

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Transportasi merupakan kegiatan yang tidak akan terlepas dari aktivitas manusia. Khususnya angkutan umum sebagai salah satu sarana transportasi di perkotaan maupun di pedesaan. Sektor transportasi menjadi dominan sebagai *demand* pemenuhan kebutuhan dari aktifitas yang dilakukan oleh masyarakat. Aktifitas tersebut menimbulkan pergerakan yang dimulai dari rumah menuju tempat kerja dan kembali lagi ke rumah (Tamin, 2000).

Mengingat besarnya kebutuhan permintaan dari masyarakat, membuat keterbatasan kemampuan manusia menjadikan angkutan umum sebagai pilihan utama yang dipilih masyarakat, dengan alasan angkutan umum lebih murah dan lebih fleksibel. Tapi masalah yang sering timbul dari bidang transportasi adalah tidak seimbang antara permintaan dan penawaran.

Penyelenggaraan angkutan umum memegang peranan penting dalam menunjang, memperlancar, dan meningkatkan pembangunan perekonomian baik tingkat daerah maupun nasional serta memajukan kesejahteraan masyarakat. Seperti yang tertuang dalam Undang Undang LLAJ No. 22 Tahun 2009 Pasal 138 yang menjelaskan bahwasanya pemerintah bertanggung jawab dalam hal penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau.

Melihat dari pentingnya angkutan umum bagi kegiatan seluruh lapisan masyarakat maka dalam penyelenggaraanya perlu adanya bimbingan, pembinaan pemerintah, agar angkutan umum dapat diselenggarakan secara tertib, teratur, tepat guna dan berhasil guna baik dari penumpang maupun operator.

Kota Magelang memiliki penduduk yang cukup padat sehingga mobilitas penduduk cukup tinggi, maka kota ini dihadapkan pada tantangan yang cukup besar disektor transportasi baik untuk transportasi dalam kota maupun antar

kota antar provinsi. Dengan potensi wilayah dan jumlah penduduk yang cukup tinggi serta ditunjang oleh potensi sumber daya yang ada, Kota Magelang memiliki sistem transportasi yang cukup kompleks khususnya dalam penyelenggaraan angkutan umum.

Terdapat beberapa permasalahan pelayanan angkutan umum di Kota Magelang sehingga menyebabkan pelayanan angkutan umum saat ini belum optimal. Hal ini ditandai dengan rendahnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum hanya 10% dibandingkan dengan penggunaan kendaraan pribadi yang mencapai 90%. Pelayanan yang jauh dari harapan dan juga masih belum sesuai dengan standar pelayanan minimal, seperti tidak adanya jadwal pelayanan yang pasti. Hingga pelanggaran operasional, seperti terjadinya penyimpangan trayek hingga 53% dan banyaknya angkutan umum yang berhenti di sembarang tempat sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas, terutama disekitar pusat kegiatan masyarakat seperti pasar dan perkantoran. (Lapum PKL Kota Magelang, 2020).

Berdasarkan pertimbangan tersebut, sudah saatnya pemerintah baik pusat maupun daerah mengembangkan angkutan umum di Kota Magelang dan kawasan sekitarnya secara lebih serius untuk meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas serta keterjangkauan biaya perjalanan di wilayah tersebut. Dalam rangka memenuhi tujuan dari penyelenggaraan angkutan umum tersebut, pemerintah berkewajiban menyediakan layanan angkutan umum yang memadai dan menjangkau semua wilayah. Salah satu cara mewujudkan tujuan tersebut pemerintah telah menetapkan suatu kebijakan atau program yang disebut dengan "*Buy the Service*" atau pembelian layanan angkutan umum.

Pengoperasian angkutan umum dengan skema *Buy the Service* memiliki prinsip dasar pembelian layanan dimana pemerintah mengalokasikan anggaran guna membeli layanan jasa angkutan yang disediakan oleh perusahaan angkutan umum dengan kriteria tertentu yang terlebih dahulu ditetapkan dan disepakati.

Dengan adanya skema ini, pengoperasian angkutan umum dengan skema *Buy the Service* lebih mengedepankan pelayanan masyarakat (*public service*) dan

tidak menggunakan sistem setoran. Operator termasuk sopir hanya berkonsentrasi pada pelayanan dan ada standar pelayanan yang harus dipenuhi.

Skema *Buy the Service* telah diterapkan di kota-kota besar di Indonesia, seperti: Palembang, Surakarta, Medan, Yogyakarta dan Denpasar. Dalam hal ini Pemerintah dan Dinas Perhubungan Kota Magelang akan menerapkan skema *Buy the Service* seperti yang telah diterapkan oleh kota-kota di atas. Penerapan skema ini didasarkan untuk memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, terjangkau. Sedangkan dari sisi perusahaan angkutan umum wajib memenuhi 6 (enam) standar pelayanan: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan (*Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*).

Dengan memperhatikan permasalahan-permasalahan tersebut di atas, peneliti tertarik untuk melakukan penelitian tentang **"Penerapan Skema Buy The Service Pada Angkutan Perkotaan di Kota Magelang"**.

## **I.2 Identifikasi Masalah**

Berdasarkan hasil pengamatan di Kota Magelang adapun permasalahan yang ditemukan di lapangan terkait angkutan umum antara lain:

1. Rendahnya minat pengguna angkutan umum yang hanya 10% dibandingkan dengan pengguna kendaraan pribadi yang mencapai 90%.
2. Tingginya tingkat penyimpangan trayek hingga 53% dari izin trayek yang ditetapkan.
3. Banyaknya angkutan umum yang berhenti di sembarang tempat sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas, terutama disekitar pusat kegiatan masyarakat seperti pasar dan perkantoran.
4. Pelayanan angkutan umum yang masih belum sesuai dengan standar pelayanan minimum.

## **I.3 Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana kinerja angkutan perkotaan eksisting yang melayani Kota Magelang?
2. Bagaimana jaringan trayek yang optimal sesuai kebutuhan pelayanan angkutan perkotaan di Kota Magelang?
3. Bagaimana kinerja operasi angkutan perkotaan dengan skema *Buy the Service* di Kota Magelang?
4. Bagaimana perhitungan subsidi dengan skema *Buy the Service* pada angkutan perkotaan di Kota Magelang?

#### **I.4 Maksud dan Tujuan**

Maksud dari penulisan penelitian ini adalah memperbaiki pelayanan angkutan umum di Kota Magelang dengan menerapkan skema *Buy the Service*.

Penelitian ini mempunyai tujuan antara lain:

1. Mengetahui analisa kinerja angkutan perkotaan eksisting yang melayani Kota Magelang.
2. Melakukan analisa jaringan trayek angkutan perkotaan yang optimal sesuai kebutuhan perjalanan masyarakat dan permintaan potensial sesuai matrik asal tujuan dan tata guna lahan.
3. Melakukan analisa kinerja operasi angkutan perkotaan dengan skema *Buy the Service* di Kota Magelang.
4. Melakukan perhitungan besaran subsidi untuk merencanakan skema *Buy the Service* pada angkutan perkotaan di Kota Magelang.

#### **I.5 Batasan Masalah**

Dalam pembahasan yang nantinya akan diteliti tentunya supaya tidak menyimpang dari sasaran yang dituju, maka perlu adanya pembatasan atau ruang lingkup penelitian. Adapun pembatasan masalah dari penelitian yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Lokasi studi yang diambil adalah wilayah Kota Magelang.
2. Analisis skema *Buy the Service* pada angkutan perkotaan yang akan dikaji berupa:
  - a. Kinerja angkutan perkotaan eksisting di Kota Magelang;

- b. Penentuan jumlah permintaan angkutan umum *demand actual* dan *demand potential*;
  - c. Pemilihan rute angkutan perkotaan dengan skema *Buy the Service*;
  - d. Jenis dan kebutuhan kendaraan yang akan digunakan untuk pengoperasian angkutan perkotaan dengan skema *Buy the Service*;
  - e. Biaya operasional kendaraan dan tarif yang sesuai apabila *Buy the Service* diterapkan.
3. Rute yang akan dianalisis merupakan rute *trunk line*, sementara rute *feeder* tidak dikaji lebih lanjut dalam penelitian ini.

## **I.6 Keaslian Penelitian**

Penelitian mengenai penerapan skema *Buy the Service* belum pernah dilakukan di wilayah studi. Namun terdapat beberapa kajian yang sudah pernah dilakukan di daerah lain sehingga dapat dijadikan literatur oleh penulis. Pada penelitian ini, peneliti meninjau penelitian yang sudah dilakukan sebelumnya untuk dijadikan literatur serta untuk mengetahui kesamaan dan perbedaan dalam penelitian ini. Untuk mengetahui perbedaan dan persamaan penulis dengan kajian yang terdahulu bisa dilihat pada Tabel I.1.

Tabel I.1 Persamaan dan Perbedaan Dengan Kajian Terdahulu

NO	PENULIS	JUDUL PENELITIAN	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1.	Heru Sutomo (2002)	Kemungkinan Penerapan Sistem <i>Buy The Service</i> Pada Angkutan Umum di DKI Jakarta	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menghitung Biaya Operasi Kendaraan (BOK)</li> <li>2. Menganalisis kemungkinan penerapan sistem <i>Buy the Service</i> pada angkutan umum di DKI Jakarta</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menghitung potensi pendapatan dengan tarif flat</li> <li>2. Menghitung potensi pendapatan dengan tarif berbasis zona</li> </ol>
2.	Kadek Arisena Wikarma (2012)	Analisis Tarif <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Trans Sarbagita Berdasarkan BOK, ATP dan WTP	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menghitung Biaya Operasi Kendaraan (BOK)</li> <li>2. Menganalisis tarif berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (BOK)</li> <li>3. Menganalisis tarif berdasarkan <i>Ability To Pay</i> (ATP)</li> <li>4. Menganalisis tarif berdasarkan <i>Willingness To Pay</i> (ATP)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menggunakan angkutan umum massal berupa <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT)</li> </ol>
3.	Viki Okissa Saifudin	Perencanaan <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Kabupaten Lombok	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menghitung Biaya Operasi Kendaraan (BOK)</li> <li>2. Menganalisis tarif berdasarkan Biaya</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Menggunakan angkutan umum massal berupa <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT)</li> </ol>

	(2017)	Timur	Operasi Kendaraan (BOK) 3. Menghitung kebutuhan armada 4. Menentukan titik halte	2. Menganalisis Emisi Gas Buang 3. Menganalisis dampak ekonomi pengoperasian <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT)
--	--------	-------	--	--

Penelitian ini memiliki perbedaan dengan literatur tersebut diatas, antara lain:

1. Tidak menggunakan angkutan massal *Bus Rapid Transit* (BRT).
2. Menerapkan skema *Buy the Service* pada angkutan perkotaan di Kota Magelang.