

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan

Angkutan dapat di defenisikan 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 mendefenisikan transportasi atau angkutan adalah 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 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 angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan perkotaan (bus, minibus, dsb), kreta api, angkutan air dan angkutan udara. angkutan umum dibutuhkan untuk memberikan derajat fleksibilitas yang tinggi untuk menyaingi secara efek mobil pribadi atau yang diistilahkan mobilitas personal (perorang).

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No.41 tahun 1993 tentang angkutan jalan di jelaskan bahwa 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. 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.

Menurut 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 di sediakan 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.

2.3 Jenis Angkutan Umum

Bedasarkan Undang-Undang No.14 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, menyebutkan bahwa perjalanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari sebagai berikut.

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 pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan,
4. Angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas Negara.

Disamping itu, termasuk kendaraan umum adalah kendaraan bermotor yang disewakan kepada orang lain baik dengan maupun tanpa pengemudi selama jangka waktu tertentu (mobil sewa) dan juga mobil belajar untuk sekolah mengemudi.

Berdasarkan Undang-Undang No.14 1992 tentang lalu lintas dan angkutan umum dapat diselenggarakan setelah memenuhi syarat sebagai berikut.

1. Memiliki ijin usaha,
2. Memiliki ijin trayek,
3. Memiliki asuransi beserta penumpangnya,

4. Layak pakai untuk kendaraan yang akan beroperasi,
5. Daftar tarif yang berlaku,
6. Fasilitas bagasi sesuai kebutuhan,
7. Jati diri pengemudi harus lengkap dan jelas.

2.4. Angkutan Perkotaan

Menurut keputusan Menteri No.35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan umum, angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu daerah kota atau wilayah Ibu Kota Kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum, mikrolet atau mobil penumpang yang terikat dalam trayek.

Berdasarkan Keputusan Menteri No.35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan perkotaan dapat diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut.

a) Trayek Utama.

1. mempunyai jadwal tetap, sebagaimana tercantum dalam 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.

b) Trayek Cabang

1. Berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama,
2. Mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawas kendaraan yang dioperasikan,
3. Melayani angkutan pada kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan pemukiman,
4. Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

c) Trayek Ranting

1. Tidak memiliki jadwal tetap,
2. Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota,
3. Melayani angkutan dalam kawasan permukiman,

d) Trayek Langsung

1. Mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada kartu pengawasan kendaraan yang dioperasikan,
2. Pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaik dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota,
3. Melayani angkutan antara kawasan utama dengan kawasan pendukung dan kawasan permukiman,

2.5. Angkutan Perdesaan

Angkutan perdesaan adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam suatu Kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah Ibu Kota Kabupaten, dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terkait dalam trayek (KM N0.35 tahun 2000).

Sistem transportasi Nasional, menurut Keputusan Menteri No.49 tahun 2005 menyebutkan bahwa, 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 mempergunakan angkutan umum atau mobil penumpang yang terkait dalam trayek.

Bedasarkan Keputusan Menteri No.35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, pelayanan angkutan perdesaan di selenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut.

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

2.6. Kinerja

Menurut Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (1990) menyatakan bahwa kinerja adalah proses pergerakan dari suatu sistem.

Angkutan umum dapat dikatakan memiliki kinerja yang baik apabila memenuhi kriteria-kriteria yang distandarkan. Hingga saat ini belum ada standar mengenai kinerja angkutan, salah satu acuan yang dapat digunakan dalam mengevaluasi angkutan umum adalah *a world bank study* dan standar SRI (Survey Research Institute) seperti berikut:

1. Rute : wilayah yang dilayani angkutan umum,
2. Aksebilitas : panjang jaringan jalan yang dilewati angkutan/luas area yang dilayani,
3. Jumlah penumpang : jumlah penumpang yang diangkut per bis per hari (orang/bis/hari), standar 463-555.
4. *load factor* : rasio jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk per satuan waktu tertentu (%), standar 70%.
5. Kecepatan perjalanan : daerah kepadatan tinggi (km/jam), standar 10-12 menit dan daerah kepadatan rendah (km/jam), standar 25 menit.
6. *Headway* dan frekuensi : waktu kedatangan bus di pertama dan di belakangnya, standar 10-20 menit.
7. Jumlah armada : jumlah armada per waktu sirkulasi,
8. *Availability* : rasio jumlah bis yang beroperasi dengan jumlah bis keseluruhan,
9. Utilisasi : rata-rata jarak perjalanan yang di tempuh (km/hari),

10. *Opening ratio* : perbandingan antara pendapatan dengan biaya operasional kendaraan,
11. Keterjangkauan : tarif/penumpang-km (rupiah/pnp-km rata-rata).

2.7. Kualitas Kinerja Operasi

Asikin Zainal (2000) menjelaskan bahwa pengaturan bus merupakan usaha untuk menciptakan pergerakan yang teratur, cepat dan tepat dan memberikan manfaat kepada semua pihak. Gianopaulus (1990) dalam Chrisdianto (2004) memberikan beberapa faktor yang mempengaruhi kualitas operasi antara lain seperti berikut.

1. Nilai Okupansi Bis (*load factor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia didalam bus, nilai okupansi 25% 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 akseibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran reabilitas dari transportasi perkotaan. Pada jam-jam sibuk nilai okupansi 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 ketataan bis-bis pada jadwal yang telah ditentukan sebelumnya. Reabilitas juga 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, 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 bus, kenyamanan mengendarai kemudahan naik turun bus serta kondisi kebersihan bus.

4. Panjang Trayek

Trayek sedapat mungkin melalulintasan 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 perjalanan kedatangan dari waktu 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. Kecepatan Perjalanan

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

1. Kecepatan setempat (*spot speed*),

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

2. Kecepatan bergerak (*running speed*),

Kecepatan bergerak (*running speed*) adalah kecepatan 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 bagi dengan lama waktu bagi kendaraan untuk menyelesaikan perjalanan antara 2 (dua) tempat tersebut.

2.7.2. Headway

Menurut Hendarto (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 dengan bumper depan suatu kendaraan berikutnya pada suatu waktu.

Waktu antara (*headway*) dari dua kendaraan didefinisikan sebagai internal waktu antara bagian depan kendaraan melewati suatu titik, dengan saat dimana bagian depan kendaraan berikutnya melewati titik yang mana. waktu antara untuk sepasang kendaraan beriringan, secara umum akan berbeda, ini akan menimbulkan suatu konsep waktu.

