

BAB II

LANDASAN TEORI

2.1. Angkutan Umum

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

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).

Berdasarkan (PP RI, 1993) tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. 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 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 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 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 (Mentri Perhubungan, 2003). 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.

2.2. 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 pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan atau antar wilayah pedesaan.
3. Angkutan lalu lintas batas Negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lalu lintas batas Negara lain.

2.3. Pelayanan Trayek Angkutan Umum

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

2.3.1. 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 (Safe, Undiana, & Bella, 2015)

2.4. 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.

2.5. Permasalahan Angkutan Umum Perkotaan

Pada saat ini sebagian besar pengguna angkutan umum masih mengalami beberapa aspek negatif sistem angkutan umum jalan raya, yaitu (Tamin, 2000): tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa terjadinya transfer, kelebihan penumpang pada saat jam sibuk, cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan, dan kondisi internal dan eksternal yang buruk

2.6. Standar Penilaian Indikator Kinerja Pelayanan Angkutan Umum

Standar kualitas pelayanan angkutan umum baik secara keseluruhan maupun pada trayek tertentu dapat dinilai dengan menggunakan indikator yang ditetapkan oleh Departemen Perhubungan seperti pada Tabel 2.1

Tabel 2.1 Indikator Standar Pelayanan Angkutan Umum

No	Parameter Penilaian	Satuan	Standar Penilaian		
			Kurang (1)	Sedang (2)	Baik (3)
1	<i>Load factor</i> , jam sibuk	%	>100	80-100	<80
2	<i>Load factor</i> , di luar jam sibuk	%	>100	70-100	<70
3	Kecepatan perjalanan	Km/jam	<5	5-10	>10
4	<i>Headway</i>	Menit	>15	10-15	<10
5	Waktu perjalanan	Menit	>12	6-12	<6
6	Waktu pelayanan	Jam	<13	13-15	>15
7	Frekuensi	Kend./jam	<4	4-6	>6
8	Jumlah kendaraan yang operasi	%	<82	82-100	100
9	Waktu tunggu	Menit	>30	20-30	<20
10	Akhir dan awal perjalanan		05.00-18.00	05.00-20.00	05.00->20.00

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat 2002 dalam Marsudi 2005.

Seluruh penilaian dijumlahkan untuk kemudian dinilai kualitas pelayanannya dengan menggunakan Tabel 2.2

Tabel 2.2 Standar Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Berdasarkan Total Nilai Bobot

Kriteria	Total Nilai Bobot
Baik	18,00 – 24,00
Sedang	12,00 – 17,99
Kurang	< 12

Sumber: Dirjen Perhubungan Darat dalam Rahmawati dan Novitasari, 2010

2.7. Kinerja Operasional Pelayanan Angkutan Umum

2.7.1. Faktor Muat (Load Factor) Dinamis

Dalam Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur (2002), mendefinisikan faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara kapasitas terjual dan kapasitas tersedia untuk satu perjalanan yang dinyatakan dalam persen (%). Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 menetapkan Standar Load Factor 70%. Untuk menentukan *load factor* digunakan rumus di bawah:

$$\text{Load factor} = \frac{\text{Jumlah penumpang}}{\text{kapasitas}} \times 100\% \dots\dots\dots (2.1)$$

2.7.2. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan adalah waktu yang dibutuhkan oleh kendaraan untuk melewati ruas jalan yang diamati, termasuk waktu berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan perlambatan karena hambatan. Waktu perjalanan dirumuskan sebagai berikut (Perhubungan, 2018):

$$W = \frac{T}{J} \dots\dots\dots(2.2)$$

W= Waktu Perjalanan

T= Waktu Tempuh

J= Jarak

2.7.3. Kecepatan Perjalanan

Dirjen Bina Marga dalam buku Panduan Survei dan Perhitungan Waktu Perjalanan Lalu Lintas (1990) mendefinisikan bahwa kecepatan adalah tingkat pergerakan lalu lintas atau kendaraan tertentu yang sering dinyatakan dalam kilometer per jam. Kecepatan perjalanan dirumuskan sebagai berikut :

$$K = \frac{S}{W} \dots\dots\dots(2.3)$$

K = Kecepatan perjalanan (km/jam)

S = Panjang rute/seksi jalan (km)

W= Waktu tempuh (menit)

2.7.4. Frekuensi Pelayanan

Frekuensi pelayanan adalah banyaknya kendaraan penumpang umum per satuan waktu, yang besarnya dinyatakan dalam kendaraan/jam atau kendaraan/hari.

2.7.5. Waktu Antara (Headway) Dan WaktuTunggu

Waktu antara (*headway*) merupakan interval waktu antara saat dimana bagian depan satu kendaraan melalui satu titik sampai saat bagian depan kendaraan berikut melalui titik yang sama (Morlok, 1995) atau waktu kendaraan yang sedang melintasi segmen pengambilan data dikurangi dengan waktu kendaraan yang sudah melintasi segmen pengambilan data.

$$H = \frac{60}{F} \dots\dots\dots(2.4)$$

H= Headway

F= Frekuensi Pelayanan

Waktu tunggu dihitung dengan rumus (Perencanaan Sistem Pengelolaan Transportasi Untuk Kota Sedang dan Kota Kecil Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, 2009):

$$Waktu\ tunggu\ penumpang = \frac{1}{2} \times Waktu\ headway (2.5)$$

2.7.6. Waktu Pelayanan

Waktu pelayanan adalah waktu yang dibutuhkan angkutan penumpang umum untuk melayani rute tertentu dalam satu hari yang dihitung berdasarkan waktu awal dan waktu akhir dari pelayanan kendaraan penumpang umum tersebut.

2.7.7. Perilaku Potong Trayek

Potong trayek merupakan tindakan penyimpangan rute dimana angkutan umum yang seharusnya melayani rute yang tetap dari satu terminal keterminal tujuan yang sudah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan tetapi tidak mengikuti rute tersebut.