BAB II
INFORMASI JALUR ANGKUTAN KOTA

II.1 Informasi

Informasi adalah pesan (ucapan atau ekspresi) atau kumpulan pesan yang terdiri dari *order sekuens* dari simbol, atau makna yang dapat ditafsirkan dari pesan atau kumpulan pesan. Informasi dapat direkam atau ditransmisikan, hal ini dapat dicatat sebagai tanda-tanda, atau sebagai sinyal berdasarkan gelombang. Informasi adalah jenis acara yang mempengaruhi suatu negara dari sistem dinamis. Para konsep memiliki banyak arti lain dalam konteks yang berbeda. informasi bisa di katakan sebagai pengetahuan yang didapatkan dari pembelajaran, pengalaman, atau instruksi.

Kata informasi berasal dari kata Perancis kuno *informacion* (tahun 1387) yang diambil dari bahasa Latin *informationem* yang berarti "garis besar, konsep, ide". Informasi merupakan kata benda dari *informare* yang berarti aktivitas dalam "pengetahuan yang dikomunikasikan" Informasi adalah data yang diolah menjadi bentuk yang berguna untuk membuat keputusan. Informasi berguna untuk pembuat keputusan karena informasi menurunkan ketidakpastian (atau meningkatkan pengetahuan) Informasi menjadi penting, karena berdasarkan informasi itu para pengelola dapat mengetahui kondisi obyektif perusahaannya. Informasi tersebut merupakan hasil pengolahan data atau fakta yang dikumpulkan dengan metode ataupun cara – cara tertentu.

Menurut Jogiyanto HM., (1999: 692), "Informasi dapat didefinisikan sebagai hasil dari pengolahan data dalam suatu bentuk yang lebih berguna dan lebih berarti bagi penerimanya yang menggambarkan suatu kejadian – kejadian (*event*) yang nyata (*fact*) yang digunakan untuk pengambilan keputusan".

II.2 Angkutan Kota

Angkutan kota adalah sebuah moda transportasi perkotaan yang merujuk kepada kendaraan umum dengan rute yang sudah ditentukan. Menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Umum adalah pemindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.

Angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus , kereta api, angkutan air dan angkutan udara).

Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah :

- Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat umum yaitu aman, cepat, murah dan nyaman
- Membuka lapangan kerja.

Angkutan Umum Penumpang bersifat massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang yang menyebabkan biaya per penumpang dapat ditekan serendah mungkin. Karena merupakan angkutan massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan tujuan. Kesamaan ini dicapai dengan cara pengumpulan di terminal dan atau tempat pemberhentian. Kesamaan tujuan tidak selalu berarti kesamaan maksud. Angkutan umum massal atau masstransit memiliki trayek dan jadwal keberangkatan yang tetap. Pelayanan angkutan umum penumpang akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan. Oleh karena itu, pemerintah perlu turut campur tangan dalam hal ini (Warpani, 1990).

Karakteristik suatu Angkutan kota biasanya ditandai oleh warna angkutan kota itu sendiri atau nomor trayek yang biasanya ditempel atau ditempatkan pada bagian luar kendaraan



Gambar II.1 Gambar berbagai jenis warna Angkutan kota di Kota Bandung
Sumber : http://youthunitedgii.com/foto_berita/17aaa.jpg (15 september 2014)

II.2.1 Peranan Angkutan Kota

Angkutan Umum berperan untuk memenuhi kebutuhan manusia akan pergerakan ataupun mobilitas yang semakin meningkat, untuk berpindah dari suatu tempat ke tempat lain yang berjarak dekat, menengah ataupun jauh. Angkutan umum juga berperan dalam pengendalian lalu lintas, penghematan bahan bakar atau energi, dan juga perencanaan & pengembangan wilayah. (Warpani, 1990). Esensi dari operasional angkutan umum adalah memberikan layanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat dalam menjalankan kegiatannya, baik untuk masyarakat yang mampu memiliki kendaraan pribadi sekalipun (*Choice*), dan terutama bagi masyarakat yang terpaksa harus menggunakan angkutan umum (*Captive*). Ukuran pelayanan angkut an umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman. (Warpani, 1990).

Dalam proses pemilihan jasa transportasi, atribut pelayanan jasa transportasi sangat berpengaruh terhadap keputusan pelaku perjalanan. Pada prosesnya pengguna jasa angkutan umum yang berbeda akan memilih moda angkutan yang memiliki atribut yang berbeda sesuai dengan tingkat kepuasan (utilitas) yang diinginkannya dan sesuai dengan kemampuan ekonominya.

Dalam melakukan penilaian terhadap pelayanan moda angkutan, Manheim (1979) seperti yang dikutip dalam Thesis ITB, Ratna Dewi Anggraeni 2009 memaparkan beberapa atribut sebagai berikut :

Atribut yang berhubungan dengan waktu

- Total waktu perjalanan
- Reliabilitas (variansi waktu perjalanan)
- Waktu yang dihabiskan pada titik transfer
- Frekuensi perjalanan
- Daftar/rencana perjalanan

Atribut yang berhubungan dengan ongkos

- Ongkos langsung : tiket, tol, bensin
- Ongkos operasional : ongkos muat, dokumentasi, peron
- Ongkos tidak langsung : gedung, tingkat bunga, asuransi

Keamanan

- Kemungkinan rusaknya angkutan
- Kemungkinan kecelakaan
- Jaminan keamanan dari tindak criminal

Kesenangan dan Kenyamanan

- Jarak berjalan kaki
- Jumlah ganti kendaraan
- Kenyamanan : temperature, kelembaban, kebersihan, kualitas angkutan
- Keramahan : kemudahan bagasi, kemudahan tiket, layanan makanan dan minuman
- Kesenangan perjalanan : Estetika Perjalanan

Pelayanan Eskpedisi

- Hak pengiriman kembali
- Asuransi

Sementara menurut Schumer (1974) mengidentifikasikan atribut-atribut tingkat pelayanan sebagai berikut :

- Kecepatan, periode yang dilalui penumpang atau barang sejak memulai sampai tiba di tempat tujuan, dalam hal ini termasuk waktu bongkar muat, pengisian bahan bakar, dan perbaikan peralatan.
- Keselamatan, meliputi keselamatan orang atau barang yang diangkut serta keamanan bagi yang lain.
- Kapasitas, yaitu kesediaan sarana dengan kapasitas yang memadai untuk tiap tingkat permintaan yang dapat diterima
- Frekuensi, yaitu keteraturan kedatangan dan keberangkatan
- Keteraturan, waktu- waktu tertentu dari alat transportasi tersebut berjalan
- Menyeluruh, keterkaitan antar moda
- Tanggung jawab, yaitu pertanggungjawaban yang sah atas pengusahaan alat transportasi dan kemampuan membayar kompensasi jika terjadi klaim dari pengguna jasa atas ketidakpuasan mereka terhadap kualitas pelayanan.
- Kenyamanan dalam perjalanan, meliputi tempat duduk, sirkulasi, dan pengaturan suhu serta fasilitas perjalanan jarak jauh seperti akomodasi dan pelayanan makan & minum.
- Ekonomis, yaitu ongkos yang wajar dan dapat diterima. Dalam studi ini, atribut yang dipakai dalam penelitian preferensi pilihan moda adalah :

a. Cost : Biaya perjalanan
b. Time : Waktu perjalanan
c. Frekuensi : Banyaknya Perjalanan
d. Departure : Jadwal Keberangkatan
e. Service : Tingkat Pelayanan
f. Safety : Tingkat Keamanan / Keselamatan

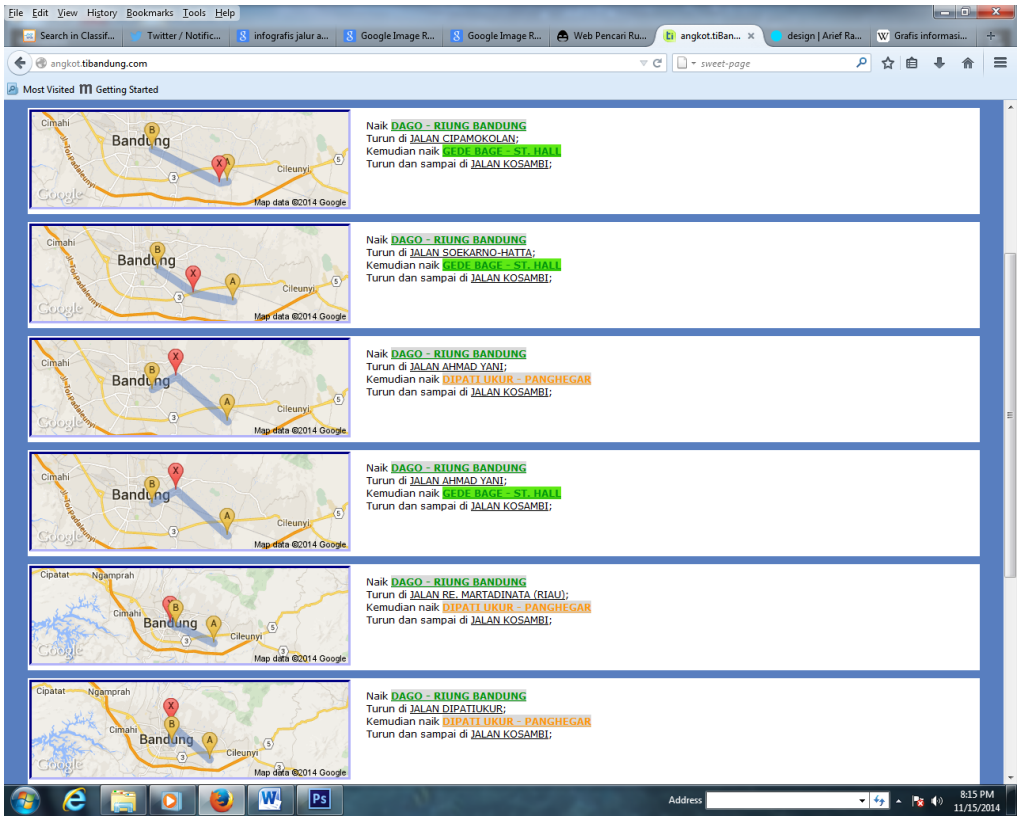
II.2.3 Trayek Angkutan Kota

Angkot-angkot yang beroperasi di kota Bandung melintasi berbagai jalanan di kota Bandung yang terbagi dalam 38 trayek atau jurusan. Tiap trayek memiliki nomor dan ciri-ciri angkot tersendiri. Adapun trayek-trayek angkot di kota Bandung adalah sebagai berikut:

Lintasan Trayek (*Route) :*

1. Abdul Muis – Cicaheum Via Binong (No 01A)
2. Abdul Muis – Cicaheum Via Aceh (No 01B)
3. Abdul Muis – Dago (No 02)
4. Abdul Muis – Ledeng (No 03)
5. Abdul Muis – Elang (No 04)
6. Cicaheum – Ledeng (No 05)
7. Cicaheum – Ciroyom (No 06)
8. Cicaheum – Ciwastra – Derwati (No 07)
9. Cicaheum – Cibaduyut (No 08)
10. Stasiun Hall – Dago (No 09)
11. Stasiun Hall – Sadang Serang (No 10)
12. Stasiun Hall – Ciumbuleuit Via Eykman (No 11A)
13. Stasiun Hall – Ciumbuleuit Via Cihampelas (No 11B)
14. Stasiun Hall – Gede Bage (No 12)
15. Stasiun Hall – Sarijadi (No 13)
16. Stasiun Hall – Gunung Batu (No 14)
17. Margahayu Raya – Ledeng (No 15)
18. Dago – Riung Bandung (No 16)
19. Pasar Induk Caringin – Dago (No 17)
20. Panghegar Permai – Dipatiukur – Dago (No 18)
21. Ciroyom – Sarijadi (No 19)
22. Ciroyom – Bumi Asri (No 20)
23. Ciroyom – Cikudapateuh (No 21)
24. Sederhana – Cipagalo (No 22)
25. Sederhana – Cijerah (No 23)
26. Sederhana – Cimindi (No 24)

27. Ciwastra – Ujungberung (No 25)
28. Cisitu – Tegallega (No 26)
29. Cijerah – Ciwastra – Derwati (No 27)
30. Elang – Gede Bage – Ujungberung (No 28)
31. Abdul Muis – Mengger (No 29)
32. Cicadas – Elang (No 30)
33. Antapani – Ciroyom (No 31)
34. Cicadas – Cibiru – Panyileukan (No 32)
35. Bumi Panyileukan – Sekemirung (No 33)
36. Sadang Serang – Caringin (No 34)
37. Cibaduyut – Karang Setra (No 35)
38. Cibogo – Elang (No 36)



Gambar II.2 Gambar web pencari rute Angkutan kota di Kota Bandung

Sumber : http://angkot.tibandung.com(15 September 2014)

II.2.4 Tarif Angkutan Kota

Tarif penggunaan jasa angkutan kota yang dibebankan kepada penumpang juga diatur oleh Peraturan Daerah Kota Bandung, terutama yang terbaru adalah Perda Kota Bandung No. 2 Tahun 2008, mengatur sebagai berikut:

- Pasal 153 ayat (1): Besarnya tarif angkutan kota yang sepenuhnya beroperasi di Daerah ditetapkan berdasarkan perhitungan jarak tempuh dikalikan dengan tarif dasar.
    - Pasal 153 ayat (3): Tarif angkutan kota dan angkutan pedesaan yang beroperasi di wilayah perbatasan, ditetapkan berdasarkan kesepakatan bersama antar Bupati/Walikota yang terkait dalam kerjasama transportasi antar daerah.

Jadi, besaran tarif yang dikenakan bergantung kepada jarak yang ditempuh selama menggunakan jasa angkot. Besaran tarif ditetapkan melalui kesepakatan antara masyarakat kota Bandung, yang diwakili oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung dengan Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Bandung yang mewakili pengusaha dan pekerja angkot.

II.2.5 Waktu operasional

Setiap trayek angkot memiliki waktu beroperasi yang berbeda-beda. Angkot-angkot yang melewati terminal utama di kota Bandung, seperti terminal Cicaheum, Kebon Kalapa (Abdul Muis), dan Leuwipanjang, beroperasi selama 24 jam penuh. Meski tidak semua angkot di trayek-trayek tersebut yang beroperasi selama 24 jam, tetapi penumpang yang ingin menggunakan jasa angkot di trayek-trayek tersebut masih dapat dilayani karena ada angkot yang masih beroperasi. Di luar itu, angkot-angkot hanya beroperasi sampai dengan batas waktu tertentu, dan beroperasi kembali keesokan harinya lagi. Waktu bekerja seorang sopir angkot di kota Bandung berbeda-beda. Ada yang mengoperasikan angkotnya sendiri selama sehari, ada yang berbagi waktu kerja mengemudikan satu angkot dengan sopir lain, dan ada menggunakan sistem sopir "tembak". Angkot yang dioperasikan sendirian bisa dimiliki sendiri atau disewakan oleh pengusaha angkot.

Keuntungannya, pendapatan yang diperoleh bisa lebih besar, tetapi konsekuensinya lebih menguras tenaga dan waktu beristirahat. Ada juga yang satu

angkot tetapi berbagi waktu mengemudikannya antara dua sopir angkot. Berapa lama atau berapa rit waktu bekerja satu sopir disepakati bersama antar dua sopir angkot tersebut. Jika angkot tersebut disewakan pengusaha angkot, maka setoran untuk pengusaha angkot juga dibagi dua antara dua sopir angkot. Pendapatan seorang sopir angkot dihitung dari kelebihan setorannya. Pendapatan memang bisa lebih sedikit dibanding sendirian, tetapi waktu kerja lebih singkat. Selain dua cara di atas, ada juga sopir angkot yang menyerahkan pengoperasian angkot kepada orang lain yang sebelumnya tidak bekerja secara tetap sebagai sopir angkot, atau biasa disebut sopir "tembak" atau sopir "batangan". Sopir angkot menuntut setoran untuknya sebesar tertentu, tetapi angkot dioperasikan oleh sopir "tembak" ini. Seberapa banyak sistem angkot di kota Bandung menganut berbagai sistem tersebut, peneliti tidak mendapatkan datanya.

II.2.6 Terminal

Secara umum terminal seluruh moda transportasi adalah sama. Pengertiannya dapat dilihat melalui tiga segi yaitu :

- Kedudukan dan keberadaan terminal dalam system transportasi
- Fungsinya
- Kewilayahan (tata ruang wilayah)

Dari segi kedudukan dan keberadaan dalam system transportasi, terminal merupakan salah satu komponen sistem transportasi yang berupa prasarana dan fasilitas tetap. Terminal ini merupakan titik (simpul) dalam jaringan transportasi dan menjadi tempat terhenti atau terputusnya arus pergerakan lalulintas kendaraan. Sebagai contoh pergerakan mobil terhenti di tempat parker, di halte, di terminal bus, di terminal angkutan kota, di pangkalan, dan lain lain.

Dari segi fungsinya terminal merupakan tempat :

- Mengawali dan mengakhiri satu perjalanan
- Perawatan sementara kendaraan
- Pool kendaraan
- Istirahat penumpang dan awak kendaraan
- Pengaturan jadwal keberangkatan, kedatangan dan kelas pelayanan
- Penjualan tiket

Selain itu fungsi terminal di lihat dari pelayanannya seperti :

- Terminal utama : adalah terminal yang melayani angkutan utama, angkutan pengumpul/penyebaran antarpusat kegiatan nasional, dari pusat kegiatan wilayah ke pusat kegiatan nasional serta perpindahan antarmoda khususnya moda angkutan laut dan udara. Terminal utama dapat dilengkapi dengan fungsi sekunder, yakni pelayanan angkutan lokal sebagai mata rantai akhir sistem perangkutan.
- Terminal pengumpan, adalah terminal yang melayani angkutan pengumpul/penyebar antarpusat kegiatan wilayah, dari pusat kegiatan lokal ke pusat kegiatan wilayah. Terminal jenis ini dapat dilengkapi dengan pelayanan angkutan setempat
- Terminal lokal, adalah yang melayani penyebaran antarpusat kegiatan lokal.

Dari segi tata ruang wilayah, terminal dapat di artikan sebagai unsur tata ruang yang mempunyai peran penting bagi efisiensi kehidupan wilayah yang dapat membangkitkan perjalanan serta berbentuk sebuah zona (kawasan) dalam ruang wilayah.

II.3 Kota Bandung

Kota Bandung adalah kota terbesar di Jawa barat sekaligus Ibu kota di jawa barat, kota Bandung merupakan kota tervesar ketiga setelah Jakarta, dan Surabaya menurut jumlah penduduk. Bandung yang sering di sebut juga *paris van java* karena keindahaan, atau juga di sebut kota kembang karena zaman dahulu di kota Bandung banyak ditumbuhi pohon pohon dan bunga bunga yang menghiasi kota Bandung, saat ini kota Bandung lebih dikenal sebagai kota wisata karena memiliki banyak potensi wisata misalnya wisata belanja karena banyak sekali toko perbelanjaan dari mulai *factory outlet, distro, clothing* hingga pakaian bekas. Lalu kota Bandung juga di kenal wisata kuliner karena banyak yang menjajakan makanan yang unik baik itu makanan lokal, makanan luar negri, bahkan makanan campuran lokal dan luar negri yang memikat banyak wisatawan mengunjungi kota Bandung. Selain dikenal sebagai kota *Fashion* dan kuliner kota Bandung juga terkenal oleh wisata alamnya yang sangat menarik wisatawan karena kota

Bandung berada di dataran tinggi dan dikelilingi oleh gunung – gunung. Pemerintahan kota Bandung saat ini sedang memfokuskan dan ingin menjadikan kota Bandung sebagai kota wisata.

II.3.1 Budaya Masyarakat Kota Bandung

Budaya adalah persatuan dari kata budi dan daya yaitu budi memiliki arti bahasa yang merujuk kepada tutur kata,kelakuan,sopan santun dan tata tertib,akal kebijaksanaan dan perbuatan kebajikan tercantum dalam kata-kata mulia,dengan kata lain,setiap gerak laku,tutur kata,tata hidup,pemikiran dan perasaan baik terhadap orang lain. Sedangkan daya adalah upaya atau perbuatan.

Manusia adalah mahluk multidimensional yaitu sebagai personal/individual yaitu mempunyai identitas sebagai dirinya sendiri, sosial – komunal yaitu warga masyarakat, dan juga masyarakat alam semesta dan spritual c*osmoligical* yaitu spiritual yaiu mengandung makna manusia mempunyai aspek rohani sedangkan *cosmological* yaitu manusia memiliki aspek materi sebagai bagian dari alam semesta.

Masyarakat Kota Bandung di dominasi oleh suku sunda karena letak Kota Bandung berada di daerah Jawa Barat sekaligus Ibukota Jawa Barat sehingga budaya Kota Bandung menggunakan budaya suku sunda. Seiringnya zaman budaya sunda pun memudar dan budaya global pun masuk ke Kota Bandung. Banyak kehidupan komunitas remaja yang mengapropiasi dengan gaya hidup global. Kota yang di juluki *paris van java* ini sekarang lebih dikeal sebagai kota induustri karena maraknya industri menengah dan usaha usaha yang bermodal menengah sepertu café, factory outlet, distro, makanan pinggir jalan serta hiburan. Aktivitas ekonomi yang berbasis kreatif budaya di Kota Bandung membuat masyarakat Kota Bandung memiliki resistensi yang khas terhadap serbuan globalisasi ekonomi. Komunitas lokal kaum muda sangat adaptif dan kreatif terhadap masuknya hal – hal baru dari luar budayanya.

II.4 Pandangan masyarakat terhadap angkutan kota

Angkutan kota atau yang sering disingkat angkot memiliki berbagai pandangan dari berbagai kalangan masyarakat di kota Bandung. Mengganggu pengguna jalan lain, itulah salah satu pandangan pengguna jalan lain terhadap angkot. Namun, angkot tetaplah masih dibutuhkan bagi masyarakat kota Bandung. Kenyamanan dalam angkot yang kurang. Jelas, interior angkot terkadang sudah tidak layak untuk dijadikan bagian dalam angkot yang juga tempat penumpang untuk duduk. Terkadang kursi tidak memiliki kenyamanan tersendiri. Kedua, rendahnya kesadaran sopir angkot dalam berkendara. Sopir angkot seringkali berhenti seenaknya dalam waktu yang tidak sebentar walaupun berada pada area dilarang berhenti. Sopir juga sering seenaknya menurunkan dan menaikan penumpang seenaknya. Imbasnya, macet pun tak terhindarkan terlebih di jalan dengan arus lalu lintas yang padat. Hal lainnya adalah sopir angkot yang sering ugal-ugalan, sangat mengganggu pengguna jalan yang lain. Yang ketiga, jumlah angkot yang tidak terkontrol. Seiring berjalannya waktu, angkot semakin membludak bertambah. Dampaknya adalah efektifitas jalan terganggu. Dengan lebihnya jumlah angkot yang tidak sesuai kebutuhan, angkot tersebut hanya memenuhi jalan saja. Ditambah kebiasaan buruk sopir angkot diatas. Masalah lainnya seperti kurang baiknya pengelolaan angkot, kurangnya rasa aman di dalam angkot, dll. Walaupun banyak permasalahan dalam angkot sebenarnya masyarakat diuntungkan dengan fasilitas angkot

II.5 Kuisioner

Hendri (2009: hal. 1) “Kuesioner merupakan daftar pertanyaan yang akan digunakan oleh periset untuk memperoleh data dari sumbernya secara langsung melalui proses komunikasi atau dengan mengajukan pertanyaan”. Mardalis (2008: hal. 66) “Angket atau kuesioner adalah teknik pengumpulan data melalui formulir-formulir yang berisi pertanyaan-pertanyaan yang diajukan secara tertulis pada seseorang atau sekumpulan orang untuk mendapatkan jawaban atau tanggapan dan informasi yang diperlukan oleh peneliti. Penelitian ini menggunakan angket atau kuesioer, melalui pertanyaan yang dibuat secara

bertingkat dengan bentuk pertanyaan pilhan ganda dan essai. Metode ini digunakan untuk memperoleh data informasi mengenai informasi jalur angkot dari responden.

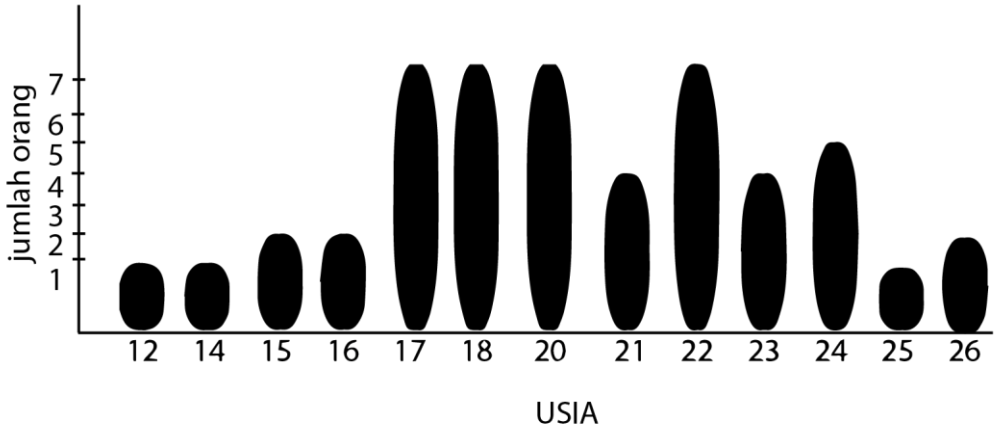
Penelitian ini menggunakan kuesioner untuk mencari tahu sejauh mana masyarakat mengetahui informasu jalur angkot. Melalui kuesioner peneliti ingin mengetahui tanggapan masyarakat mengenai informasi jalur angkot.

II.5.1 Pencarian Responden

Dalam penelitian ini, peneliti menetapkan 50 responden. Penentuan jumlah didasarkan pada model *Krejcie dan Morgan* dalam menentukan jumlah responden. Target dari hasil kuesioner dengan umur responden 12-26 tahun adalah menguji pengetahuan masyarakat mengenai informasi jalur angkot.

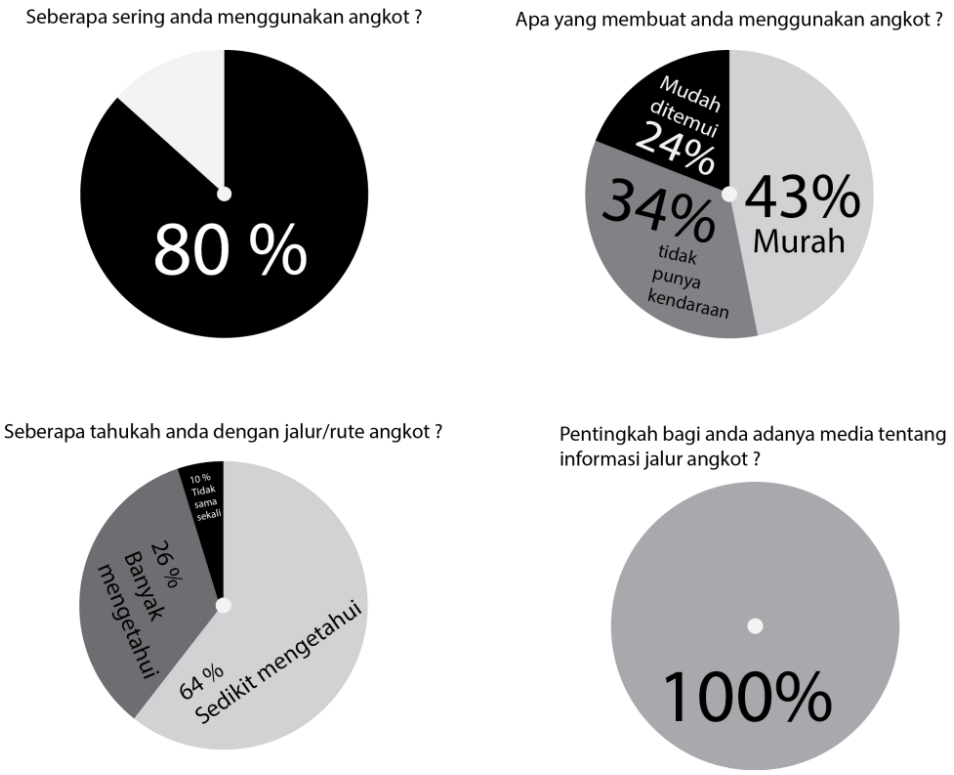
Lokasi penelitian di kota Bandung, tahap pencarian responden dengan cara kuesioner melalui media sosial & langsung terhadap pengguna jasa angkot. Waktu penelitian dilakukan pada tanggal 12 sampai dengan 29 Oktober 2014 mengenai Informasi jalur angkot.

II.5.2 Hasil Kuesioner



Gbr II.3 Umur Responden

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014)



Gbr II.4 Hasil data dari Responden

(Sumber: Dokumentasi Pribadi, 2014)

Dapat diidentifikasi bahwa umur 12-26 tahun yang berada di kota Bandung hasilnya 80 persen orang sering menggunakan angkot. Melalui kuesioner dapat disimpulkan dari 50 responden seluruh responden ingin adanya media yang memberitahu tentang informasi jalur angkot. Terdapat permasalahan yaitu berupa kurangnya media informasi tentang informasi jalur angkot.