

BAB II.

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan

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

Undang-undang Nomor 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 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 lima unsur pokok, yaitu:

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

Angkutan dibagi menjadi dua jenis, yaitu :

1. angkutan pribadi, dan
2. angkutan umum.

Angkutan pribadi adalah angkutan penumpang yang dimiliki oleh setiap individu dan hanya digunakan oleh pemilik kendaraan bermotor tersebut, sehingga tidak ada sistem sewa atau bayar, contohnya: mobil, motor, dan sepeda. 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.

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 bagi masyarakat umum, yang berarti dapat mengurangi pengangguran. Ditinjau dengan kaca mata per lalu-lintasan, keberadaan angkutan umum mempunyai arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi. Hal ini dimungkinkan karena angkutan umum bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.

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.

2.2 Kualitas Kinerja Operasi

Chrisdianto (2004) menjelaskan bahwa pengaturan operasi bus merupakan usaha menciptakan pergerakan bus yang teratur, cepat, dan tepat serta memberikan manfaat kepada semua pihak. Selain itu, beliau juga memberikan beberapa pemikiran yang berkaitan dengan kualitas pengaturan operasi bus, antara lain :

1. Nilai okupansi bus (*load factor*)

Nilai okupansi adalah perbandingan antara jumlah penumpang dengan kapasitas tempat duduk yang tersedia dalam bus. Nilai ini diperlukan untuk menentukan aksesibilitas yang diberikan dan memberikan gambaran realibilitas dari transportasi perkotaan.

2. Reabilitas

Reabilitas atau keandalan adalah faktor utama kepercayaan masyarakat akan pelayanan angkutan umum. Istilah ini digunakan untuk suatu ketaatan bus-bus pada jadwal yang telah ditetapkan sebelumnya. Reabilitas ditunjukkan dengan prosentase bus datang tepat waktu pada suatu tempat henti terhadap tempat henti terhadap total jumlah kedatangan.

3. Kenyamanan, keamanan dan keselamatan

Aspek yang betul-betul harus dipertimbangkan adalah kenyamanan yang diterima oleh penumpang, diasumsikan dengan pengaturan tempat duduk,

kemudahan bergerak dalam bus, diturunkan di tempat henti bus (halte), kenyamanan mengendarai, kemudahan naik turun bus serta kondisi kebersihan bus.

4. Panjang trayek

Trayek sedapat mungkin melalui lintasan yang terpendek dengan kata lain menghindari lintasan yang dibelok-belokkan, sehingga menimbulkan kesan pada penumpang bahwa mereka membuang-buang waktu. Panjang trayek angkutan kota dibatasi agar tidak terlalu jauh antara 2 – 2,5 jam perjalanan pulang pergi.

5. Lama perjalanan

Lama perjalanan dari tempat tujuan setiap hari rata-rata 1 – 1,5 jam dan maksimum 2 - 3 jam. Waktu perjalanan penumpang rata-rata pada saat melakukan penyimpangan tidak melebihi dua puluh lima persen dari waktu perjalanan, kalau tidak melakukan penyimpangan terhadap lintasan pendek.

2.3 Kinerja

Menurut Departemen Pendidikan dan Kebudayaan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, 1990, Kinerja adalah proses pergerakan dari suatu sistem.

2.4 Waktu Antara (*Headway*)

Menurut Hendarto, Sri (2001), waktu antara (*headway*) dinyatakan dalam waktu atau dalam jarak. Bila dinyatakan dalam waktu disebut *time headway*, sedang waktu 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 kendaraan berikutnya pada suatu waktu.

Waktu antara (*headway*) 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. Ini akan menimbulkan konsep waktu rerata antara adalah rata-rata interval waktu antara sepasang kendaraan yang berurutan dan diukur pada suatu periode waktu lokasi tertentu (Morlock, E.K., 1985).

2.5 Kecepatan

Budiarto, dkk (2007) menjelaskan bahwa kecepatan adalah laju dari suatu pergerakan kendaraan dalam jarak per satuan waktu (m/dtk, km/jam, mil/jam). Kecepatan dibedakan menjadi beberapa jenis yakni kecepatan sesaat, kecepatan perjalanan dan kecepatan bergerak.

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

1. Kecepatan setempat (*spot speed*) adalah kecepatan kendaraan pada suatu saat diukur dari suatu tempat yang ditentukan.
2. Kecepatan perjalanan (*journey speed*) adalah kecepatan kendaraan rerata pada suatu jalur pada saat kendaraan bergerak dan didapat dengan membagi panjang jalur dengan lama waktu kendaraan bergerak menempuh jalur tersebut.

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

2.6 Keaslian Penulisan

Yafiz (2000), meneliti tentang Analisis Kinerja Jasa Transportasi Angkutan Kota di kota Pekanbaru Baru. Tujuan dari penelitian adalah untuk mengevaluasi efektifitas jalur transportasi angkutan kota, yang baik secara teknis dan ekonomis mampu menciptakan keuntungan. Dalam penelitian ini didapatkan bahwa untuk *load factor* dan *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 untuk mengetahui kinerja angkutan umum di Kabupaten Sragen melalui kajian evaluasi. Dalam penelitian ini didapatkan bahwa untuk *headway* sudah baik dan untuk *load factor* masih belum baik. Hasil penelitian ini didapatkan terjadi kelebihan armada sebanyak 170 armada dari total armada sebanyak 308 armada, untuk itu perlu pemangkasan armada sebanyak 35 persen.