih belum baik. Untuk trayek non-kampus untuk kinerja efisiensinya masih cukup baik, dan untuk parameter kecepatan, waktu tempuh, jarak tempuh, *headway* dan *load faktor* belum baik.

Dina Apriana (2008), meneliti tentang Evaluasi Kinerja Angkutan Perdesaan di Kabupaten Bantul. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja angkutan perdesaan di Kabupaten Bantul pada tiga trayek yang ada. Dari penelitian ini diperoleh bahwa untuk kecepatan, *headway*, waktu tunggu, dan *load faktor* masih belum baik. Dan didapatkan kesimpulan bahwa kinerja operasional di Kabupaten Bantul dianggap belum baik.