

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Angkutan AKDP

Angkutan umum di Indonesia khususnya D.I. Yogyakarta pada trayek Jogja – Tempel diperuntukan sebagai alat bantu masyarakat dalam berpergian dari satu tempat ke tempat yang lain sehingga mobilitas masyarakat dapat lebih efektif, namun seiring berjalannya waktu tingkat kepadatan lalu lintas di Yogyakarta semakin meningkat mengingat banyaknya pelajar serta wisatawan yang berdatangan, kemudian dalam trayek-trayek bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan bus perkotaan di D.I. Yogyakarta ada banyak lokasi yang masih belum terjamah oleh angkutan umum sehingga mobilitas masyarakat sedikit terhambat apabila menggunakan angkutan umum, dan akhirnya masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi. Rasyid (2015) menyatakan bahwa orang melakukan perpindahan moda ketika tidak ada rute atau layanan angkutan langsung, terjangkau, dan nyaman di dalam perjalanan mereka, atau ketika dengan melakukan perpindahan perjalanan mereka menjadi lebih cepat dan lebih mengesankan.

Risdiyanto dkk. (2013) menyatakan bahwa dari 17 trayek angkutan AKDP (di Yogyakarta) yang saat ini masih beroperasi ada beberapa trayek yang rutenya sudah tidak sesuai dengan rute yang seharusnya (melakukan penyimpangan). Penyimpangan ini terjadi pada bus AKDP trayek Jogja – Imogiri – Srenggo, trayek Jogja – Imogiri – Petoyan, trayek Jogja – Srandakan, trayek Jogja – Brosot – Wates, Trayek Jogja – Wates – Kokap, trayek Jogja – Kenteng (Pemuda), trayek Jogja – Tempel, dan trayek Jogja – Kaliurang. Penyimpangan trayek terjadi karena masalah *demand*, artinya jika supir melakukan perjalanan sesuai dengan peraturan daerah maka angkutan tidak akan mendapatkan penumpang.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan, trayek pelayanan jasa angkutan umum dibagi menjadi lima kelompok sebagai berikut ini.

1. Trayek antar kota antar provinsi.
2. Trayek antar kota dalam provinsi.
3. Trayek kota, diklasifikasikan atas empat macam yaitu: trayek langsung, trayek utama, trayek cabang, dan trayek ranting.
4. Trayek perdesaan
5. Trayek lintas batas negara

2.2 Hasil Penelitian Sebelumnya

Dalam melakukan penelitian perlu adanya perbandingan terhadap beberapa penelitian yang serupa agar hasil yang didapat lebih akurat. Utari (2012) melakukan penelitian Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) (Studi kasus Trayek Terminal Jombor – Prambanan). Hasil penelitian antar 2 bus per hari berdasarkan waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, waktu antara (*headway*), faktor muat (*load factor*), serta ketersediaan armada (*availability*) selama 3 hari dapat dilihat pada Tabel 2.1

Ourna (2010) melakukan penelitian 1 Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus (Studi kasus Angkutan AKDP Jurusan Pekalongan – Sukorejo). Pada penelitian tersebut menunjukkan hasil yang kurang baik karena kecepatan rata-rata bus mencapai 28,8 km/jam sedangkan waktu perjalanan sebesar 323,75 menit atau setara dengan 5,39 jam.

Safe dkk (2015) melakukan penelitian Evaluasi Kinerja Angkutan Umum trayek Terminal Oebobo – Terminal Kupang PP dan Terminal Kupang – Terminal Noelbaki PP. Dari hasil analisa, pembahasan dan melihat kondisi operasional pelayanan angkutan umum pada trayek Terminal Oebobo-Terminal Kupang PP dan trayek Terminal Kupang-Terminal Noelbaki PP saat ini, ditemukan beberapa permasalahan seperti faktor muat pada trayek Terminal Kupang-Terminal Noelbaki PP di bawah angka ideal 70 % yakni dengan rata-rata 62 %, terjadi kelebihan persediaan dibandingkan permintaan yang ada, perilaku supir angkutan umum

yang sering tidak tertib berlalu lintas. Oleh karena itu, dibuat beberapa rekomendasi sebagai berikut ini.

1. Jumlah angkutan umum yang mendapat ijin perlu ditinjau ulang agar faktor muat angkutan umum mencapai angka ideal yakni 70 %.
2. Untuk sementara jumlah angkutan umum yang sudah ada dipertahankan saja atau bila perlu dikurangi hingga mendekati nilai rata-rata jumlah kendaraan beroperasi setiap hari. Hal ini disebabkan karena rata-rata kendaraan yang beroperasi setiap hari pada kedua trayek ini mendekati hasil analisa kebutuhan jumlah angkutan umum.
3. Perlu adanya pembinaan dan sosialisasi yang kontinyu dari Pemerintah dan operator pada pengemudi angkutan umum tentang tanggung jawab dan kesadaran berlalu lintas yang baik di jalan raya.

2.3 Perbandingan Penelitian

Berdasarkan penelusuran dari hasil penelitian sebelumnya, pada penelitian yang diajukan belum pernah ada dan tidak terdapat atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah dan disebut dalam daftar pustaka. Perbedaan penelitian terdahulu dengan penelitian yang diajukan sekarang terdapat pada Tabel 2.1.

Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu Dengan Saat Ini

No	Peneliti	Judul	Metode	Hasil
1.	Utari (2012)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) (Studi Kasus Trayek Terminal Jombor – Prambanan).	Ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2002.	Pada penelitian yang telah dilakukan didapati bahwa kinerja angkutan umum telah memenuhi standar, dengan waktu sirkulasi 2,57 jam, kecepatan perjalanan 25 km/jam, <i>headway</i> 10 menit, dan <i>load factor</i> 70%.

Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian

No	Peneliti	Judul	Metode	Hasil
2.	Ourna (2010)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus (Studi kasus Angkutan AKDP Jurusan Pekalongan – Sukorejo).	Ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2002.	Pada penelitian yang telah dilakukan ada beberapa hasil yang tidak memenuhi standar yaitu waktu sirkulasi 5,39 jam, dan kecepatan perjalanan 28,8 km/jam, namun beberapa hasil telah memenuhi standar yaitu <i>headway</i> 6,28 menit dan <i>load factor</i> 63,19%.
3.	Safe dkk (2015)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum trayek Terminal Oebobo – Terminal Kupang PP dan Terminal Kupang – Terminal Noelbaki PP.	Ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2002.	Pada penelitian yang telah dilakukan ada beberapa hasil yang tidak memenuhi standar yaitu kecepatan perjalanan 26,78 km/jam, <i>headway</i> 1,89 menit, dan pada penelitian ini tidak menghitung waktu sirkulasi dalam satu putaran, namun untuk <i>load factor</i> telah memenuhi standar yaitu 70%.
4.	Penulis	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Antar Kota Dalam Provinsi Pada Trayek Jogja-Tempel	Ketetapan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2002 dan <i>Severity index</i>	Hasil evaluasi kinerja AKDP pada trayek Jogja – Tempel masih belum sesuai standar dimana <i>headway</i> masih melebihi 10 menit pada masing-masing bus serta <i>load factor</i> masih jauh dibawah 70%, kemudian persepsi penumpang masih belum baik. Setelah dilakukan rekayasa maka secara teori kinerja dapat diperbaiki.

Sumber: Utari (2012), Ourna (2010), Safe dkk (2015)

Pada tiap penelitian sama-sama menggunakan metode yang telah ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2002 untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum, namun pada penelitian yang sekarang juga menghitung tingkat kepuasan penumpang dengan menggunakan metode *Severity index*.