

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kota Palembang adalah Ibu Kota Provinsi Sumatera Selatan dan merupakan kota terbesar kedua di Pulau Sumatera setelah Kota Medan. Secara astronomi, Kota Palembang terletak di antara koordinat  $104^{\circ} 37' - 104^{\circ} 52'$  Bujur Timur dan  $2^{\circ} 52' - 3^{\circ} 5'$  Lintang Selatan dengan luas wilayah  $400,61 \text{ km}^2$  atau  $40.061 \text{ ha}$  dengan ketinggian rata-rata 8 meter dari permukaan laut. Berdasarkan posisi geografis Kota Palembang memiliki batas-batas wilayah, yaitu di sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Banyuasin, di sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Muara Enim dan Kabupaten Ogan Ilir, di sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Banyuasin, dan di sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Banyuasin. (Sumber: Kota Palembang Dalam Angka 2021).

Pada perkembangan suatu kota, masyarakat yang tinggal di kota tersebut selalu memiliki keinginan untuk melakukan perjalanan ke suatu tempat guna memenuhi kebutuhan hidupnya. Oleh karena itu manusia membutuhkan sarana transportasi yang disebut moda atau angkutan. Dalam kehidupan di perkotaan pelayanan transportasi orang biasanya dilayani oleh Angkutan Umum (AU). Angkutan umum merupakan angkutan penumpang yang memiliki peran utama dalam melayani mobilitas masyarakat yang menggunakan kendaraan umum dengan sistem sewa atau bayar (Hafran, 2019).

Di Kota Palembang sendiri terdapat beberapa jenis angkutan umum, salah satunya angkutan umum *Bus Rapid Transit* Transmusi (selanjutnya disingkat BRT Transmusi). Angkutan umum BRT Transmusi merupakan angkutan umum massal cepat berbasis jalan dengan menggunakan bus yang pengelolaan operasional dan manajemennya dilakukan secara profesional sehingga dapat menghasilkan pelayanan yang berkualitas dan berorientasi pengguna. Berdasarkan surat Wali Kota Palembang Nomor 551-2/002394/Dishub tanggal

22 Oktober 2009 pemerintah daerah menunjuk PT. Sarana Pembangunan Palembang Jaya untuk pengoperasian BRT Transmusi Palembang baik pengadaan APBD tahun 2009 maupun bantuan Kementerian Perhubungan, di bawah Pengawasan Dinas Perhubungan Kota Palembang (UPTD Angkutan Massal). Pada perkembangannya BRT Transmusi ini tidak berjalan dengan efektif, sehingga pada tahun 2020 Pemerintah menerapkan angkutan umum dengan skema *Buy The Service* (selanjutnya disingkat BTS) di Kota Palembang. Sistem BTS merupakan program yang diusulkan oleh Kementerian Perhubungan dengan cara pembelian pelayanan oleh pemerintah kepada pihak operator angkutan umum guna meningkatkan kualitas pelayanan angkutan perkotaan. Tidak hanya itu, pemerintah juga memberikan subsidi bagi para penggunanya.

Program BTS telah diterapkan dalam layanan transportasi publik berbasis aplikasi yang dinamakan "Teman Bus". Dalam program ini operator angkutan umum perkotaan mendapatkan subsidi penuh dari pemerintah dengan fasilitas pendukung di dalam bus yang lebih baik tanpa dipungut biaya. Hal ini diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk beralih ke moda transportasi publik. Dengan menerapkan program BTS yang menggunakan aplikasi Teman Bus ini dapat menunjang pergerakan masyarakat khususnya di wilayah perkotaan. Dengan membuka aplikasi Teman Bus masyarakat dapat melihat rute, jadwal kedatangan dan keberangkatan bus BTS secara realtime.

Kota Palembang merupakan kota pertama terealisasinya sistem BTS, yang peresmiannya dilakukan secara online, pada tanggal 02 Juni 2020. Pada awal peresmiannya layanan BTS di Kota Palembang tersedia sebanyak 45 unit bus, yang melayani 3 (tiga) koridor, yaitu Koridor 1 Terminal Alang-Alang Lebar – Dempo, Koridor 2 Asrama Haji – Terminal Sako, dan Koridor 3 Terminal Plaju – Pasar Induk Jakabaring. Pada bulan November 2020 terdapat penambahan 1 (satu) koridor layanan BTS di Kota Palembang, yaitu Koridor 4 Terminal Alang-Alang Lebar – Talang Jambe.

Sejak diresmikannya layanan BTS pada tanggal 02 Juni 2020, faktor muat (load factor) dari beberapa koridor tersebut baru mencapai sekitar 20% saja. Oleh sebab itu perlu dilakukan penelitian yang berjudul "**ANALISIS**

## **PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE* TRANSMUSI PALEMBANG”**

untuk membuktikan apakah angkutan umum dengan skema BTS dapat menjadi solusi untuk menarik minat masyarakat agar mau beralih menggunakan moda angkutan publik.

### **1.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS pada beberapa koridor di Kota Palembang.
2. Belum efektifnya pelayanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS di Kota Palembang.

### **1.3 Rumusan Masalah**

Berdasarkan pada latar belakang yang telah dipaparkan di atas dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah kinerja pelayanan angkutan umum yang menerapkan sistem BTS pada Transmusi Palembang untuk mempengaruhi minat masyarakat menggunakan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS di Kota Palembang?
2. Bagaimana efektifitas angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS di Kota Palembang?

### **1.4 Maksud Dan Tujuan Penelitian**

Adapun maksud dan tujuan penelitian ini adalah :

1. Mengetahui kinerja pelayanan angkutan umum yang menerapkan sistem BTS pada Transmusi Palembang untuk mempengaruhi minat masyarakat menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema *buy the service* di Kota Palembang.
2. Mengetahui efektifitas angkutan umum (*Bus Rapid Transit*) BRT dengan skema BTS di Kota Palembang.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang dicapai adalah :

1. Menambah pemahaman teori dalam bidang angkutan umum terutama tentang kinerja pelayanan angkutan umum dengan skema BTS;
2. Sebagai saran dan masukan bagi pemerintah untuk mengambil keputusan terkait pelaksanaan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS;
3. Mengetahui kinerja pelayanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS yang telah diterapkan di Kota Palembang;
4. Mengetahui efisiensi dan efektifitas penerapan skema BTS pada angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) skema BTS di Kota Palembang.

### **1.6 Batasan Masalah**

Penelitian ini dilakukan di Kota Palembang pada angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) yang menerapkan sistem BTS. Agar pembahasan tidak terlalu luas dan terarah, hingga dapat mencapai tujuan dari pembuatan skripsi ini, maka batasan masalah pada skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Tempat penelitian di Kota Palembang pada 4 (empat) koridor angkutan umum BRT dengan skema BTS, yaitu Koridor 1 Terminal Alang-Alang Lebar – Dempo, Koridor 2 Asrama Haji – Terminal Sako, Koridor 3 Terminal Plaju – Pasar Induk Jakabaring, dan Koridor 4 Terminal Alang-Alang Lebar – Talang Jambe.
2. Menilai kinerja pelayanan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS di Kota Palembang berdasarkan Surat Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
3. Menganalisis efektifitas angkutan umum berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

4. Menganalisis tingkat kepuasan masyarakat yang menggunakan angkutan umum *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema BTS di Kota Palembang menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) untuk mengetahui preferensi masyarakat terhadap angkutan umum dengan skema BTS.

### **1.7 Keaslian Penulisan**

Untuk menciptakan kinerja pelayanan angkutan umum yang efektif dan efisien perlu dilakukan evaluasi selama angkutan umum tersebut masih beroperasi agar dapat memenuhi keinginan dan harapan masyarakat atau pengguna jasa. Pada penulisan skripsi ini, penulis menggunakan beberapa bahan referensi sebagai pembanding dan untuk menambah pemahaman dalam melakukan penelitian sebagai berikut:

1. Bhakti Nur Avianto dan Rhena Dindayanti. 2020. Kualitas Pelayanan Angkutan Umum Trans Sarbagita Koridor I (Kota-GWK) Tahun 2018. *Jurnal Ilmiah Indonesia* Vol. 5, No. 1 Hal: 17 – 27. Jurnal ini menganalisis tentang kualitas angkutan umum Trans Sarbagita Koridor I (Kota – Graha Wisnu Kencana) dengan pendekatan kualitatif deskriptif.
2. Rifky Aldila Primasworo dan Andreas Joni. 2020. Kinerja Angkutan Umum AG (Arjosari – Gadang) Pada Masa Pandemi Covid-19 Kota Malang. *Jurnal Rekayasa Teknik Sipil Universitas Madura* Vol. 5 No. 2, Hal: 19 – 22. Jurnal ini menganalisis tingkat pelayanan angkutan umum penumpang trayek AG (Terminal Arjosari – Gadang) selama masa pandemi covid-19 dengan menggunakan metode deskriptif dan kuantitatif.
3. Hendra Putra Dipanegara, Samin, dan Abdul Samad. 2020. Evaluasi Kinerja Bus Rapid Transit (BRT) Banjarkakula Pada Rute Wilayah Kota Banjarmasin. *Seminar Nasional Teknologi dan Rekayasa (SENTRA) 2020*. Jurnal ini menganalisis tentang kinerja operasional Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Banjarmasin.
4. M. Fakhuriza Pradana, Dwi Esti Intari, dan Linta Apriardiati. 2017. Evaluasi Kinerja Pelayanan dan Jumlah Armada Angkutan Kota di Kota Tangerang ( Studi Kasus : Trayek Angkutan Kota T.01, Terminal Poris Plawad - Jatake ). *Jurnal Fondasi* Vol 6 No 2. Hal : 68 – 77. Jurnal ini

menganalisis kinerja pelayanan angkutan umum kota berdasarkan SK 687/AJ.206/DRJD/2002 dan mengevaluasi jumlah armada yang dibutuhkan pada trayek Terminal Poris Plawad – Jatake.