

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1. Angkutan

Angkutan dapat didefinisikan sebagai pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Angkutan jalan mendefinisikan transportasi atau angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. (Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1993)

Menurut Munawar (2005) Perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak berada di suatu tempat melainkan di banyak tempat. Sehingga terjadi pergerakan yang mengakibatkan perangkutan. Dalam perangkutan terdapat 5 unsur pokok yaitu:

1. Manusia yang membutuhkan perangkutan,
2. Barang yang di butuhkan,
3. Kendaraan sebagai alat angkut,
4. Jalan sebagai prasarana angkutan,
5. Organisasi sebagai pengelola angkutan.

2.2. Angkutan Umum

Angkutan umum adalah pemindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek (Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1993).

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 biaya 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 yang tidak terjadwal. Secara umum tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja. (Keputusan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2003).

2.3. Angkutan Umum Perkotaan

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No.35 Tahun, 2003 Angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang termasuk dalam trayek kota yang berbeda pada wilayah ibu kota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil bus penumpang yang terikat dalam trayek.

Menurut Keputusan Menteri No.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 kendaran 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 menaikan dan menurunkan orang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

Kelengkapan kendaraan yang digunakan 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 dilalui 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 tariff yang berlaku

2.4. Pola Pelayanan Angkutan Umum

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

2.5. Kinerja

Dalam kamus besar bahasa Indonesia definisi Kinerja ialah (1) sesuatu yang dicapai, (2) prestasi yang diperhatikan, (3) kemampuan kerja.

2.6. Kualitas Kinerja Operasi

Zainal, (2001), menjelaskan bahwa pengaturan bus merupakan usaha untuk menciptakan pergerakan bus yang teratur, cepat, dan tepat dan memberikan manfaat kepada semua pihak. Giannopoulos (1989) dalam Soares (2014) memberikan beberapa 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 diperlakukan untuk menentukan aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran realibilitas 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 untuk kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk suatu ketepatan bus-bus pada jadwal lebih yang ditentukan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan prosentase bus datang tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap tempat henti terhadap total jumlah kedatangan. Sebuah bus tepat waktu jika bus tersebut tiba dalam interval waktu yang telah dijadwalkan, standart 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, kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun serta kondisi kebersihan bus.

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 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 kendaraan dari 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.

2.6.1. Headway

Headway dapat dinyatakan dalam waktu atau jarak, bila dinyatakan dalam waktu disebut *time headway*, sedangkan 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 dengan bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu titik. (Hendarto, 2001).

Waktu antara (*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai interval waktu antara bagian depan kendaraan melawati suatu titik dengan saat dimana bagian depan kendaraan beriringan, secara umum akan berbeda. Ini akan menimbulkan suatu konsep waktu antara rerata adalah rata-rata interval waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu lokasi tertentu. (Morlock, 1985)

2.6.2. Faktor muat (*load factor*)

Adalah perbandingan antara kapasitas terjual dengan kapasitas tersedia untuk suatu perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam persen. Serta ditetapkan *load factor* 70%. (Peraturan Pemerintah No.41 Tahun 1993).

2.6.3. Kecepatan Perjalanan

Kecepatan adalah laju perjalanan yang biasanya dinyatakan dalam kilo meter per jam (km/jam). Pada umumnya kecepatan itu sendiri dibagi menjadi tiga jenis, yaitu kecepatan setempat sesaat, kecepatan perjalanan, dan kecepatan bergerak. Kecepatan perjalan 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 tersebut. Dengan lama waktu ini mencakup setiap waktu berhenti yang ditimbulkan oleh hambatan (penundaan) lalu lintas. (Menurut Hobbs, 1995).