

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Angkutan Umum**

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut biaya. Selanjutnya pada pasal 138 disebutkan bahwa pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

Dari masing-masing pengertian di atas dapat dijelaskan bahwa angkutan umum adalah perpindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan kendaraan bermotor dan dipungut biaya. Tujuan dari angkutan umum adalah membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuannya.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, pada pasal 21 dijelaskan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek; dan
- b. angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek.

#### **2.2 Angkutan Umum Dalam Trayek**

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, pada pasal 22 disebutkan bahwa jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas:

- a. Angkutan lintas batas negara;
- b. angkutan antarkota antarprovinsi;
- c. angkutan antarkota dalam provinsi;
- d. angkutan perkotaan; atau

e. angkutan perdesaan.

Pada pasal 23 dijelaskan bahwa, ayat 1 pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 22 harus memenuhi kriteria:

- a. Memiliki rute tetap dan teratur
- b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan
- c. menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan perdesaan.

Ayat 2, tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dapat berupa:

- a. Terminal;
- b. halte; dan/atau
- c. rambu pemberhentian kendaraan bermotor umum.

Ayat 3, kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dalam trayek meliputi:

- a. Mobil penumpang umum; dan/atau
- b. mobil bus umum.

### **2.3 Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek**

Dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, pada pasal 41 disebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terdiri atas:

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. angkutan orang dengan tujuan tertentu;
- c. angkutan orang untuk keperluan pariwisata; dan
- d. angkutan orang di kawasan tertentu.

Pada pasal 42 ayat 1 dijelaskan bahwa, pelayanan angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf a merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.

Pada pasal 43 ayat 1 disebutkan bahwa, pelayanan angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf b merupakan angkutan yang melayani paling sedikit meliputi antarjemput, keperluan sosial, atau karyawan.

Pada pasal 44 ayat 1 dijelaskan bahwa, pelayanan angkutan orang untuk keperluan pariwisata sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf c merupakan angkutan yang digunakan untuk pelayanan angkutan wisata.

Pada pasal 45 ayat 1 disebutkan bahwa, pelayanan angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam pasal 41 huruf d merupakan angkutan yang dilaksanakan melalui pelayanan angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan.

#### **2.4 Evaluasi Kinerja Angkutan Umum**

Kinerja angkutan merupakan gambaran tentang baik atau buruknya pelayanan angkutan umum dalam melayani mobilitas masyarakat, oleh karena itu perlu dilakukan evaluasi yang bisa juga dijadikan sebagai fungsi kontrol kinerja pelayanan angkutan umum. Beberapa penelitian serupa yang telah dilakukan sebelumnya antara lain yaitu:

Ardiansyah (2015), pada penelitian yang berisi tentang evaluasi kinerja pelayanan angkutan perkotaan Yogyakarta khususnya pada jalur 2 (Terminal Giwangan – Lingkar UGM – Terminal Giwangan). Parameter kinerja yang dievaluasi adalah waktu sirkulasi, waktu antara (*headway*), kecepatan perjalanan, faktor muat (*load factor*), ketersediaan kendaraan (*availability*), indikasi persinggungan trayek dan analisis finansial. Metode yang dipakai dalam pengambilan data adalah dengan melakukan survey langsung di lapangan yaitu berupa jumlah penumpang, waktu sirkulasi, waktu antara dan data sekunder dari Dishubkominfo DIY. Metode yang digunakan dalam analisis pada penelitian ini menggunakan metode sesuai Ditjen Perhubungan Darat (2002).

Berdasarkan hasil analisis, didapatkan waktu sirkulasi sebesar 128,65 menit masih dalam kondisi baik sesuai dengan standar sebesar 1-3 jam, waktu antara 16,08 menit berada di atas kondisi ideal 10 menit, kecepatan perjalanan 15,47 km/jam di bawah kondisi ideal sebesar 25 km/jam, faktor muat 32,15 % di bawah kondisi dinamis sebesar 70 %, ketersediaan kendaraan 42,3 % di bawah kondisi

ideal sebesar 90 %, persinggungan jalur terbesar antara jalur 2 dan jalur 15 sebesar 37,6 % dalam kondisi aman, analisis finansial pada kondisi eksisting mendapatkan keuntungan sebesar Rp 274.227.558 dalam setahun atau Rp 22.852.297 per bulan. Skenario perbaikan 1 dengan kecepatan 25 km/jam dan total 9 rit per hari didapatkan *headway* 16 menit dengan kebutuhan 7 armada per waktu sirkulasi, dengan pilihan penggunaan bus lama dan bus baru. Skenario ini menghasilkan keuntungan sebesar Rp 3.356.617.287 per tahun atau Rp 279.718.107 per bulan (untuk bus lama) dan Rp 1.370.381.062 per tahun atau Rp 114.198.422 per bulan (untuk bus baru), namun dengan nilai *headway* yang masih tinggi. Skenario perbaikan 2 dilakukan untuk memperkecil nilai *headway*, dengan hasil paling optimal adalah *headway* sebesar 12 menit dan keuntungan sebesar Rp 305.746.249 per tahun atau Rp 25.478.854 per bulan. Skenario perbaikan 3 dilakukan dengan asumsi tidak ada perubahan jumlah penumpang (eksisting), dengan menggunakan bus lama keuntungan dari segi finansial di dapatkan dengan menggunakan sebanyak 6 armada per waktu sirkulasi dengan nilai *headway* 16 menit, yaitu sebesar Rp 175.178.903 per tahun atau Rp 14.598.242 per bulan. Sedangkan dengan menggunakan bus baru keuntungan didapatkan dengan menggunakan sebanyak 3 armada per waktu sirkulasi dengan nilai *headway* 30 menit yaitu sebesar Rp 79.142.084 per tahun atau Rp 6.595.174 per bulan.

Tamimi (2015), tujuan penelitian ini mengetahui kebutuhan penawaran (*supply*) dan permintaan (*demand*) terhadap pelayanan angkutan dalam kota Kabupaten Wonosobo, menghitung biaya pokok kendaraan (BOK), menentukan tarif yang harus dibayar pengguna jasa angkutan umum dalam Kabupaten Wonosobo, dan menganalisis kepuasan penumpang terhadap angkutan umum yang telah ada di Kabupaten Wonosobo.

Hasil yang didapatkan dari analisis yaitu angkutan perkotaan dengan kebutuhan armada yang telah dihasilkan untuk Jalur 1 (Jalur Wonosobo – Kertek) sejauh 20,2 km dengan waktu sirkulasi 60,4 menit, frekuensi per hari 15 rit, *load factor* 46% sebanyak 6 armada, Jalur 2 (Jalur Wonosobo – Leksono – Selomerto) sepanjang 26,4 km dengan waktu sirkulasi 78,8 menit, frekuensi per hari 11 rit, *load factor* 35% sebanyak 8 armada, Jalur 3 (Jalur Wonosobo – Mojotengah) sepanjang

19,3 km dengan waktu sirkulasi 59,6 menit, frekuensi per hari 15 rit, *load factor* 46% sebanyak 6 armada, dan Jalur 4 (Jalur Wonosobo – Garung) sepanjang 18,6 km dengan waktu sirkulasi 55,8 menit, frekuensi per hari 16 rit, *load factor* 49% sebanyak 6 armada dengan *time table* angkutan perkotaan terlampir. Selanjutnya untuk hasil dari analisis biaya pokok pada setiap jalur pelayanan angkutan umum yang telah direncanakan menunjukkan Jalur 1 sebesar Rp. 5.678,- dengan tarif batas bawah sebesar Rp. 414,- dan tarif batas atas sebesar Rp. 2.304,-. Untuk Jalur 2 sebesar Rp. 5.579,- dengan tarif batas bawah Rp. 531,- dan tarif batas atas sebesar Rp. 3.856,-. Untuk Jalur 3 sebesar Rp. 5.808,- dengan tarif batas bawah Rp. 418,- dan tarif batas atas sebesar Rp. 2.220 Untuk Jalur 4 sebesar Rp. 5.627,- dengan tarif batas bawah Rp. 379,- dan tarif batas atas sebesar Rp. 1.972,-.

Wibisono (2015), tujuan dari penelitian ini adalah mengevaluasi kinerja angkutan AKDP Jalur 82A (Kaliurang – UGM – Condong Catur) dan menganalisis kelayakan angkutan tersebut sebagai angkutan *feeder* atau sebagai angkutan perkotaan. Data primer diperoleh dari survei lapangan seperti data naik turun penumpang dan data panjang jalur pelayanan, dan didukung oleh data sekunder yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Daerah Istimewa Yogyakarta. Metode yang digunakan pada penelitian ini berdasarkan pada Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 dan Metode *Benefit Cost Ratio* (BCR).

Dari hasil penelitian diperoleh nilai *load factor* rata-rata eksisting sebesar 24,88% dengan jumlah penumpang rata-rata sebesar 25 penumpang per hari. Nilai BCR pada kondisi eksisting sebesar 0,6879 ( $BCR < 1$ ), sehingga dapat disimpulkan bahwa angkutan AKDP pada jalur ini mengalami kerugian. BOK pada kondisi eksisting ini sebesar Rp.3.447,045/bus-km, dan nilai *load factor* untuk mencapai BEP sebesar 58,99%. Berdasarkan kondisi tersebut perlu dikembangkan beberapa skenario berupa angkutan umum yang berfungsi: (a) sebagai *feeder* tanpa pengurangan komponen BOK, (b) sebagai *feeder* dengan pengurangan komponen BOK, (c) sebagai perkotaan tanpa pengurangan komponen BOK, dan (d) sebagai perkotaan dengan pengurangan komponen BOK. Dari keempat skenario tersebut maka skenario paling optimal adalah dengan melebur angkutan AKDP tersebut ke

dalam angkutan perkotaan dengan pengurangan komponen BOK, dengan nilai satuan BOK sebesar Rp.7.595,37/bus-km. BEP akan tercapai pada tahun 2033 dengan nilai BCR sebesar 1,003, dengan nilai *load factor* sebesar 26,00%, dan jumlah penumpang sebesar 64 orang per bus/hari.

Perbandingan penelitian ini dengan penelitian serupa yang telah dilakukan terdahulu, disajikan dalam bentuk tabel berikut ini.

**Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Saat Ini**

Peneliti	Ardiansyah 2015	Tamimi 2015	Wibisono 2015	Anggraeni 2018
Judul Tugas Akhir	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Bus Perkotaan Yogyakarta (Studi Kasus Jalur 2)	Analisis Dan Perencanaan Angkutan Perkotaan (Studi Kasus Angkutan Perkotaan Kabupaten Wonosobo)	Analisis Kelayakan Angkutan Umum Terintegrasi (Studi Kasus Jalur 82A Kaliurang-UGM-Condong Catur-Daerah Istimewa Yogyakarta)	Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Magelang (Studi Kasus Jalur 1 dan Jalur 8)
Lokasi	Yogyakarta	Wonosobo	Yogyakarta	Magelang
Jalur diteliti	Jalur 2	Jalur 1, Jalur 2, Jalur 3, dan Jalur 4	Jalur 82A	Jalur 1 dan Jalur 8
Variabel yang diteliti	<i>Load factor</i> , <i>headway</i> , waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, <i>availability</i> .	Waktu sirkulasi, jumlah rit per hari, <i>load factor</i> , <i>headway</i> , waktu tempuh rata-rata, jumlah kendaraan, dan BOK	<i>Load factor</i> , <i>headway</i> , waktu sirkulasi, kecepatan rata-rata, jumlah armada yang beroperasi, jumlah penumpang, BOK, dan <i>BCR</i>	<i>Load factor</i> , <i>headway</i> , waktu sirkulasi, kecepatan perjalanan, waktu perjalanan, <i>availability</i> , BOK dan tarif
Hasil Penelitian	<i>Load factor</i> : 32,15% <i>Headway</i> : 16,08 menit Waktu sirkulasi: 128,65 menit Kecepatan perjalanan: 15,47 km/jam <i>Availability</i> : 42,3%	Jalur 1: CT= 60,4 menit, jumlah rit perhari= 15 rit, <i>LF</i> = 46%, <i>H</i> = 7,15 menit, waktu tempuh rata-rata= 40,4 menit, <i>K</i> = 6 kendaraan, BOK= Rp 5.678,-	<i>Load factor</i> : 24,88% <i>Headway</i> : 12,4 menit Waktu sirkulasi: 210,6 menit Kecepatan rata-rata: 10,54 km/jam Jumlah armada yang beroperasi: 17 armada	Jalur 1: <i>LF</i> = 13,42%, CT= 46,48 menit, Jumlah Pnp= 165 pnp/hari, Kecepatan Perjalanan= 19,98 km/jam, <i>H</i> = 4,38 menit, <i>Availability</i> = 79%, Jumlah Armada= 29 kend., BOK= Rp 2.081,92 <i>BCR</i> = 1,11

**Lanjutan Tabel 2.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu dengan Penelitian Saat Ini**

Peneliti	Ardiansyah 2015	Tamimi 2015	Wibisono 2015	Anggraeni 2018
		<p>Jalur 2: CT= 78,8 menit, jumlah rit perhari 11 rit, LF= 35%, H= 7,15 menit, waktu tempuh rata-rata 52,8 menit, K= 8 kendaraan, BOK= Rp 5.579,-</p> <p>Jalur 3: CT= 59,6 menit, jumlah rit perhari 15 rit, LF= 46%, H= 7,15 menit, waktu tempuh rata-rata 38,6 menit, K= 6 kendaraan, BOK= Rp 5.808,-</p> <p>Jalur 4: CT= 55,8 menit, jumlah rit perhari 16 rit, LF= 49%, H= 7,15 menit, waktu tempuh rata-rata 37,8 menit, K= 6 kendaraan, BOK= Rp 5.627,-</p>	<p>Jumlah penumpang: 25 penumpang BOK: Rp 3.447,045 BCR: 0,6879 (BCR &lt; 1)</p>	<p>Jalur 8: LF= 7,89%, CT= 52,24 menit, Jumlah Pnp= 90 pnp/hari, Kecepatan Perjalanan= 17,25 km/jam, H= 6,05 menit, Availability= 88%, Jumlah Armada= 30 kend., BOK= Rp 2.103,75 BCR= 0,727</p>