BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1. Angkutan

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. Khairi dan Pratiwi (2022) mengungkapkan bahwa angkutan adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari suatu tempat (asal) ketempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan). Transportasi semakin berkembang mengikuti perkembangan zaman, dalam perkembangannya transportasi telah mengalami perubahan yang semakin modern, salah satunya terjadi pada angkutan umum. Sugianto dan Kurniawan (2020) mengungkapkan bahwa angkutan umum merupakan salah satu moda transportasi guna membantu perpindahan manusia selain angkutan pribadi.

Angkutan umum merupakan jenis kendaraan yang disediakan untuk angkutan umum seperti taksi, angkot, dan bus. Angkutan umum merupakan salah satu moda alternatif yang dipilih oleh pengguna jalan. Khairi dan Pratiwi (2022) mengungkapkan bahwa angkutan umum sebagai bagian sistem transportasi merupakan kebutuhan masyarakat untuk menunjang aktivitas sehari-hari dan merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan dari perkembangan kota pada umumnya. Keberadaan angkutan umum sangat penting untuk mendukung mobilitas masyarakat dan mengurangi kemacetan lalu lintas karena mempunyai daya angkut yang besar. Selain itu penggunaan angkutan umum yang baik dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

3.2. Angkutan Perintis

Berdasarkan PM 73 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, Angkutan Jalan Perintis adalah angkutan orang dengan menggunakan kendaraan bermotor umum yang menghubungkan wilayah tertentu yang tidak tersedia atau belum cukup tersedia moda transportasi darat. Sedangkan menurut Peraturan Direktur Jenderal Pehubungan Darat No: SK 2412/AJ.206/DRJD/2008 tentang Pedoman Teknis Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang di Jalan, Angkutan Perintis Bersubsidi merupakan angkutan penumpang di daerah terisolir, belum berkembang dan/atau wilayah perbatasan.

Latumahina *et al* (2020) mengungkapkan bahwa fungsi angkutan perintis sebagai bentuk pelayanan transportasi pemerintah untuk masyarakat adalah sebagai pendorong (*promoting)* yang menyediakan jasa transportasi yang efisien untuk menghubungkan daerah terisolasi dengan daerah berkembang yang berada di luar wilayahnya dan/atau luar negeri, sehingga terjadi pertumbuhan perekonomian yang sinergis. Pada daerah-daerah tertinggal, sektor swasta tidak dapat memberikan jasa layanan transportasi karena lemahnya daya beli masyarakat, untuk angkutan perintis walaupun tarif ditetapkan sangat rendah, namun angkutan tersebut masih tidak mampu untuk memicu kenaikan permintaan. Angkutan perintis merupakan salah satu solusi untuk masalah transportasi di wilayah terpencil atau belum berkembang guna membuka aksesbilitas dan konektivitas dengan daerah lainnya, dan meningkatkan mobilitas penduduk di wilayah yang bersangkutan.

Berdasarkan data hasil kegiatan praktik kerja lapangan tim PKL Kabupaten Klungkung tahun 2022 di wilayah Kabupaten Klungkung khususnya kepulauan terpisah, Pulau Nusa Penida dan Nusa Lembongan di layani oleh angkutan perintis. Angkutan Perintis dapat terealisasikan dengan dilayani oleh 6 bus kecil yang peruntukannya untuk menunjang kebutuhan pergerakkan masyarakat setempat sesuai dengan Keputusan Direktur

Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3385 tahun 2021 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Jalan Perintis tahun 2022.

3.3. Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis

Berdasarkan PM 73 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis dilaksanakan melalui pemberian subsidi angkutan orang. Subsidi angkutan orang di berikan oleh Pemerintah Pusat untuk AKAP, AKDP, Angkutan perkotaan atau Angkutan pedesaan. Subsidi diberikan berdasarkan rute dan jadwal yang telah ditetapkan, subsidi dialokasikan pada anggaran pendapatan belanja negara dan/atau anggaran pendapatan belanja daerah. Subsidi angkutan orang diberikan berdasarkan selisih antara biaya pengoperasian yang dikeluarkan dengan pendapatan operasional yang diperoleh Perushaan Angkutan Umum, atau berdasarkan biaya pengoperasian angkutan yang dikeluarkan oleh Perusahaan Angkutan Umum, jika pendapatan diambil oleh pihak lain yang ditunjuk oleh pemberi subsidi. Bentuk subsidi angkutan orang dapat diberikan dalam bentuk bantuan biaya operasional (BOK) angkutan jalan perintis dan/atau bantuan pengadaan kendaraan angkutan jalan perintis.

3.4. Kriteria Angkutan Jalan Perintis Untuk Angkutan Orang

Berdasarkan PM 73 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, Penetapan Angkutan Jalan Perintis dilakukan berdasarkan kriteria faktor finansial dan faktor keterhubungan. Adapun kriteria faktor finansial dan faktor keterhubungan berupa:

1. Faktor Finansial
    a. Tingkat kemampuan daya beli masyarakat untuk aksesibilitas angkutan antardaerah masih rendah;
    b. Trayek yang penetapan tarifnya di bawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah;
    c. Mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah.

2. Faktor Keterhubungan
    a. Menghubungkan wilayah terisolasi dan/atau belum berkembang dengan Kawasan perkotaan yang belum dilayani angkutan umum;
    b. Menghubungkan daerah terpencil, terluar, dan tertinggal dengan wilayah yang sudah terbangun di wilayah Indonesia;
    c. Melayani daerah yang terkena dampak bencana alam;
    d. Melayani perpindahan penumpang dari angkutan penyeberangan perintis atau angkutan udara perintis.

3.5. Tata Cara Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis

Berdasarkan PM 73 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Subsidi Angkutan Jalan Perintis, Penyelenggaraan Angkutan Jalan Perintis dilaksanakan berdasarkan jaringan trayek angkutan orang yang ditetapkan oleh Direktur Jenderal. Permohonan penetapan jaringan trayek angkutan orang diajukan oleh Pemerintah Daerah kepada Dirketur Jenderal melalui Kepala Balai. Permohonan penetapan jaringan trayek angkutan orang disertai dengan persyaratan berupa:

1. Rute trayek yang dilalui;
2. Jarak trayek;
3. Waktu tempuh;
4. Jumlah permintaan penumpang;
5. Jumlah kebutuhan kendaraan.

3.6. Jaringan Trayek

Berdasarkan PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Pasal 1 Ayat 11, Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bsus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal. Jaringan trayek adalah kumpulan kumpulan trayek yang menjadi suatu kesatuan pelayanan orang. Dalam SK

Dirjen Hubdat No. 687 Tahun 2002 Bab II tentang Penentuan Wilayah Pelayanan Angkutan Penumpang, faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut :

1. Pola Tata Guna Tanah

   Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesbilitas yabg baik. Untuk memenuhi hal itu, lintasan trayek angkutan umum diusahakan melewati tata guna tanah dengan potensi permintaan yang tinggi. Demikian juga lokasi-lokasi yang potensial menjadi tujuan bepergian diusahakan menjadi prioritas pelayanan.

2. Pola Penggerakan Penumpang Angkutan Umum

   Rute angkutan umum yang baik adalah arah yang mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien. Trayek angkutan umum harus dirancang sesuai dengan pola pergerakan penduduk yang terjadi, sehingga transfer moda yang terjadi pada saat penumpang mengadakan perjalanan dengan angkutan umum dapat diminimumkan.

3. Kepadatan Penduduk

   Salah satu faktor menjadi prioritas angkutan umum adalah wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, yang pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi. Trayek angkutan umum yang ada diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah itu.

4. Daerah Pelayanan

   Pelayanan angkutan umum, selain memperhatikan wilayah-wilayah potensial pelayanan, juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada. Hal ini sesuai dengan konsep pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum.

5. Karakteristik Jaringan

   Kondisi jaringan jalan akan menetukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi,

klasifikasi, fungsi, lebar jalan, dan tipe operasi jalur. Operasi angkutan umum sangat dipengaruhi oleh karakteristik jaringan jalan yang ada.

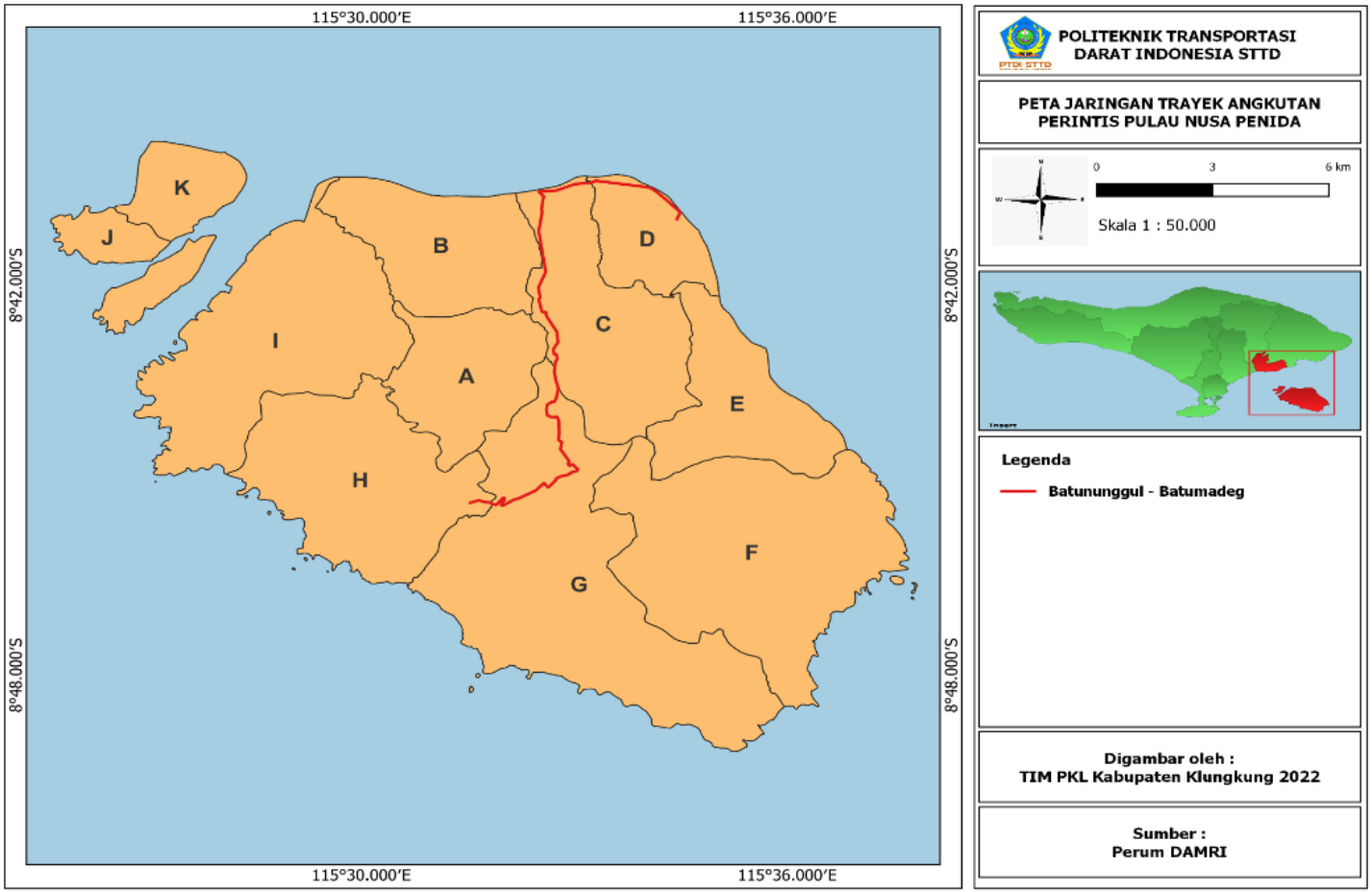
Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3385 tahun 2021, dijelaskan bahwa terdapat 3 rute trayek angkutan perintis di Pulau Nusa Penida. Rute trayek sesuai SK Dirjen Hubdat Nomor 3385 tahun 2021 dapat dilihat pada Tabel III. di bawah ini.

Tabel III. 1 Trayek Angkutan Perintis sesuai SK Dirjen Hubdat

NO	KODE TRAYEK	TRAYEK	PANJANG TRAYEK
1	4832/5116	Batununggul - Batumadeg	25 km
2	5292/5293	Suana - Ped	21 km
3	4831/4833	Jungutbatu - Lembongan	13 km

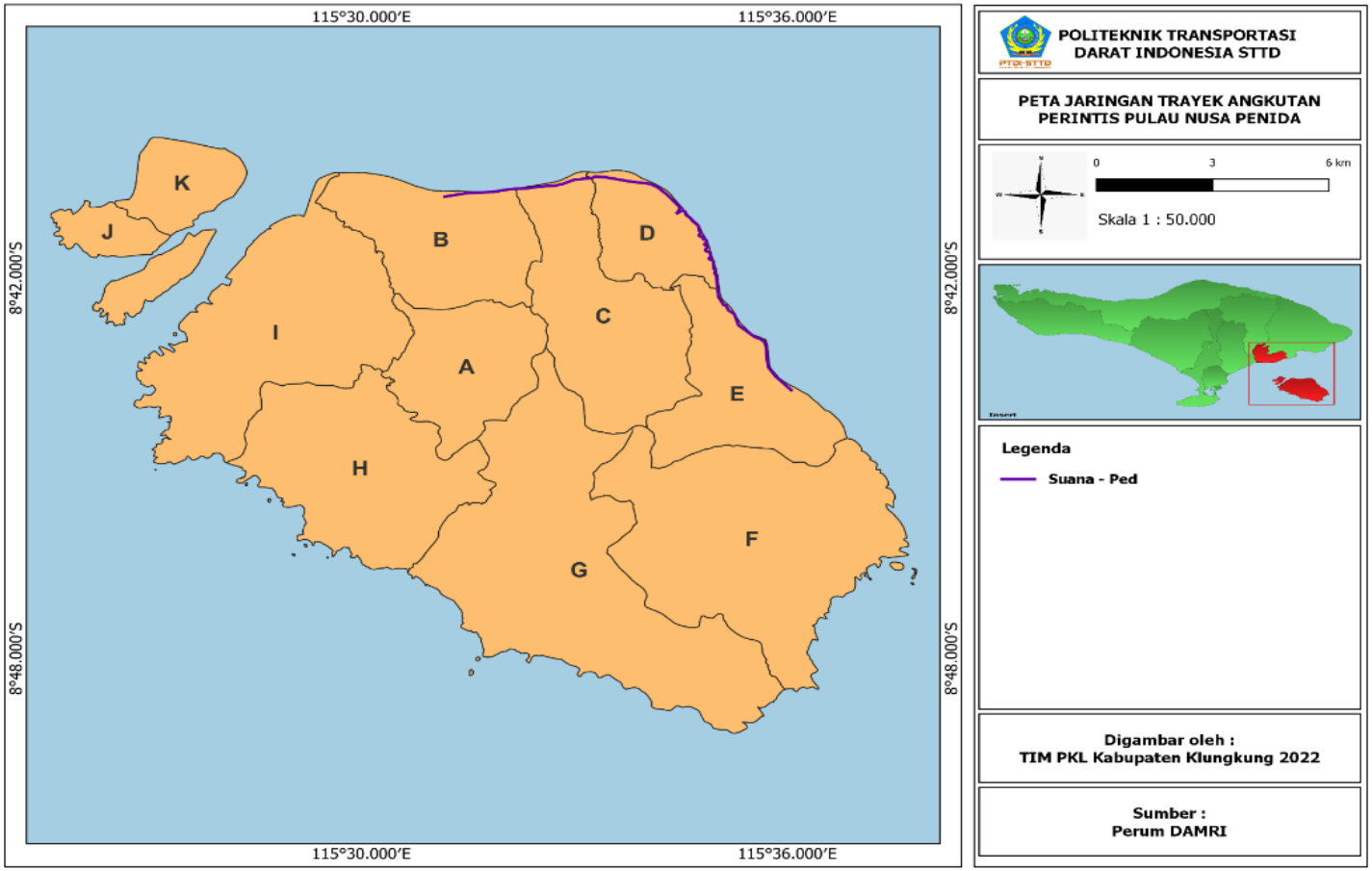
Sumber: Perum DAMRI Cabang Denpasar, 2022

Rute trayek Batununggul – Batumadeg memiliki panjang trayek 25 km dengan kode trayek 4832/5116. Rute trayek Suana – Ped memiliki panjang trayek 21 km dengan kode trayek 5292/5293. Rute trayek Jungutbatu – Lembongan memiliki panjang trayek 13 km dengan kode trayek 4831/4833. Dari 3 rute trayek tersebut, sejak tahun 2022 ritase yang di jalani berkurang menjadi 3 rit per armada sampai dengan bulan Juli tahun 2022 dimana angkutan perintis berhenti beroperasi. Peta jaringan trayek dari tiap trayek sesuai sesuai SK Dirjen Hubdat Nomor 3385 tahun 2021 dapat dilihat pada Gambar III.1 , Gambar III.2 , dan Gambar III.3 di bawah ini.



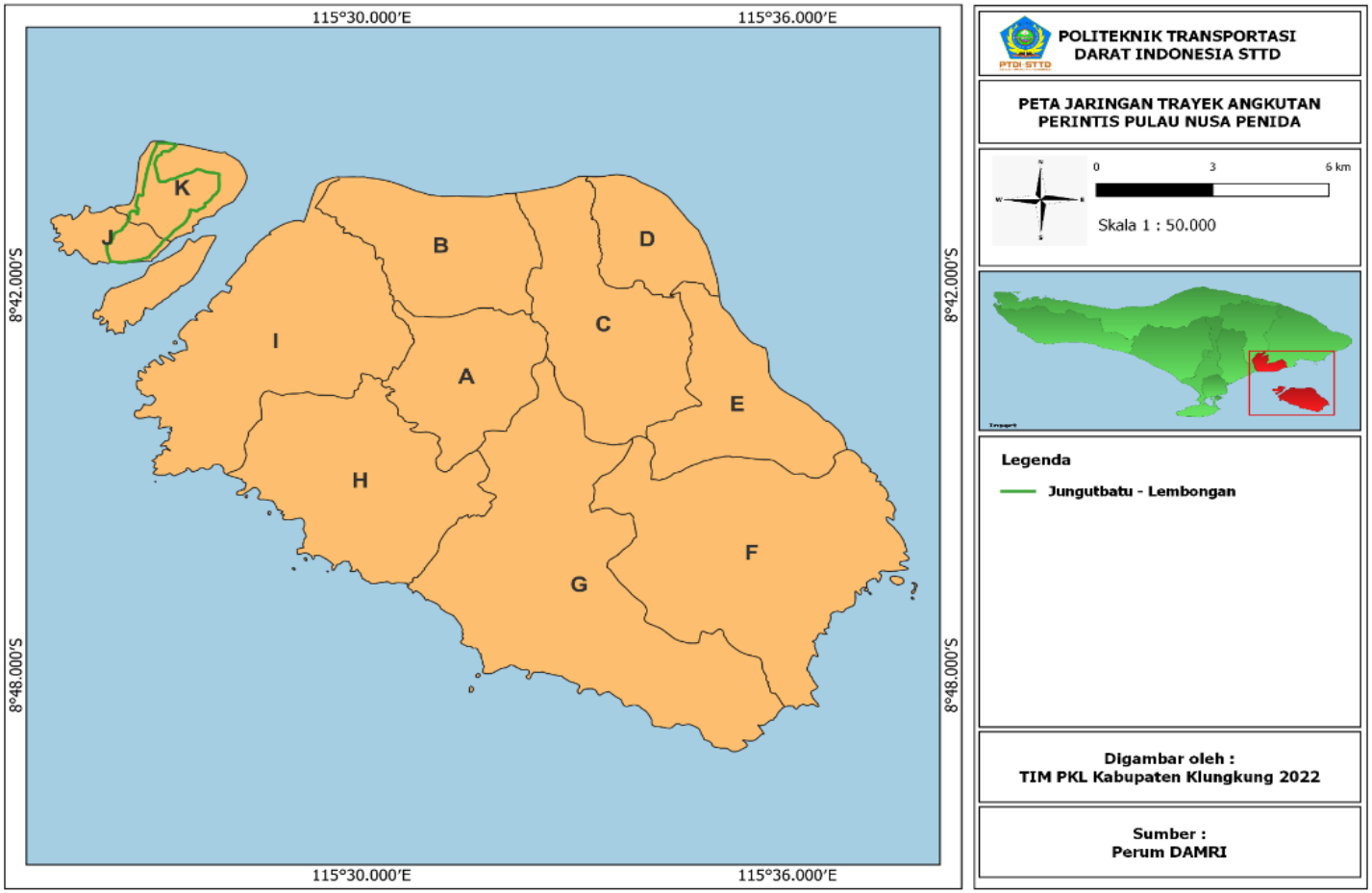
Sumber: Perum DAMRI Cabang Denpasar, 2022

Gambar III. 1 Trayek 4832/5116 Batununggul - Batumadeg



Sumber: Perum DAMRI Cabang Denpasar, 2022

Gambar III. 2 Trayek 5292/5293 Suana – Ped



Sumber: Perum DAMRI Cabang Denpasar, 2022

Gambar III. 3 Trayek 4831/4833 Jungutbatu – Lembongan

3.7. Penentuan Jaringan Trayek

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun berdasarkan:

1. Rencana Tata Ruang;
2. Tingkat permintaan jasa angkutan;
3. Kemampuan penyediaan jasa angkutan
4. Ketersediaan jaringan lalu lintas angkutan jalan;
5. Kesesuaian dengan kelas jalan;
6. Keterpaduan intramoda angkutan; dan
7. Keterpaduan antarmoda angkutan.

Berdasarkan Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009, jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek. Penyusunan rencana umum jaringan trayek sebagaimana dilakukan secara terkoordinasi dengan instansi terkait. Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dikaji ulang secara berkala paling lambat 5 tahun. Jaringan trayek memiliki bentuk dan berpengaruh terhadap pelayanan. Latif *et* al (2021) mengungkapkan bahwa bentuk jaringan trayek selain berpengaruh terhadap pelayanan yang di berikan juga akan mempengaruhi pengoperasian dari sistem tersebut, secara rinci pola jaringan trayek akan mempengaruhi:

1. Luas Wilayah yang dapat dijangkau;
2. Jumlah titik yang di butuhkan penumpang untuk mencapai ke tujuan;
3. Jadwal, frekuensi, dan waktu tunggu di pemberhentian;
4. Angkutan umum memiliki tipe atau jenis rute trayek angkutan berdasarkan pola pelayanan dan pola geometris jaringan pelayanan.

3.8. Penataan Jaringan Trayek

Wahab *et al* (2022) mengungkapkan bahwa transportasi jalan yang meliputi jaringan jalan dan kendaraan sebagai suatu sistem pelayanan moda transportasi yang saling terkait perlu penataan menuju sistem transportasi yang handal. Kebutuhan *supply* dan *demand* angkutan umum bersifat dinamis sehingga terjadi ketidak seimbangan *supply* dan *demand* tersebut, untuk itu perlu dilakukan penataan jaringan trayek. Maka dapat disimpulkan bahwa penataan jaringan trayek adalah merubah pola atau rute dari angkutan umum guna memperbaiki dan meningkatkan kinerja jaringan maupun kinerja operasional dari angkutan umum. Dalam melakukan penataan, metode yang dapat digunakan dalam melakukan penataan jaringan trayek antara lain:

1. Konsep Pengembangan Angkutan Umum yang Humanis

   Konsep pengembangan angkutan umum yang humanis dilakukan dengan memperhatikan perubahan. Adapun perubahan-perubahan yang terjadi seperti:

   a. Perubahan Tata Guna Lahan;
   b. Penigkatan Jumlah kendaraan;
   c. Jumlah jalan dan akses jalan.

2. Penataan Berdasarkan Permintaan (*Demand*) Angkutan Umum

   Penataan jaringan trayek didasari oleh permintaan terhadap angkutan umum hasil dari survei wawancara rumah tangga, survei naik turun penumpang dan wawancara penumpang. Penetuan rute jaringan trayek angkutan umum dilakukan setelah melakukan permodelan transportasi, kemudian dipilih rute yang memiliki permintaan angkutan umum yang tinggi. Setelah rute baru ditetapkan, maka kinerja jaringan angkutan perintis usulan dapat dievaluasi dan dibandingkan dengan kondisi saat ini.

3.9. Permintaan Angkutan

Buchika *et al* (2018) mengungkapkan bahwa 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.

Permintaan didefinisikan sebagai kuantitas total dari pelayanan atau jasa angkutan tertentu yang rela dan mampu dibeli oleh konsumen pada harga tertentu pada pasar tertentu pada periode tertentu dan pada kondisi-kondisi tertentu pula. Karakteristik permintaan angkutan terdiri atas dua kelompok, terdiri atas:

1. Permintaan angkutan umum aktual (*actual demand*)

   Permintaan angkutan umum aktual merupakan jumlah permintaan masyarakat yang sudah menggunakan angkutan umum. Perhitungan *demand actual* didapatkan dari menjumlahkan jumlah masyarakat yang melakukan perjalanan menggunakan moda angkutan umum.

2. Permintaan angkutan umum pesimis

   Permintaan angkutan umum pesimis merupakan jumlah permintaan masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi. Perhitungan permintaan pesimis didapatkan dari menjumlahkan jumlah masyarakat yang melakukan perjalanan menggunakan moda angkutan pribadi.

3. Permintaan angkutan umum potensial (*potential demand*)

   Permintaan angkutan umum potensial merupakan jumlah permintaan masyarakat yang sudah menggunakan angkutan umum ditambahkan dengan masyarakat pengguna kendaraan pribadi yang berkeinginan untuk beralih menggunakan angkutan umum.

3.10. Metode *Slovin*

Nalendra *et al* (2021) mengungkapkan bahwa rumus *Slovin* adalah sebuah rumus atau formula untuk menghitung jumlah sampel minimal apabila perilaku dari sebuah populasi tidak diketahui secara pasti. Rumus *Slovin* ini biasa digunakan untuk sebuah penelitian pada suatu objek tertentu dalam jumlah populasi yang besar, sehingga digunakanlah untuk meneliti pada sebuah sampel dari populasi objek yang besar tersebut. Secara umum dapat diartikan bahwa Rumus *Slovin* merupakan suatu sistem matematis yang digunakan dalam menghitung jumlah populasi objek tertentu yang belum diketahui karakteristiknya secara spesifik. Dalam penggunaan Rumus *Slovin* ini, hal yang pertama kali harus dilakukan adalah menetapkan taraf keyakinan atau *Confidence Level* (…%) terhadap hasil kebenaran, atau taraf signikansi toleransi kesalahan (0,…) yang akan terjadi. Taraf keyakinan /*Confidence Level* 95% akan kebenaran hasil (maksudnya yaitu yakin bahwa penelitian yang dilakukan 95% benar) dan taraf signifikansi 0,05 (memastikan hanya 5% saja kesalahan yang akan terjadi). Ukuran sampel menurut *Slovin* ditentukan berdasarkan rumus berikut :

$$n = \frac{N}{1 + N^2}$$

Sumber: Nalendra et al (2021)

Rumus III. 1 Metode *Slovin*

Keterangan :

n = Jumlah sampel/responden minimum

N = Jumlah populasi

E = Standar eror/tingkat kesalahan (menggunakan 5%)

3.11. Metode *Stated Preference*

Zulkarnain *et al* (2023) mengungkapkan bahwa *stated preference* merupakan pendekatan relatif baru dalam penelitian transportasi, yaitu dengan menyampaikan pernyataan pilihan berupa suatu hipotesa

untuk dinilai responden. Data yang diperoleh dari responden selanjutnya dianalisa untuk mendapatkan suatu model berupa formulasi yang mencerminkan utilitas individu dalam perjalanannya. Untuk mensurvei suatu preferensi, kita mengenai ada dua metode pendekatan. Pendekatan pertama adalah analisis pilihan masyarakat berdasarkan laporan yang sudah ada. Pendekatan kedua adalah dengan teknik statistik diidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan. Pendekatan peratama adalah *Revealed Preference*. Teknik RP ini memiliki kelemahan antara lain dalam hal memperkirakan respon individu terhadap suatu keadaan pelayanan yang pada saat sekarang belum ada dan keadaan tersebut jauh berbeda dari keadaan yang ada sekarang. Pendekatan pertama memiliki kelemahan, dan kelemahan ini coba diatasi dengan pendekatan kedua yang di sebut teknik *Stated Preference* (SP).

Cartona *et al* (2021) mengungkapkan bahwa teknik SP dicirikan dengan adanya penggunaan desain eksperimen untuk membangun alternatif hipotesa terhadap situasi (*hypothetical situation*) yang kemudian disajikan kepada responden. Selanjutnya responden ditanya mengenai pilihan apa yang mereka inginkan untuk melakukan sesuatu atau bagaimana mereka membuat *rating/rank* atau pilihan tertentu didalam satu atau beberapa situasi dugaan. Data SP yang diperoleh dari responden selanjutnya dianalisa untuk mendapatkan suatu model berupa formulasi yang mencerminkan utilitas individu dalam perjalanannya. Adapun karakteristik utama dari *Stated Preference* ini adalah:

1. Didasarkan pada pertanyaan pendapat responden terhadap beberapa alternatif hipotesa;
2. Setiap pilihan dipresentasikan sebagai paket dari atribut yang berbeda seperti waktu, ongkos, jarak, dan lain-lain;
3. Peneliti membuat alternatif hipotesa sedemikian rupa sehingga pengaruh individu pada setiap atribut dapat diestimasi; ini diperoleh dengan teknik desain eksperimen (*experimental design*);

4. Alat interview (*questionnaire*) harus memberikan alternatif hipotesa yang dapat dimengerti oleh responden, tersusun rapi dan masuk akal;
5. Responden menyatakan pendapatnya pada setiap pilihan dengan melakukan *rating* dan *choice* pendapat terbaiknya sepasang atau sekelompok pertanyaan;
6. Responden sebagai jawaban yang diberikan individu dianalisa untuk mendapatkan ukuran kuantitatif mengenai hal yang penting pada setiap atribut.

3.12. Aksesibilitas

Pramana dan Efendi (2019) mengungkapkan bahwa aksesibilitas didefinisikan sebagai kemampuan untuk menjangkau layanan transportasi publik. Afrianti *et al* (2022) mengungkapkan bahwa aksesibilitas antar wilayah yang mudah mendorong pertumbuhan ekonomi lebih baik. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang diperhitungkan Dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional, Aksesibilitas merupakan upaya yang dilakukan dalam memberi pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan dengan tujuan memberikan kepastian pelayanan kepada penumpang sampai tujuan. Indikator aksesibilitas yaitu singgah di terminal/titik sesuai dengan perizinan dan tidak menaikkan penumpang di sembarang tempat.

3.13. Kinerja Jaringan Angkutan

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggraan Angkutan Penumpang Umum diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Kinerja Jaringan trayek lebih menitik beratkan kepada pengoptimalan sistem pelayanan dan dipandang secara makro. Dalam

melakukan penilaian terhadap kinerja jaringan trayek, terdapat beberapa indikator yang harus diperhatikan antara lain:

1. Tumpang Tindih Trayek;
2. Kepadatan Zona Tiap Trayek;
3. Nisbah Kepadatan Trayek;
4. Tingkat Penyimpangan Trayek.

3.14. Kinerja Operasional Angkutan

Berdasarkan Peraturan Menteri 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, Kinerja Operasional adalah suatu pelayanan yang memberikan kepastian besarnya suplai pelayanan pada rute yang ditetapkan agar kendaraan beroperasi dengan biaya ekonomis dan efisien. Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggraan Angkutan Penumpang Umum diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur, Kinerja Operasional angkutan dipengaruhi oleh beberapa faktor, meliputi:

1. Jarak Rute (L);
2. Waktu Perjalanan (TT);
3. Waktu Putar (RTT);
4. Frekuensi;
5. *Headway;*
6. Waktu Perjalanan;
7. Kebutuhan Armada;
8. Kecepatan Operasi;
9. Faktor Muat;
10. Kapasitas Kendaraan;
11. Jumlah Rit.

Berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 3385 tahun 2021, dijelaskan bahwa terdapat 3 rute trayek angkutan perintis di Pulau Nusa Penida. Berdasarkan data yang diperoleh dari Perum

DAMRI Cabang Denpasar dijelaskan bahwa waktu operasi angkutan perintis di Pulau Nusa Penida mulai pukul 06.00 WITA– 20.00 WITA atau selama 14 jam. Waktu operasi angkutan perintis di Pulau Nusa Penida dapat dilihat pada Tabel III.2 di bawah ini.

Tabel III. 2 Waktu Operasi Angkutan Perintis di Pulau Nusa Penida

NO	KODE TRYK	TRAYEK	WAKTU OPERASI	WAKTU BERANGKAT	WAKTU TIBA
1	4832/ 5116	Batununggul - Batumadeg	06.00 08.00 10.00 12.00	06.00 08.00 10.00 12.00	07.00 09.00 11.00 13.00
			14.00 16.00 18.00 20.00	14.00 16.00 18.00 20.00	15.00 17.00 19.00 21.00
2	5292/ 5293	Suana - Ped	06.00 08.00 10.00 12.00	06.00 08.00 10.00 12.00	07.00 09.00 11.00 13.00
			14.00 16.00 18.00 20.00	14.00 16.00 18.00 20.00	15.00 17.00 19.00 21.00
3	4831/ 4833	Jungutbatu - Lembongan	06.00 08.00 10.00 12.00	06.00 08.00 10.00 12.00	07.00 09.00 11.00 13.00
			14.00 16.00 18.00 20.00	14.00 16.00 18.00 20.00	15.00 17.00 19.00 21.00

Sumber: Perum DAMRI Cabang Denpasar, 2022

3.15. Kinerja Pelayanan Angkutan

Yusuf *et al* (2021) mengungkapkan bahwa parameter kinerja angkutan umum merupakan pengukuran utama yang digunakan dalam analisa meliputi efektivitas dan efisiensi pelayanan angkutan umum.

1. Efektivitas

   Parameter yang tercakup dalam indikator efektifitas antara lain kualitas pelayanan yang dicerminkan dari kinerja operasional.

2. Efisiensi

Parameter yang diteliti dalam indikator efisiensi adalah, utilisasi kendaraan, *load factor*, produktifitas, dan jam operasi atau waktu pelayanan.

3.16. Biaya Operasional Kendaraan

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang diperhitungkan dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional, Biaya Operasional Kendaraan merupakan biaya operasi angkutan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan umum yang dihitung berdasarkan biaya pokok angkutan untuk penyediaan jasa angkutan dalam melayani satu kali perjalanan pulang pergi ditambah margin keuntungan. Pedoman perhitungan komponen biaya operasional kendaraan dalam pemberian subsidi atau kompensasi angkutan penumpang umum pada Kawasan Strategis Nasional adalah sebagai berikut:

1. Biaya Langsung
    a. Biaya Modal dan Depresiasi
        1) Nilai depresiasi bus pertahun;
        2) Biaya bunga atas modal;
        3) Biaya PKB (STNK) dan Kir;
        4) Biaya asuransi (TLO); dan
        5) Biaya provisi (legal *admin* selama pinjaman).

    b. Biaya Operasi dan *Maintenance*
        1) Biaya bahan bakar;
        2) Biaya awak bus;
        3) Biaya perawatan bus;
        4) Biaya terminal;
        5) Biaya perizinan (kartu pengawasan);

6) Biaya penyebrangan (jika diperlukan);
7) Biaya TOL (jika diperlukan);
8) Biaya konsesi (*revenue sharing*), parkir, sewa *booth* di simpul; (jika diperlukan) dan
9) Biaya parkir di destinasi wisata; (jika diperlukan).

2. Biaya Tidak Langsung
   a. Biaya sumber daya manusia kantor;
   b. Biaya perjalanan dinas;
   c. Biaya publikasi,
   d. Biaya operasional kantor dan bengkel;
   e. Biaya depresiasi peralatan tempat penyimpanan kendaraan (*pool*) dan bengkel;
   f. Biaya perawatan peralatan tempat penyimpanan kendaraan (*pool*) dan bengkel;
   g. Biaya depresiasi bangunan tempat penyimpanan kendaraan (*pool*) dan bengkel;
   h. Biaya perawatan bangunan tempat penyimpanan kendaraan (*pool*) dan bengkel.

3.17.Tarif

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang diperhitungkan dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional, penetapan tarif dan perhitungan pendapatan angkutan penumpang umum pada Kawasan Strategis Nasional adalah.

1. Penetapan Tarif

   Penyelenggaraan pelayanan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional yang mendapat subsidi/kompensasi,

penetapan tarif dihitung berdasarkan tarif dasar dikalikan jarak untuk satu kali perjalanan.

2. Perhitungan Pendapatan Operasional

Perhitungan pendapatan operasional berdasarkan tarif yang ditetapkan dikalikan kapasitas tempat duduk dikalikan *load factor* ditambah pendapatan iklan.

3.18.Subsidi

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 185 ayat 1 disebutkan bahwa angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah. Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan pada pasal 1 ayat 16 disebutkan bahwa subsidi adalah bantuan biaya pengoperasian untuk angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu yang secara finansial belum menguntungkan termasuk trayek angkutan perintis.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 251 Tahun 2022 tentang Pedoman Komponen Biaya Operasional Kendaraan yang diperhitungkan dalam Pemberian Subsidi atau Kompensasi dan Perhitungan Besaran Tarif Penyelenggaraan Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional, tata cara pemberian subsidi atau kompensasi adalah sebagai berikut:

3.18.1. Sumber Anggaran Subsidi atau Kompensasi.

Sumber anggaran subsidi atau kompensasi berasal dari anggaran pendapatan dan belanja negara atau anggaran pendapatan dan belanja daerah. Subsidi atau kompensasi yang berasal dari APBN diusulkan oleh Direktur Jenderal/Kepala BPTJ kepada Menteri yang bertanggung jawab di bidang keuangan melalui Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Subsidi atau

kompensasi yang berasal APBD diatur oleh Pemerintah Daerah masing-masing sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

3.18.2. Perhitungan dan Pembayaran Subsidi atau Kompensasi

Subsidi atau kompensasi biaya operasional kendaraan dihitung berdasarkan biaya pokok angkutan dikalikan jumlah perjalanan ditambah margin keuntungan ditambah pajak pertambahan nilai. Subsidi atau kompensasi biaya operasional angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional diberikan berdasarkan rute dan jadwal yang telah ditetapkan. Subsidi atau kompensasi biaya operasional angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional dapat dibayarkan setiap bulan dengan melampirkan laporan pelaksanaan kegiatan.

Pembayaran subsidi atau kompensasi angkutan dilakukan secara bertahap berdasarkan tagihan yang diajukan oleh perusahaan angkutan umum sesuai dengan jumlah perjalanan yang telah dilayani. Jumlah perjalanan yang telah dilayani harus sesuai dengan standar pelayanan yang telah ditentukan berdasarkan hasil verifikasi petugas pengawas, perusahaan angkutan umum, dan pejabat pembuat komitmen. Pemberian subsidi atau kompensasi biaya operasional angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional dituangkan dalam kontrak kerja.

3.18.3. Penetapan dan Kriteria Trayek atau Wilayah Operasi yang diberikan Subsidi atau Kompensasi.

3.18.3.1. Faktor Ekonomi/Finansial

1. Permintaan angkutan masih rendah;
2. Tidak ada perusahaan angkutan umum atau yang melayani;
3. Trayek yang penetapan tarifnya di bawah biaya operasional yang ditetapkan oleh Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah; dan/atau
4. Mendorong pertumbuhan dan pengembangan wilayah atau program tertentu dengan kriteria yang meliputi:

a. Terdapat program unggulan untuk dikembangkan atau saling ketergantungan antar Kawasan Strategis Nasional, atau di dalam Kawasan Strategis Nasional itu sendiri dari aspek ekonomi, aspek budaya, aspek pertahanan dan keamanan, aspek pariwisata, dan aspek pemerintahan;
b. Terdapat program pengembangan dan pembangunan antardaerah atau wilayah yang terpadu; dan/atau
c. Memberikan nilai tambah kawasan strategis nasional dari aspek ekonomi, aspek sosial, aspek budaya, aspek pertahanan dan keamanan, aspek pariwisata, dan aspek pemerintahan.

3.18.3.2. Faktor Keterhubungan

1. Pelayanan angkutan masih rendah;
2. Menghubungkan antara simpul transportasi dengan kawasan strategis nasional pada trayek yang belum dilayani angkutan umum secara komersial;
3. Menghubungkan antarkawasan strategis nasional;
4. Menghubungkan kota atau kawasan perkotaan terdekat dengan kawasan strategis nasional.