

BAB 2

ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN SEBAGAI TRANSPORTASI ALTERNATIF BAGI MASYARAKAT

2.1 Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi menurut Morlok (1978) adalah kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ketempat lain. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari satu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Menurut Steenbrink (1974), transportasi didefinisikan sebagai perpindahan orang dan atau barang dengan menggunakan kendaraan atau alat lain dari dan ketempat-tempat yang terpisah secara geografis. Secara umum dapat disimpulkan transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.

Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan mekanisme untuk mencapai tujuan. Menurut Setijowarno dan Frazila (2001), pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya mengikuti tiga kondisi yaitu:

- Perlengkapan, relatif menarik antara dua atau lebih tujuan,
- Keinginan untuk mengatasi jarak , dimana sebagai perpindahan yang diukur dalam kerangka waktu dan ruang yang dibutuhkan untuk mengatasi jarak dan teknologi terbaik untuk mencapainya,
- Kesempatan intervensi berkompetisi di antara beberapa lokasi untuk memenuhi kebutuhan dan penyediaan.

Perkembangan transportasi yang dulu hanya transportasi sederhana dan kemudian berubah menjadi transportasi modern, dimana fasilitas sarana dan prasarana transportasi semakin canggih baik itu transportasi darat, laut, dan udara. Hal ini dapat kita lihat seperti kereta api, pesawat terbang, kapal, dan angkutan umum yang telah diatur oleh pemerintah sebagai alat transportasi yang salah satunya bermanfaat untuk mengurangi kemacetan dan mempermudah masyarakat untuk melakukan mobilitas.

Mobilitas penduduk merupakan aktivitas pergerakan penduduk dari satu wilayah ke wilayah yang lain dengan jangka waktu tertentu (Mantra, 2003). Mobilitas penduduk terdiri dari 2 (dua) jenis, yaitu mobilitas penduduk permanen yaitu mobilitas penduduk yang dilakukan dengan maksud menetap di daerah tujuan dan mobilitas penduduk non permanen dimana penduduk melakukan mobilitas tanpa bermaksud untuk menetap di daerah tujuan (Sholik, Rosyid, Mufa'idah, Agustina, & Ashari, 2016).

2.1.1 Angkutan Kota

Angkutan kota adalah pemindahan orang dan/atau dari suatu tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan oleh pribadi, swasta, atau pemerintah, yang dipergunakan untuk umum dengan dipungut bayaran.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum:

- Angkutan adalah angkutan dari pemindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan,
- Siapapun boleh menaiki Angkutan umum asal mampu membayar ongkos sesuai rute yang ditempuh ke tempat yang dituju. Demikian pula halnya untuk Angkutan barang, siapapun boleh melakukan Angkutan barang dengan kendaraan umum sesuai dengan tempat yang dituju asal mampu untuk membayar ongkosnya,
- Pengertian umum disini adalah penumpang atau orang secara umum, tidak membedakan strata sosial, umur, jenis kelamin, dan lain sebagainya.

Menurut Warpani (1990) angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar dan tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah memberikan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat.

Menurut Vuchic (1981) menyatakan bahwa angkutan kota adalah sarana transportasi penumpang perkotaan yang biasanya dijalankan di jalan raya pada

kondisi lalu lintas campuran (*mixed traffic*) yang disediakan oleh swasta atau operator umum dan berada dalam kelompok dan rute tertentu.

Angkutan umum memiliki tujuan utama untuk menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi penggunanya. Indikator pelayanan yang baik dan layak dapat dilihat dari aspek kenyamanan, keamanan, biaya dan waktu tempuh. Selain itu dengan adanya angkutan umum dapat mengurangi volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal tersebut dikarenakan angkutan umum bersifat massal.

Angkutan kota merupakan salah satu sarana transportasi darat dan merupakan bagian dari angkutan umum. Angkutan kota (angkot) adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah ibu kota kabupaten, dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (Yarmen & Yuda, 2013). Angkot menjadi moda transportasi yang berguna dalam membantu mobilitas masyarakat dalam kota.

Angkutan kota beroprasi berdasarkan trayek kota yang telah ditentukan. Trayek pelayanan angkutan kota dipengaruhi oleh data perjalanan penduduk dan penyebarannya, serta kondisi fisik daerah yang akan dilayani oleh angkutan kota (Buamona, Timboeleng, & Karongkong, 2016). Umumnya pada satu daerah kota atau wilayah ibu kota kabupaten terdapat beberapa trayek yang masing-masing memiliki rute yang harus dilewati oleh angkutan kota.

Berdasarkan Undang-Undang no.22 Tahun 2009 Pasal 138 dan 139 menyatakan perihal penyelenggaraan angkutan umum dilakukan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Dalam hal ini, pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum tersebut. Keberadaan angkutan umum sangat dibutuhkan oleh masyarakat, khususnya bagi golongan masyarakat yang tidak dapat memfasilitasi pergerakannya dengan angkutan pribadi. Bagi Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.

Bagi perusahaan-perusahaan transportasi (*operator*) yang menghasilkan jasa pelayanan transportasi kepada masyarakat pemakai jasa angkutan (*users*), maka

pada prinsipnya terdapat empat fungsi pada produk jasa transportasi yaitu transportasi yang aman (*safety*), tertib dan teratur (*regularity*), nyaman (*comfort*) dan ekonomis. Untuk mewujudkan keempat fungsi produk jasa transportasi tersebut, fungsi manajemen transportasi bagi perusahaan transportasi pada umumnya adalah:

- a. Merencanakan kapasitas dan jumlah armada,
- b. Merencanakan jaringan trayek/rute serta menentukan jadwal keberangkatan,
- c. Mengatur pelaksanaan operasional armada dan awal kendaraan,
- d. Memelihara dan memperbaiki armada,
- e. Memberi pelayanan kepada penumpang dan barang,
- f. Melaksanakan promosi dan penjualan tiket,
- g. Merencanakan dan mengendalikan keuangan,
- h. Mengatur pembelian suku cadang dan logistik,
- i. Merencanakan sistem dan prosedur untuk meningkatkan efisiensi perusahaan,
- j. Melaksanakan penelitian dan pengembangan perusahaan,
- k. Menjalin hubungan yang erat dengan intansi-intansi pemerintahan maupun instansi lainnya.

2.1.2 Frekuensi Kegiatan

Frekuensi kegiatan dapat diartikan dengan kekerapan atau kejadian kerapnya, frekuensi yang dimaksud adalah seringnya kegiatan itu dilaksanakan dalam periode waktu tertentu. Frekuensi kegiatan komersial menggambarkan intensitas kegiatan terutama yang sangat berpengaruh terhadap pergerakan transportasi.

2.2 Angkutan Umum

Angkutan umum pada dasarnya adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya.

2.2.1 Permintaan (*Demand*) Angkutan Umum Penumpang

Permintaan akan angkutan umum penumpang pada umumnya dipengaruhi oleh karakteristik kependudukan dan tata guna lahan pada wilayah tersebut. Permintaan yang tinggi terjadi pada wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi, wilayah dengan pekerja atau tenaga kerja yang tinggi (daerah industri, perkantoran, kawasan perdagangan dan lain-lain), dan wilayah dengan kepemilikan kendaraan pribadi yang rendah.

2.2.2 Penyediaan (*Supply*) Angkutan Umum Penumpang

Rute angkutan umum. Jaringan rute angkutan umum menekankan beberapa katagori tergantung kepentingan khusus dari wilayah yang ditentukan oleh penggunaan tanah dari topografi. Karena adanya perubahan pada perkembangan kota, maka diperlukan penyesuaian terhadap rute untuk menampung demand agar terjangkau oleh pelayanan angkutan umum. Rute diusahakan agar mempunyai lintasan yang terpendek yang melewati daerah permukiman, sehingga angkutan umum tersebut mendapat kecepatan perjalanan lintasan yang tinggi.

2.3 Trayek

Trayek angkutan adalah lintasan angkutan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Berdasarkan peraturan pemerintah No 41 Pasal 7 Tahun 1993, jaringan trayek terdiri dari:

- Trayek Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yaitu trayek yang melalui lebih dari satu wilayah provinsi daerah tingkat I,
- Trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yaitu trayek yang melalui antar daerah tingkat II dalam satu wilayah provinsi daerah tingkat I,
- Trayek Kota yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah kota madya Daerah Tingkat II atau trayek dalam Kota Pontianak,
- Trayek Perdesaan yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu wilayah Kabupaten Daerah Tingkat II,
- Trayek Lintas Batas Negara yaitu trayek yang melalui batas negara.

2.4 Pemilihan Moda

Pemilihan moda yaitu pemodelan atau tahapan proses perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah orang atau barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal-tujuan dan beberapa maksud perjalanan tertentu (Gita, 2015). Pemilihan moda dapat dipengaruhi oleh sistem transportasi, yaitu sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan (*traffic*) yang merupakan tiga sub-sistem yang saling berkaitan (Adhi, 2012). Faktor utama dalam menentukan moda dan rute yang akan ditempuh adalah karakteristik moda transportasi publik yang tersedia dari tempat asal ke tempat tujuan. Menurut Jotin dan Lall (2005), moda perjalanan yang dipilih juga tergantung pada beberapa faktor seperti tujuan perjalanan, jarak tempuh perjalanan, dan penghasilan pelaku perjalanan yang kemudian dipertimbangkan pula dengan faktor-faktor turunan lainnya dari ketiga faktor sebelumnya, seperti faktor biaya perjalanan dan waktu perjalanan.

Pemilihan moda merupakan pembagian jumlah perjalanan berdasarkan cara atau moda angkutan yang digunakan. Seseorang yang berpergian atau melakukan perjalanan memiliki hak untuk menentukan cara atau moda yang akan digunakan sesuai keinginannya. Sedangkan penyedia jasa transportasi bertugas untuk menawarkan jenis moda yang melayani trayek tujuan penggunanya (Adhi, 2012). Selain menghitung banyaknya pengguna suatu moda, analisis pemilihan moda juga mengidentifikasi perilaku pengguna dalam memilih dan menggunakan suatu moda tertentu dan mengabaikan moda lainnya, serta merumuskan faktor dan variabel yang dianggap mempengaruhi perilaku pengguna dalam menentukan pemilihan moda.

2.5 Standar Pelayanan Minimal

Pada dasar Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) telah mengatur bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. [Pasal 48 ayat (1) UU LLAJ].

Beberapa standar yang dimaksud terdiri:

- a. Susunan;
- b. Perlengkapan;
- c. Ukuran;
- d. Karoseri;
- e. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
- f. Pemuatan;
- g. Penggunaan;
- h. Penggandengan kendaraan bermotor, dan/atau
- i. Penempelan kendaraan bermotor

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 pada dasarnya, perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek wajib memenuhi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

Beberapa standar pelayanan minimal meliputi:

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan;
- d. Keterjangkauan;
- e. Kesetaraan; dan
- f. Keteraturan

2.5.1 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan

Dari segi keamanan meliputi:

- a. Identitas kendaraan
Nomor kendaraan dan nama trayek berupa stiker yang ditempel pada bagian depan dan belakang kendaraan (paling sedikit satu)
- b. Identitas awak kendaraan
mengenakan pakaian seragam dan dilengkapi dengan identitas nama pengemudi dan perusahaan, menempatkan papan/kartu identitas nama

pengemudi, nomor induk pengemudi, dan nama perusahaan di ruang pengemudi.

c. Lampu penerangan

Berfungsi sebagai sumber cahaya di dalam mobil bus untuk memberikan keamanan bagi pengguna jasa. Lampu penerangan harus 100% berfungsi dan sesuai dengan standar teknis.

d. Kaca film

Lapisan pada kaca kendaraan guna mengurangi cahaya matahari secara langsung. Persentase kegelapan paling gelap 30%.

e. Lampu isyarat tanda bahaya

Lampu sebagai pemberi informasi adanya keadaan bahaya di dalam kendaraan. Lampu warna kuning berpijar terpasang di atap pada bagian tengah depan dan belakang. Tersedia paling sedikit 2 (dua) tombol yang dipasang di ruang pengemudi dan ruang penumpang.

Dari segi keselamatan meliputi:

a. Peralatan keselamatan

Dipasang di tempat yang mudah dicapai dan dilengkapi dengan keterangan tata cara penggunaan berbentuk stiker, paling sedikit meliputi:

- 1) Alat pemecah kaca;
- 2) Alat pemadam api ringan; dan
- 3) Alat penerangan.

b. Fasilitas kesehatan

Berupa perlengkapan Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K).

c. Informasi tanggap darurat

Berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau SMS pengaduan ditempel pada tempat strategis dan mudah terlihat di dalam kendaraan.

d. Fasilitas pegangan penumpang berdiri

Fasilitas pegangan (handgrip) bagi penumpang berdiri untuk bus sedang dan bus besar.

e. Pintu keluar dan/atau masuk penumpang

f. Ban

Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir.

g. Rel korden (gorden) di jendela

Posisi rel gorden yang terpasang tidak mengganggu evakuasi apabila terjadi keadaan darurat (pada saat kaca harus dipecahkan).

h. Alat pembatas kecepatan

i. Pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang

j. Kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI)

k. Sabuk keselamatan minimal 2 (dua) titik (jangkar) pada semua tempat duduk.

Dari segi kenyamanan juga perlu diperhatikan, meliputi:

- a. Daya angkut mobil bus kecil adalah 9 s/d 19 penumpang (sesuai dengan kapasitas angkut),
- b. Daya angkut mobil penumpang umum adalah 8 penumpang termasuk pengemudi.

2.5.2 Sanksi Perusahaan Angkutan Umum yang Melanggar Standar Pelayanan Minimal

Perusahaan angkutan umum yang melanggar ketentuan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek dikenai sanksi administratif.

Sanksi administratif tersebut berupa:

- a. Peringatan tertulis;
- b. Pembekuan izin; dan/atau
- c. Pencabutan izin.

2.6 Metode Crosstab

Analisis tabulasi silang (crosstabs) merupakan salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk melihat hubungan antarvariabel (minimal 2 variabel) kategori nominal atau ordinal. Dimungkinkan pula adanya penambahan variabel kontrol.

Analisis tabulasi silang (crosstabs) adalah metode analisis yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antar

variabel. Untuk itu ada beberapa prinsip cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antara variabel tampak dengan jelas. Untuk itu maka dalam analisis crosstabs digunakan analisis statistic yaitu Chi Kuadrat (ChiSquare) yang disimbolkan dengan 2 c. Terdapat empat proses tahapan untuk melakukan tabulasi silang diantaranya sebagai berikut:

- a. Jawaban kuesioner dari responden dikumpulkan dan dituangkan dalam rekapitulasi jawaban responden;
- b. Jawaban per-variabel dikelompokkan kemudian di crosstab kan dengan variabel lain;
- c. Hasil crosstab bersamaan dengan hitungan Chi-square;
- d. Proses tersebut disimpulkan atau diinterpretasikan.

2.7 Penelitian Terdahulu

Studi terdahulu terkait topik penelitian menjadi salah satu acuan peneliti dalam melakukan penelitian supaya dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Berdasarkan studi terdahulu ditemukan penelitian dengan judul yang hampir sama namun terdapat beberapa perbedaan dan kelemahan dalam studi terdahulu. Peneliti mengangkat beberapa studi terdahulu berupa jurnal sebagai referensi dalam memperkaya bahan kajian. Berikut tabel studi terdahulu terkait dengan topik penelitian.

**Tabel 2. 1
Penelitian Terdahulu**

No	Nama Peneliti	Judul Penelitian	Hasil Penelitian
1	Ibnu Sholichin (Jurnal, 2010)	Analisa Kepuasan Penumpang Angkutan Kota Terhadap Sistem Pelayanan Angkutan Kota Di Kota Sidoarjo	Masukan untuk perbaikan kinerja angkot di Sidoarjo adalah memperpendek waktu tunggu angkot sehingga waktu tidak terbuang sia-sia. Hal ini bisa dilakukan dengan mengubah sistem pemberangkatan angkot saat ini yang berupa "totolan" (angkot tidak berangkat kalau tidak ada angkot yang datang) dengan sistem

				waktu (menit), misal setiap 10 menit angkot berangkat.
2	Arief Yulianto dan Dwi Ananta Devy (Jurnal, 2010)	Analisis Pelayanan Umum Pengambilan Konsumen Menggunakan Transportasi Alternatif Kemacetan Di Semarang)	Pengaruh Angkutan Terhadap Keputusan Dalam Jasa Mengatasi Di Kota	Deskriptif pelayanan yang dilakukan oleh supir berikut fasilitas yang disediakan dapat dikategorikan kurang baik. Sehingga konsumen selama ini dalam mempergunakan angkutan umum belum sesuai dengan harapan dan yang diperolehnya terutama pada aspek keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keselamatan. Agar masyarakat mau beralih ke angkutan umum diharapkan pemerintah kota menyediakan angkutan umum yang mampu memydikan keempat aspek tersebut. Dengan kondisi angkutan umum yang memadai dan layak, pengguna kendaraan pribadi akan beralih sehingga volume kendaraan yang ada dijalan akan berkurang.

Berdasarkan penelitian yang sudah pernah dilakukan sebelumnya oleh Ibnu Sholichin (2010) dimana melakukan penelitian mengenai “Analisa Kepuasan Penumpang Angkutan Kota Terhadap Sistem Pelayanan Angkutan Kota di Kota Sidoarjo”. Penelitian ini Untuk mengukur tingkat kepuasan penumpang angkot dan pegawai Pemerintah Kota Sidoarjo terhadap sistem pelayanan angkot yang tidak mengikuti jaringan trayek, maka digunakan metode ”Analisis Kuadran”. Jasa akan menjadi sesuatu yang sangat bermanfaat apabila didasarkan pada kepentingan pelanggan dan kinerjanya bagi perusahaan. Menurut (Supranto, 2006) dalam hal ini, digunakan skala 5 tingkat (Likert) yang terdiri dari sangat penting, penting, cukup penting, kurang penting dan tidak penting.

Penelitian lain yang sudah pernah dilakukan sebelumnya terkait topik penelitian dilakukan oleh Arief Yulianto dan Dwi Ananta Devy (2010) dengan penelitian mengenai “Analisis Pengaruh Pelayanan Angkutan Umum Terhadap Pengambilan Keputusan Konsumen Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Kota (Sebagai

Alternatif Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang)”. Pendekatan penelitian ini adalah deskriptif kuantitatif yang menguraikan variabel dan indikator penelitian berdasarkan kecenderungan data secara prosentase.