

## **BAB III**

### **KAJIAN PUSTAKA**

#### **3.1 Transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin (Prasetyo, 2015). Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Di negara maju, mereka biasanya menggunakan kereta bawah tanah (*subway*) dan taksi.

Transportasi merupakan suatu unsur yang sangat penting dalam segala aspek kegiatan masyarakat yang berfungsi sebagai pendorong, penunjang, serta penggerak pertumbuhan perekonomian. Sehingga dalam melakukan aktifitasnya masyarakat memerlukan suatu sarana transportasi yang efektif dan efisien yang dapat digunakan untuk mengangkut orang maupun barang menuju ke tempat tujuan (Hardianti, 2021).

Transportasi yaitu suatu kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain (Primasworo, dkk 2022). Dalam ilmu transportasi ada 2 (dua) unsur yang terpenting antara lain pemindahan/pergerakan dan secara fisik mengubah tempat dari barang (komoditi) dan penumpang ke tempat lain.

#### **3.2 Angkutan**

##### **3.1.1 Angkutan**

Pengertian angkutan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas adalah suatu perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.

Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain (Ariga dan Bastian, 2020). Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang).

### 3.1.2 Angkutan Umum

Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Pemerintah Kabupaten Kebumen bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakatnya. Pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.

Angkutan Umum dapat didefinisikan sebagai perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung (Amiruddin, 2020).

Angkutan Umum adalah sarana angkutan yang ditujukan kepada masyarakat kecil maupun menengah supaya bisa melaksanakan kegiatannya sesuai dengan tugas dan fungsi dalam masyarakat (Primasworo, dkk 2022)

### 3.1.3 Angkutan Umum Penumpang

Angkutan Umum Penumpang adalah angkutan umum yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Sriastuti dan Asmani, 2015). Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah sangat subjektif namun secara umum dapat disebutkan pelayanan yang dapat memberikan tingkat

keamanan yang tinggi, pelayanan yang cepat, tarif yang murah, perasaan nyaman dan sebagainya.

Angkutan Umum Penumpang ialah pemberlakuan sistem sewa atau bayar yang dilakukan oleh angkutan penumpang (Primasworo, dkk 2022). Dengan kata lain angkutan umum penumpang yaitu angkutan kota termasuk bus, mini bus, kereta api, dan angkutan air serta angkutan udara.

#### 3.1.4 Angkutan Perdesaan

Angkutan perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak bersinggungan dengan trayek angkutan perkotaan (PM 15 Tahun 2019).

Angkutan Perdesaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibukota Kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek (Nashiroh, dkk 2021).

### 3.2 Sistem Transportasi

Sistem adalah gabungan beberapa komponen antara satu dengan lainnya. Angkutan atau transportasi adalah kegiatan berpindahnya orang dan barang dari suatu tempat (asal) menuju tempat lainnya yang di tuju dengan menggunakan kendaraan (Setiawan, dkk 2019).

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan (Hardiansyah, dkk 2021). Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi.

### 3.3 Standar Pelayanan Angkutan Orang

Dalam Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek menjelaskan bahwa Standar Pelayanan Minimal (SPM)

Angkutan Orang Dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan umum.

**Tabel 3. 1** Standar Pelayanan Angkutan Orang

Jenis	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah
Waktu Antara	Waktu (menit)	Waktu puncak paling lama 15 menit dan non puncak paling lama 30 menit
Kinerja Operasional	Armada yang beroperasi Umur Kendaraan	Paling sedikit 90% jumlah armada Paling lama 25 tahun

Sumber : Peraturan Menteri Nomor 29 Tahun 2015

### 3.4 Trayek

Trayek adalah lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa Angkutan orang dengan mobil Penumpang atau Mobil Bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal (PM 15 Tahun 2019).

Trayek/rute angkutan umum didefinisikan sebagai tempat-tempat dimana angkutan umum secara tetap melayani penumpang yaitu dengan menaikkan dan menurunkannya (Ariga dan Bastian, 2020). Rute angkutan umum biasanya ditempatkan di lokasi dimana memang diperkirakan ada calon penumpang yang akan dilayani.

Idwan. S dalam *Purwantoro, dkk 2006* menyatakan trayek adalah lintasan umum untuk pelayanan angkutan orang dengan menggunakan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.

### 3.5 Rute Trayek Angkutan Umum Berdasarkan Pola Pelayanan

Rute angkutan umum berdasarkan pola pelayanan yang menekankan pada maksud pelayanan, terdiri dari: (Latif, dkk 2021)

- a. Rute tetap (*fixed routes*), merupakan lintasan pelayanan yang dilalui rute ini tidak berubah atau tetap seperti yang ditetapkan pemerintah.

- b. Rute tetap dengan deviasi khusus (*fixed routes with spatial purpose deviation*), merupakan pelayanan jasa angkutan umum pada rute ini pada prinsipnya melalui lintas tetap terutama pada jam-jam sibuk (*peak-hours*), tetapi ketika di luar jam-jam sibuk (*off peak hours*) sarana angkutan yang dialokasikan dapat dialihkan untuk melayani rute yang lain.
- c. Rute koridor (*corridor routes*), merupakan rute yang melayani pergerakan penduduk (orang) di dalam koridor atau pada jalan-jalan utama. Kemungkinan adanya deviasi pergerakan untuk melayani lintas lain, dibatasi karena lazimnya jalan-jalan utama yang dilayaninya selalu padat dengan permintaan perjalanan.
- d. Rute berdasarkan kebutuhan (*demand responsive routes*), merupakan rute ditetapkan secara khusus sesuai permintaan perjalanan. Disini kendaraan biasanya mengumpulkan penumpang pada tempat-tempat yang telah disepakati sebelumnya. Biasanya pelayanan angkutan cara ini digunakan untuk pegawai kantor ataupun pegawai perusahaan.

### **3.6 Pelayanan Angkutan Umum**

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 140).

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdiri atas angkutan lintas batas negara, antar kota antar provinsi, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan dan angkutan perdesaan (Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 74 Tahun 2014, Pasal 22).

Kriteria operasional angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Pasal 143) harus:

- 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 perdesaan.

### **3.7 Kualitas Pelayanan**

Lupiyoadi dalam (Oktariansyah, dkk 2017) menyatakan Kualitas pelayanan adalah kemampuan perusahaan dalam memberikan pelayanan kepada para pelanggan, sedangkan menurut Payne (2000) kualitas pelayanan atau kualitas jasa berkaitan dengan kemampuan suatu organisasi untuk memenuhi atau melebihi harapan pelanggan. Payne menyatakan bahwa ukuran kinerja adalah kualitas pelayanan atau jasa yang dipersepsikan.

### **3.8 Jaringan Trayek**

Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan Angkutan orang (PM 15 Tahun 2019). Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum (Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 144) disusun berdasarkan:

- a. Rencana tata ruang;
- b. Tingkat permintaan jasa angkutan;
- c. Kemampuan penyediaan jasa angkutan;
- d. Ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan;
- e. Kesesuaian dengan kelas jalan;
- f. Keterpaduan intarmoda angkutan; dan
- g. Keterpaduan antarmoda angkutan.

Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang. Faktor yang digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menetapkan jaringan trayek adalah sebagai berikut. (SK.687/AJ.206/DRJD/2002)

a. Pola tata guna lahan

Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang 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 berpergian diusahakan menjadi prioritas perjalanan.

b. Pola pergerakan 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.

c. 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 tersebut.

d. 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.

e. Karakteristik jaringan

Kondisi jaringan jalan akan menentukan 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.

### **3.9 Penataan Jaringan Trayek**

Bayu, dkk dalam *Amiruddin, 2020* menyatakan bahwa penataan jaringan transportasi umum merupakan salah satu usaha dalam menata ulang jaringan transportasi pada daerah-daerah tertentu yang mengalami infrastruktur akibat adanya *force major* (seperti bencana alam, kecelakaan besar).

Selain itu, menurut Feri (2006) dalam *Amiruddin, 2020* juga menyatakan bahwa pengembangan jaringan trayek angkutan umum merupakan upaya peningkatan pola operasional angkutan umum khususnya di wilayah sub urban, karena pada daerah sub urban merupakan wilayah penopang daerah urban sehingga memiliki pola pergerakan yang berbeda dengan wilayah urban.

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.

### **3.10 Kinerja**

Dessler dalam (Oktariansyah, dkk 2017) menyatakan kinerja merupakan hasil secara kualitas dan kuantitas seseorang pegawai dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan tanggung jawabnya yang diberikan kepadanya dan tindakan menunjukkan pada perbuatan tingkah laku seseorang dalam suatu kelompok atau organisasi yaitu: Kuantitas, Kualitas, Kreativitas, Kehadiran di tempat kerja, jangka waktu.

### **3.11 Kinerja Jaringan Trayek**

Kinerja jaringan trayek lebih menekankan pada kepada efisiensi sistem pelayanan dan harus dilihat secara makro. Adapun beberapa indikator dalam menilai kinerja jaringan trayek, antara lain:

#### **1. Tumpang tindih trayek**

Tingkat tumpang tindih trayek didefinisikan perbandingan panjang trayek yang mengalami tumpang tindih dengan trayek lain dan panjang trayek sesuai izin.

2. Kepadatan zona tiap trayek

Kepadatan zona tiap trayek ialah perbandingan antara panjang trayek dengan luas wilayah per zona yang dilalui trayek. Apabila nilai kepadatan tinggi maka trayek tersebut dapat dibilang baik, dikarenakan trayek tersebut tidak melayani seluruh zona yang terdapat disepanjang trayek.

3. Nisbah

Nisbah Pelayanan Angkutan Umum adalah nilai banding antara total cakupan pelayanan seluruh trayek dengan luas kabupaten yang dikaji.

4. Tingkat penyimpangan trayek

Tingkat penyimpangan trayek yaitu presentase dari armada yang tidak melewati rute sesuai izin.

### **3.12 Kinerja Operasional Angkutan Umum**

Dalam operasional angkutan umum akan berkaitan dengan kinerja yang diberikan kepada pengguna jasa angkutan. Dalam menilai kinerja operasional angkutan umum terdapat beberapa indikator, diantaranya:

a) *Frekuensi*

*Frekuensi* yang diharapkan adalah tinggi khususnya pada saat kebutuhan memuncak/pada jam sibuk. Untuk melihat apakah suatu trayek bermasalah atau tidak ditinjau dari frekuensinya maka perlu adanya standar yaitu menurut Bank Dunia bahwa frekuensi waktu jam sibuk sebaiknya minimal 12 kend/jam sedangkan frekuensi diluar jam sibuk minimal 16 kend/jam, jika suatu trayek memiliki frekuensi diatas standar tersebut berarti trayek tersebut tidak ada masalah dari sisi frekuensi.

b) *Headway*

Waktu *headway* yang semakin lama akan menyebabkan waktu menunggu angkutan umum yang semakin lama juga.

c) *Load Factor*

Faktor muat (*load factor*) merupakan perbandingan antara jumlah penumpang yang berada didalam kendaraan dengan kapasitas angkutan umum dalam bentuk presentase.

d) Waktu Tempuh (*Travel Time*)

Waktu tempuh (*Travel Time*) merupakan waktu perjalanan yang diperlukan, termasuk berhenti dan tundaan, dari suatu tempat ke tempat yang lain melalui rute tertentu.

5. Tingkat Operasi

Tingkat operasi adalah perbandingan antara jumlah kendaraan yang beroperasi dilapangan dengan jumlah kendaraan sesuai ijin.

f. Waktu Perjalanan (*Round Trip Time*)

Waktu perjalanan (*round trip time*) adalah waktu yang diperlukan oleh angkutan umum untuk melakukan perjalanan dari terminal asal menuju terminal tujuan kemudian kembali lagi ke terminal asal.

g. Waktu Singgah (*Lay Over Time*)

Waktu singgah (*lay over time*) adalah waktu istirahat yang dilakukan untuk menunggu penumpang di terminal.

h. Kecepatan

Kecepatan operasi merupakan kecepatan yang dicapai dari titik awal keberangkatan menuju titik akhir.

**Tabel 3. 2** Standar Kinerja Operasional Angkutan Umum  
Menurut Bank Dunia

<b>No</b>	<b>Aspek</b>	<b>Standar</b>
1	<i>Frekuensi</i>	12 kend/jam
2	<i>Headway</i>	5 menit
3	<i>Load Factor</i>	70%
4	<i>Travel Time</i>	-
5	Tingkat Operasi	>50%
6	Waktu Perjalanan	1-1,5 jam
7	Waktu Singgah	5 menit
8	Kecepatan	25 km/jam

*Sumber : Standar Bank Dunia*

### **3.13 Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek**

Standar Pelayanan Minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh Perusahaan Angkutan Umum dalam memberikan pelayanan kepada Pengguna Jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara dan teratur (PM No. 15 Tahun 2019).

### **3.14 Perhitungan Jumlah Armada**

Untuk menghitung jumlah armada yang diperlukan dalam melayani jaringan trayek ditentukan dengan beberapa faktor, yaitu:

- a. Kapasitas kendaraan merupakan daya tampung penumpang pada setiap armada angkutan umum, dalam penentuannya dengan kapasitas total dari tempat duduk dan dijumlahkan dengan kemungkinan penumpang yang berdiri.
- b. (SK DIRJENHUBDAT.687/AJ.206/DRJD/2002) dijelaskan bahwa kualitas operasional angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur, dengan deviasi waktu sebesar 5%/jam.
- c. Untuk mendapatkan jumlah kendaraan perwaktu sirkulasi dapat dicari dengan pembagian antara waktu sirkulasi dengan *headway* yang

dikalikan dengan faktor ketersediaan kendaraan (SK DIRJENHUBDAT.687/AJ.206/DRJD/2002).

### **3.16 Biaya Operasional Kendaraan (BOK)**

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) ini meliputi pengeluaran yang harus dikeluarkan oleh pengusaha angkutan setiap hari, bulan bahkan tahun untuk biaya pemeliharaan kendaraan dan pengoperasionalan usaha angkutan (Amiruddin, 2020). Biaya ini meliputi biaya langsung dan tidak langsung.

Biaya Operasional Kendaraan didefinisikan sebagai biaya dari semua faktor-faktor yang terkait dengan pengoperasian satu kendaraan pada kondisi normal, untuk suatu tujuan tertentu (Pakiti dan Dewi, 2019).

Biaya Operasional Kendaraan (BOK) adalah biaya total yang dibutuhkan untuk mengoperasikan kendaraan pada suatu kondisi lalu lintas dan jalan untuk satu jenis kendaraan per kilometer jarak tempuh yang dihitung dalam satuan rupiah per seat kilometer (Warokka, 2020).

Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor SK.687/AJ.2006/DRJD/2002 biaya pokok atau biaya produksi adalah besaran pengorbanan yang dikeluarkan untuk menghasilkan satu satuan unit produksi jasa angkutan. Untuk memudahkan perhitungan biaya pokok, perlu dilakukan pengelompokan biaya dengan teknik pendekatan sebagai berikut:

- a. Kelompok biaya menurut fungsi pokok kegiatan
  - 1) Biaya produksi merupakan biaya yang berhubungan dengan fungsi produksi atau kegiatan dalam proses produksi.
  - 2) Biaya organisasi adalah semua biaya yang berhubungan dengan fungsi administrasi dan biaya umum perusahaan, dan
  - 3) Biaya pemasaran adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan pemasaran produksi jasa.
- b. Kelompok biaya menurut hubungannya dengan produksi jasa yang dihasilkan yaitu:

### 1) Biaya Langsung

Biaya yang berkaitan langsung dengan produk jasa yang dihasilkan, yang terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya langsung meliputi:

- a) Penyusutan kendaraan produktif;
- b) Bunga modal kendaraan produktif;
- c) Awak bus (sopir dan kondektur);
- d) Gaji/ upah
- e) Tunjangan kerja operasi (uang dinas)
- f) Tunjangan sosial
- g) Bahan Bakar Minyak (BBM);
- h) Ban;
- i) Servis kecil;
- j) Servis besar;
- k) Pemeriksaan (Overhaul)
- l) Penambahan Oli;
- m) Suku Cadang dan Bodi;
- n) Cuci bus;
- o) Retribusi terminal;
- p) STNK/Pajak kendaraan;
- q) Kir;
- r) Asuransi.

(1) Asuransi Kendaraan

(2) Asuransi awak bus

### 2) Biaya Tidak Langsung

Biaya yang secara tidak langsung berhubungan dengan produk jasa yang dihasilkan, terdiri atas biaya tetap dan biaya tidak tetap. Biaya tidak langsung terdiri atas:

- a) Biaya pegawai selain awak kendaraan;
  - (1) Gaji/upah
  - (2) Uang lembur
  - (3) Tunjangan sosial

- (4) Tunjangan perawatan kesehatan
- (5) Pakaian dinas
- (6) Asuransi kecelakaan
- b) Biaya pengelolaan;
  - (1) Penyusutan bangunan kantor
  - (2) Penyusutan pool dan bengkel
  - (3) Penyusutan inventaris/ alat kantor
  - (4) Penyusutan sarana bengkel
  - (5) Biaya administrasi kantor
  - (6) Biaya pemeliharaan kantor
  - (7) Biaya pemeliharaan pool dan bengkel
  - (8) Biaya listrik dan air
  - (9) Biaya telepon dan telegram
  - (10) Biaya perjalanan dinas selain awak kendaraan
  - (11) Pajak perusahaan
  - (12) Izin trayek
  - (13) Izin usaha
  - (14) Biaya pemerasan
  - (15) Lain-lain

### 3.17 Tarif

Prinsip dasar kebijakan penetapan tarif jasa perhubungan terdiri dari 3 (tiga) aspek pertimbangan yaitu:

- a. Sisi Operator selaku penyedia jasa, dimana pertimbangan *financial* dengan pendekatan kepada faktor kelangsungan usaha dengan memperhitungkan biaya dari setiap jenis jasa perhubungan (*Cost Of Service*) dan nilai jasa yang diproduksi dan penggunaan teknologi (*Value Of Service*).
- b. Sisi Masyarakat selaku pengguna jasa, dimana pertimbangan sosial ekonomi dengan pendekatan kepada daya beli masyarakat dengan memperhitungkan kemampuan membayar (*ability to pay*) dan kemauan membayar (*willingness to pay*).

- c. Sisi Pemerintah selaku regulator, dimana pertimbangan kebijakan nasional dengan lebih menekankan kepada stabilitas nasional, namun tetap dengan memperhitungkan tercapainya keadaan optimum *allocation resources* dengan memperhatikan kriteria efisiensi dan kriteria pemerataan dalam pembangunan serta menjaga tingkat pelayanan (*level of service*) dalam rangka peningkatan kinerja pelayanan jasa perhubungan.

Untuk keperluan perhitungan tarif angkutan umum, biaya-biaya diatas dirubah menjadi total biaya per penumpang, karena hal itu terdaot asumsi-asumsi lainnya yang diambil oleh Departemen Perhubungan sebagai dasar perhitungan tarif (Sriastuti dan Asmani,2015).

### **3.18 Permintaan Transportasi (*Demand*)**

Dalam memilih moda angkutan angkutan umum penumpang, ada dua kelompok pelaku pergerakan atau perjalanan yaitu: (Modompit, dkk 2020)

- a. Kelompok Pilihan (*Choice*)

Kelompok *choice* terdiri dari orang-orang yang mempunyai pilihan (*choice*) dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Pada kelompok ini orang dapat menggunakan kendaraan pribadi (dengan alasan finansial, legal, dan fisik).

- b. Kelompok Ketergantungan (*Captive*)

Kelompok *captive*, kelompok *captive* adalah kelompok yang tergantung (*captive*) terhadap angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya atau dengan kata lain tidak menggunakan kendaraan pribadi.

Berdasarkan penjelasan diatas, semakin banyak masyarakat yang tergolong dalam kelompok *choice*, maka negara tersebut semakin maju. Hal ini dikarenakan, banyak kelompok *choice* yang memiliki kendaraan pribadi, namun penggunaan angkutan umum tetap menjadi prioritas yang utama. Sebaliknya, apabila semakin banyak kelompok *captive*, maka negara tersebut dapat dikategorikan sebagai negara yang masih

berkembang. Hal ini dikarenakan kondisi perekonomiannya yang masih kurang.