

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.

Menurut Warpani (1990), menjelaskan bahwa perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak berada di sembarang tempat, sehingga terjadi pergerakan yang mengakibatkan perangkutan. Di dalam perangkutan terdapat 5 (lima) unsur pokok, yaitu:

4. manusia yang membutuhkan perangkutan,
5. barang yang di butuhkan,
6. kendaraan sabagai alat angkut,
7. jalan sebagai prasarana angkutan, dan
8. organisasi sebagai pengelola angkutan.

Undang-undang No.2 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan dan Angkutan Jalan mendefinisikan bahwa Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.

2.2 Angkutan Umum

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya adalah membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan dengan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

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

Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. Ditinjau dengan kaca mata

perlalu-lintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkutan dapat dibebankan kepada lebih banyak orang penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin. (Warpani, 1990).

Keputusan Menteri Perhubungan No. 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. 2 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

3. angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

4. angkutan antarkota antarprovinsi yang merupakan pemindahan orang dari satu kota di sebuah provinsi ke kota lain di provinsi lain.
5. angkutan antar kota angkutan antarkota dalam provinsi yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain dalam satu provinsi yang sama.
6. angkutan perkotaan kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain, atau
7. angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan.

2.4 Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari terminal dan ke terminal tipe C. Ciri utama lain yang membedakan angkutan pedesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan (Warpani, 2002).

Angkutan pedesaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek. (Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun 2003).

Sistranas No. 49 (2005) menyebutkan bahwa angkutan pedesaan adalah

angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan umum, pelayanan angkutan pedesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut.

1. Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak terjadwal
2. Jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi
3. Pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif lebih lama
4. Terminal yang merupakan terminal asal pemberangkatan dan tujuan sekurang-kurangnya terminal C
5. Dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang umum

Kelengkapan kendaraan yang digunakan untuk angkutan pedesaan:

4. nama perusahaan dan nomor urut kendaraan yang dicantumkan pada sisi kiri, kanan, dan belakang kendaraan.
5. papan trayek yang memuat asal dan tujuan serta lintasan yang dilalui dengan dasar putih tulisan hitam yang ditempatkan dibagian depan dan belakang kendaraan.

6. jenis trayek yang dilayani ditulis secara jelas dengan huruf balok, melekat pada badan kendaraan sebelah kiri dan kanan dengan tulisan *ANGKUTAN PEDESAAN*.
7. jati diri pengemudi ditempatkan pada *dashboard*.
8. fasilitas bagasi sesuai kebutuhan.
9. daftar tarif yang berlaku.

2.5 Pelayanan Trayek Angkutan Umum

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum harus diperhatikan faktor yang akan digunakan sebagai bahan pertimbangan adalah sebagai berikut.

5. 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.

6. Kepadatan penduduk

Salah satu faktor yang 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.

7. 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.

8. 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.

2.6 Kinerja

Menurut departemen pendidikan dan kebudayaan dalam kamus besar bahasa indonesia edisi ketiga (2000), kinerja adalah sesuatu yang dicapai, atau prestasi yang diperlihatkan, kemampuan kerja.

2.7 Kualitas Kinerja Operasi

Asikin, Zainal (1990) menjelaskan bahwa pengaturan bus merupakan usaha untuk menciptakan pergerakan yang teratur, cepat, dan tepat dan

memberikan manfaat kepada semua pihak. Gianni Paulus (1990) dalam Chirdianto (2004) dan Dina (2008) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas operasi antara lain seperti di bawah ini.

1. Nilai okupansi bus (*load factor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia 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 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 ketepatan 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 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, kemudian bergerak dalam bis, diturunkan di tempat 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 berbelok-belokan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka tidak membuang-buang waktu. Panjang trayek angkuta kota agar dibatasi tidak terlalu jauh, maksimal antara 2-2.25 jam perjalanan pulang pergi.

5. Lama perjalan

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 Faktor Muat (*load factor*)

Menurut penelitian A'an, N.S dan Darman, R (2005), faktor muat (*load factor*) dalam Dina Apriana dan Budi Heru (2008) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk suatu perjalan yang biasa dinyatakan dalam persen. Sesuai dengan peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993

tentang angkutan jalan pasal 28 yang menetapkan bahwa faktor muat standar 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 di satu titik pada ruas jalan. *Distance headway (spacing)* adalah waktu antara bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu waktu.

Waktu antara (*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antara bagian depan kendaraan melewati suatu titik dengan saat di mana 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/jam (Km/jam). Pada umumnya kecepatan itu sendiri dibagi menjadi 3 (tiga) jenis.

g. Kecepatan setempat (*spot speed*)

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

h. 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.

i. Kecepatan perjalanan (*journey speed*)

Kecepatan perjalanan (*journey speed*) adalah kecepatan efektif kendaraan yang sedang dalam perjalanan anatar 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

Adriyani (2005), meneliti tentang Evaluasi Kinerja Operasional Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Klaten. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja angkutan berdasarkan persepsi pengguna angkudes dan berdasarkan kenyataan di lapangan. Dalam penelitian ini didapatkan bahwa untuk kecepatan, *headway*, waktu tunggu, dan *load factor* masih belum baik. Dan didapatkan kesimpulan bahwa kinerja operasional di kabupaten Klaten dianggap belum baik.

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. Sedangkan untuk *load factor* masih belum baik. Hasil penelitian ini menunjukkan terjadi kelebihan armada sebanyak 170 armada dari total armada sebanyak 308 armada, untuk itu perlu pemangkasan armada sebanyak 35%.

Ramli, Isran dkk (2006) meneliti tentang Evaluasi Kinerja Angkutan Umum di Kota Makasar. Tujuan dari penelitian adalah untuk mengevaluasi 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 bahwa untuk parameter kecepatan, waktu, jarak tempuh sudah baik. Sedangkan untuk *headway* dan *load factor* masih belum baik. Untuk trayek non kampus kinerja efesiensinya masih cukup baik dan trayek non kampus kecepatan, waktu tempuh, jarak tempuh, *headway*, dan *load factor* belum baik.

Apriana, Dina (2008) meneliti tentang Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Pedesaan Kabupaten Bantul. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum pedesaan di kabupaten Bantul. Dari penelitian ini didapatkan bahwa kinerja angkutan umum di kabupaten Bantul belum baik.

Krisnawan, Heru Budi (2010) meneliti tentang Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Pedesaan di Kabupaten Kudus. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum pedesaan yang meliputi jumlah penumpang, *load factor*, kecepatan perjalanan, *headway*, dan jumlah armada. Hasil dari penelitian didapatkan bahwa dari segi *load factor*, kecepatan, *headway* dan jumlah armada masih belum baik.

Dan tujuan dari penelitian ini sendiri adalah untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum pedesaan di Kabupaten Kupang yang meliputi jumlah penumpang, jumlah armada, kecepatan perjalanan, waktu tempuh, *load factor* dan *headway*.