

# **Rencana Penerapan Subsidi Angkutan Kota Pada Trayek Tamansari-Blotongan Kota Salatiga**

## ***City Transport Subsidy Implementation Plan on the Tamansari-Blotongan Route, Salatiga City***

**Mohamad Abyansyah<sup>1)</sup>, Nomin<sup>2)</sup>, dan Budiharso Hidayat<sup>3)</sup>**

<sup>1)</sup>Taruna Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

<sup>2)</sup>Dosen Program Studi Diploma II Manajemen Transportasi Jalan  
Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu No. 89 Bekasi 17520

**[mohamad.abbyansyah22@gmail.com](mailto:mohamad.abbyansyah22@gmail.com)**

### ***Abstract***

*The prohibition of traveling or leaving the house during the COVID-19 pandemic has caused public transportation for passenger types to experience difficulties in daily operations. So that passenger transport experienced a decline in operations by the owner. City transportation on the Tamansari-Blotongan route, Salatiga City, has several problems with public transportation services from the perspective of the government, operators and passengers, such as the number of fleets that are no longer operating, the frequency of public transportation is uncertain, the company's income is small, and also the level of comfort of transportation services. low general. The average loading factor is 12% which shows the lack of public interest in urban transportation services in the city of Salatiga. Therefore, the government needs to provide subsidies to transportation companies so that transportation operations can continue to run. In addition, subsidies can also be given to reduce the price of transportation fares, so that people are interested in using public transportation again.*

*Keywords: Covid-19 Pandemic, Operations, Subsidies*

### **Abstrak**

Larangan bepergian atau keluar rumah pada saat pandemi covid-19 menyebabkan angkutan umum jenis penumpang mengalami kesulitan dalam operasional sehari-hari. Sehingga angkutan penumpang mengalami penurunan operasional oleh pemiliknya. Angkutan kota trayek Tamansari-Blotongan Kota Salatiga memiliki beberapa masalah pelayanan angkutan umum yang dilihat dari segi pemerintah, operator dan juga penumpang seperti banyaknya armada yang sudah tidak beroperasi, frekuensi angkutan umum yang tidak menentu, pendapatan perusahaan yang kecil, dan juga tingkat kenyamanan jasa angkutan umum yang rendah. Faktor muat rata-rata sebesar 12% yang menunjukkan minat masyarakat yang kurang terhadap pelayanan angkutan perkotaan yang ada di Kota Salatiga. Oleh karena itu pemerintah perlu memberikan subsidi kepada perusahaan angkutan supaya operasional angkutan tetap berjalan. Selain itu subsidi juga bisa diberikan untuk mengurangi harga tarif angkutan, sehingga masyarakat tertarik untuk kembali menggunakan angkutan umum.

*Kata Kunci : Pandemi Covid-19, Operasional, Subsidi*

## **PENDAHULUAN**

Sebagai bagian dari transportasi, angkutan merupakan kunci bagi berlangsungnya roda perekonomian suatu wilayah. Salah satu cara untuk meningkatkan perekonomian adalah dengan mempermudah akses antar wilayah diantaranya dengan menyediakan infrastruktur dan transportasi meliputi angkutan yang memadai. Menurut UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, “Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum yang selamat, aman nyaman dan terjangkau”(Lintas and Jalan, n.d.).

Penyelenggaraan angkutan perkotaan menyangkut tiga sudut pandang yaitu pengguna jasa (penumpang), penyedia jasa (operator), dan pemerintah (regulator). Untuk pengguna jasa pasti menginginkan waktu tunggu yang singkat serta tarif yang sesuai dengan kemampuan masyarakat. Sedangkan untuk operator menginginkan keuntungan yang besar dari pengoperasian angkutan perkotaan tersebut dan untuk pemerintah menginginkan angkutan perkotaan yang beroperasi melayani minat masyarakat di wilayah Kota Salatiga.

## **TINJAUAN PUSTAKA**

### **TRANSPORTASI**

Menurut Undang-Undang 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan pada Bab X pasal 158 yaitu “Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan”.

### **ANGKUTAN MASAL**

Menurut PM Nomor 15 (“Peraturan Menteri Nomor PM. 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek” 2019) tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek bab 1 pasal 1 yaitu Angkutan Massal adalah pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam kawasan perkotaan yang menggunakan mobil bus dengan kapasitas angkut massal dan dilengkapi dengan lajur khusus.

### **SUBSIDI**

Menurut Undang-Undang No 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 dari/atau Pemerintah Daerah.

### **PELAYANAN ANGKUTAN UMUM**

Sarana yang berfungsi guna memenuhi kebutuhan mobilitas serta mendukung aktivitas masyarakat kota disebut sebagai angkutan umum. Pengguna angkutan

umum mengharapkan adanya pelayanan yang lebih maksimal dan memadai dari berbagai aspek, seperti waktu tunggu, waktu tempuh, keamanan, serta kenyamanan selama perjalanan.

## **KINERJA ANGKUTAN KOTA**

Dalam mengevaluasi kinerja angkutan kota di samping pemenuhan standar pelayanan minimal secara teknis juga dibutuhkan indikator kinerja yang berfungsi sebagai alat dalam menunjukkan kualitas objek yang akan dievaluasi.

## **METODE PENELITIAN**

Untuk mempermudah proses penelitian, maka perlu dibuat desain proses penelitian berupa bagan alir penelitian. Proses penelitian ini diawali dari identifikasi masalah di wilayah kajian yang menjadi salah satu objek penelitian. Dari identifikasi masalah yang diperoleh maka dapat diketahui tujuan dari penelitian ini dibuat. Selanjutnya dilakukan pengumpulan data sekunder dari instansi terkait maupun data primer yang diperoleh langsung dari lapangan. Dalam pelaksanaan penelitian ini dibagi menjadi 4 tahap yaitu tahap persiapan, pengumpulan data, analisis data, dan kesimpulan.

## **HASIL PEMBAHASAN**

### 1. Waktu Sirkulasi

Perhitungan waktu sirkulasi trayek 2 Tamansari-Blotongan di Kota Salatiga:

$$\begin{aligned}CT\ ABA &= (TAB+TBA) + (sAB + sBA) + (TTA+TTB) \\ &= (16+16) + (1+1) + (2+2) \\ &= 38\ \text{menit}\end{aligned}$$

Berdasarkan hasil perhitungan diatas dapat dilihat bahwa waktu sirkulasi untuk trayek 2 Tamansari-Blotongan di Kota Salatiga adalah 38 menit.

### 2. Waktu Henti Kendaraan

Waktu henti kendaraan (TTA atau TTB) ditetapkan sebesar 10% dari waktu perjalanan antara A dan B.

### 3. Waktu Antar Kendaraan (*Headway*)

Perhitungan waktu antara kendaraan pada trayek 2 Tamansari-Blotongan di Kota Salatiga :

Jumlah penumpang seksi terpadatnya = 127 orang

$$H = 60 \times C \times LF / P$$

$$H = 60 \times 10 \times 0.7 / 127 = 3\ \text{menit}$$

Berdasarkan perhitungan diatas dapat dilihat taryek 2 Tamansari-Blotongan di Kota Salatiga memiliki *headway* sebesar 3 menit.

#### 4. Jumlah Kebutuhan Armada per Waktu Frekuensi

perhitungan jumlah kebutuhan armada pada trayek 2 Tamansari-Blotongan di Kota Salatiga :

$$K = CT / H \times fA$$

$$= 38 / 3 \times 1 = 12 \text{ kendaraan}$$

Berdasarkan tabel diatas trayek 2 Tamansari-Blotongan di Kota Salatiga memiliki jumlah kebutuhan armada sebanyak 12 kendaraan per waktu sirkulasi.

#### 5. Pemberian Subsidi

##### a. Subidi Penuh

Romawi	No	Komponen	Mikro Bus	Satuan
I		Kilometer Tempuh		
	1	Per Rit	12,8	km
	2	Per Hari	115	km
	3	Per Bulan	2880	km
	4	Per Tahun	34560	km
	5	Jumlah Rit per hari	9	kali
	6	Jumlah Armada ( <i>Existing</i> )	45	kendaraan
	7	Kapasitas Angkut	12	orang
II		Tarif & Jumlah Pnp		
	8	Tarif Angkutan	3000	rupiah
	9	Jml. Pnp/Rit	5	orang
	10	Hari Operasi	25	hari ( 1 bulan )
III		BOK per Km		
	11	Total	Rp	2.957 rupiah/km
IV		Biaya tanggungan per tahun		
	12	Total	Rp	105.250.418,34 rupiah
V		Subsidi Pemerintah 1 Trayek 1 tahun		
	15	Total	<b>Rp</b>	<b>4.736.268.825,12</b> rupiah/tahun

Dari tabel mekanisme subsidi penuh diatas, total anggaran yang diperlukan Pemerintah Kota Salatiga untuk subsidi angkutan perkotaan adalah sebesar Rp. 4.736.268.825,12. Operator akan tetap mendapatkan pendapatan dari operasi kendaraan diluar jam subsidi yang diterapkan yaitu diluar jam 06:00-08:00 dan 13:00-15:00.

## b. Subsidi Selisih Operasional

Romawi	No	Komponen	Bus Kecil	Satuan
I				
Kilometer Tempuh				
	1	Per Rit	12,8	km
	2	Per Hari	115	km
	3	Per Bulan	2880	km
	4	Per Tahun	34560	km
	5	Jumlah Rit per hari	9	kali
	6	Jumlah Armada ( <i>Existing</i> )	45	kendaraan
	7	Kapasitas Angkut	12	orang
II				
Tarif & Jumlah Pnp				
	8	Tarif Angkutan	3000	rupiah
	9	Jml. Pnp/Rit	5	orang
	10	Hari Operasi	25	hari ( 1 bulan )
III				
BOK per Km				
	11	Total	Rp	2.957 rupiah/km
IV				
Biaya tanggungan per tahun				
	12	Total	Rp	105.250.418,34 rupiah
V				
Asumsi Pendapatan				
	13	Per Tahun	Rp	43.200.000,00 rupiah
VI				
Subsidi Pemerintah 1 Kendaraan				
	14	Selisih Operasional	Rp	(62.050.418,34) rupiah
VII				
Subsidi Pemerintah 1 Trayek 1 tahun				
	15	Total	<b>Rp</b>	<b>(2.792.268.825,12) rupiah/tahun</b>

Dari tabel mekanisme subsidi selisih diatas, total anggaran yang diperlukan Pemerintah Kota Salatiga untuk subsidi angkutan perkotaan adalah sebesar Rp. 2.792.268.825,12. Dengan tarif angkutan yang lebih terjangkau oleh masyarakat guna mengurangi pengeluaran subsidi oleh pemerintah serta dengan tarif gratis untuk pelajar.

## c. Subsidi BBM

Romawi	No	Komponen	Bus Kecil	Satuan
I				
Kilometer Tempuh				
	1	Per Rit	12,8	km
	2	Per Hari	115,2	km
	3	Per Bulan	2880	km
	4	Per Tahun	34560	km
	5	Jumlah Rit per hari	9	kali
	6	Jumlah Armada ( <i>Existing</i> )	45	kendaraan
	7	Kapasitas Angkut	12	orang
II				
Tarif & Jumlah Pnp				
	8	Tarif Angkutan	Rp	3.000 rupiah
	9	Jml. Pnp/Rit	5	orang
	10	Hari Operasi	25	hari ( 1 bulan )
III				
Bahan Bakar Minyak (BBM)				
	11	Penggunaan BBM		9 km/liter
	12	Km.tempuh/hari		115 km/hari
	13	Pemakaian BBM/angkot/hari		12,8 liter
	14	Harga BBM	Rp	7.650 per liter
	15	Biaya BBM/angkot/hari	Rp	97.920 per angkot.hari
	16	Biaya BBM per angkot.km	Rp	850,00 per angkot.km
V				
Biaya tanggungan BBM per tahun				
	12	Total	Rp	29.376.000,00 rupiah
VI				
Subsidi Pemerintah 1 Trayek 1 tahun				
	15	Total	<b>Rp</b>	<b>1.321.920.000,00 rupiah/tahun</b>

Untuk biaya BBM pada jam subsidi operator trayek 2 Tamansari-Blotongan Kota Salatiga menghabiskan BBM sebanyak 12,8 Liter perhari dengan harga BBM saat ini sebesar Rp. 7.650,00. Maka untuk biaya Pengeluaran BBM per tahunnya sebesar Rp. 1.321.920.000,00. Maka pemerintah mengeluarkan subsidi untuk trayek 2 Tamansari-Blotongan Kota Salatiga sebesar biaya

pengeluaran BBM per tahun sesuai dengan perhitungan pengeluaran BBM pada jam subsidi.

6. Sistem Operasi

a. Sistem *Rolling*

Sistem *rolling* dilakukan dengan cara membatasi jumlah kendaraan yang beroperasi dalam satu hari. Pada trayek 2 Tamansari-Blotongan Kota Salatiga jumlah armada yang dibutuhkan setelah di rasionalisasi adalah 12 kendaraan dengan kendaraan yang beroperasi dilapangan ada 45 kendaraan. Jadi pada satu hari tersebut yang boleh beroperasi hanya 12 kendaraan, kendaraan sisanya beroperasi pada keesokan harinya. Sehingga tidak ada pihak yang dirugikan.

SENIN											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
SELASA											
13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
RABU											
25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
KAMIS											
37	38	39	40	41	42	43	44	45	1	2	3
JUMAT											
4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
SABTU											
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
MINGGU											
28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39

Keterangan:

- a.Senin, armada yang beroperasi dengan nomor 1-12
- b.Selasa, armada yang beroperasi dengan nomor 13-24
- c.Rabu, armada yang beroperasi dengan nomor 25-36
- d.Kamis, armada yang beroperasi dengan nomor 37-45 dan 1-3
- e.Jum'at, armada yang beroperasi dengan nomor 4-15
- f. Sabtu, armada yang beroperasi dengan nomor 16-27
- g.Minggu, armada yang beroperasi dengan nomor 28-39, dan diteruskan di hari berikutnya.

b. Usulan Penjadwalan

Guna meningkatkan sistem operasi angkutan perkotaan di Kota Salatiga pada trayek 2 Tamansari-Blotongan juga kepuasan pengguna jasa. Maka diajukan usulan penjadwalan agar pengguna mendapatkan kepastian terkait dengan waktu tunggu. Usulan penjadwalan juga berguna untuk menertibkan setiap keberangkatan angkutan umum dan menghindari terjadinya berebut penumpang. Diperlukan data-data yang telah disesuaikan dengan jumlah kendaraan yang dibutuhkan berdasarkan rasionalisasi yang telah dilakukan.

Nomor Kendaraan	Tamansari		Blotongan	
	Tiba	Berangkat	Tiba	Berangkat
1		6:00:00	6:39:00	6:46:00
	7:25:00	7:32:00	8:11:00	8:18:00
2		6:03:00	6:42:00	6:49:00
	7:28:00	7:35:00	8:14:00	8:21:00
3		6:06:00	6:45:00	6:52:00
	7:31:00	7:38:00	8:17:00	8:24:00
4		6:09:00	6:48:00	6:55:00
	7:34:00	7:41:00	8:20:00	8:27:00
5		6:12:00	6:52:00	6:58:00
	7:37:00	7:44:00	8:23:00	8:30:00
6		6:15:00	6:55:00	7:01:00
	7:40:00	7:47:00	8:26:00	8:33:00
7		6:18:00	6:58:00	7:04:00
	7:43:00	7:50:00	8:29:00	8:36:00
8		6:21:00	7:01:00	7:07:00
	7:46:00	7:53:00	8:32:00	8:39:00
9		6:24:00	7:04:00	7:10:00
	7:49:00	7:56:00	8:35:00	8:42:00
10		6:27:00	7:07:00	7:13:00
	7:52:00	7:59:00	8:38:00	8:45:00
11		6:30:00	7:10:00	7:16:00
	7:55:00	8:02:00	8:41:00	8:48:00
12		6:33:00	7:13:00	7:19:00
	7:58:00	8:05:00	8:44:00	8:51:00

## KESIMPULAN

Berdasarkan dari hasil analisis dan pembahasan dari bab sebelumnya baik dari segi penumpang maupun segi operator diperoleh kesimpulan sebagai berikut :

1. Kinerja angkutan kota trayek 2 Tamansari-Blotongan Kota Salatiga Adalah:
  - a. Frekuensi angkutan perkotaan trayek 2 Tamansari-Blotongan pada waktu sibuk yaitu 30 kendaraan/jam dan diluar jam sibuk yaitu 9 kendaraan/jam. Hal tersebut menunjukkan sudah cukup baik untuk angkutan perkotaan menurut standar bank dunia.
  - b. Untuk kecepatan perjalanan rata-rata yaitu 24,61 km/jam. Kecepatan ini dipengaruhi oleh jarak, tingkah laku pengemudi, keadaan jalan dan keadaan kendaraan itu sendiri, sehingga menurut ketentuan LLAJ sudah memenuhi sebagai angkutan perkotaan.

- c. Umur kendaraan rata-rata trayek 2 Tamansari-Blotongan Kota Salatiga sudah melebihi standar bank dunia.
  - d. Analisis *load factor* menunjukkan angka 12%, untuk segi penumpang angka tersebut memenuhi standar bank dunia. Akan tetapi dari segi operator, load faktor 12% mengakibatkan operator merugi karena pendapatannya tidak sebanding dengan biaya operasional yang dikeluarkan.
2. Untuk mengatasi permasalahan dalam kualitas pelayanan diajukannya sistem penjadwalan dalam pengoperasian kendaraan dengan sistem usulan penjadwalan dan sistem *rolling*, yang berdasar pada hasil rasionalisasi armada untuk meningkatkan kinerja operasional angkutan perkotaan trayek 2 Tamansari-Blotongan Kota Salatiga. Dilakukannya usulan pemberian subsidi oleh pemerintah dengan memberikan subsidi sebesar kekurangan biaya operasional kendaraan setelah dibandingkan dengan pendapatan pertahun.
  3. Dari hasil skema subsidi yang paling baik untuk dilaksanakan adalah subsidi selisih biaya operasional sebesar Rp. 2.792.268.825 dalam satu tahunnya. Dikarenakan lebih seimbang dari sisi pengguna, sisi operator, dan sisi pemerintah.  
 Pada mekanisme subsidi selisih operasional ini, pemerintah memberikan subsidi sejumlah kekurangan biaya operasional pada jam 2 pagi dan 2 jam sore dibandingkan dengan pendapatan yang masuk. Jadi, pengguna angkutan perkotaan tetap dikenakan tarif pada jam sibuk untuk umum, yang dirancang terjangkau oleh masyarakat. Untuk pelajar tidak dikenakan tarif atau gratis sebagai upaya untuk membiasakan penggunaan angkutan umum sedari pelajar serta dapat mengurangi angka kecelakaan dikalangan pelajar.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_, 2009, Undang-Undan Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- \_\_\_\_\_, 2013, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013, Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2019, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 15 Tahun 2019, Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- \_\_\_\_\_, 2020, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 9 Tahun 2020, Tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
- \_\_\_\_\_, 2002, Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor 687 / AJ 206 / DRJD / 2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.
- \_\_\_\_\_, 2019, Peraturan Walikota Salatiga Nomor 18 Tahun 2019, Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

\_\_\_\_\_, 2005, Surat Keputusan Walikota Salatiga Nomor 551.2/2273/419 Tahun 2005, Tentang Tarif Jarak Batas Atas dan Tarif Jarak Batas Bawah Angkutan Orang Perkotaan Dalam Trayek di Kota Salatiga.

Aditya, Egan, Novita Sari, and Rachmat Sadili. 2019. "Perencanaan Jaringan Pelayanan Utama Bus Rapid Transit Di Kota Bandar Lampung." *Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD*, 1–10.

Agusmaniza, Roni, and Ferdiansyah Novriza. 2021. "Dampak Pandemi Covid-19 Terhadap Angkutan Umum." *Jurnal Teknik Sipil* 7 (2).

Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori*. Edited by Eva Mardhiati. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragam.

Apriyudha, Ryan, Dewi Handayani, and Djumari Djumari. 2015. "Analisis Kebutuhan Armada Dan Jadwal Operasional Bis Kampus Dalam Rangka Mendukung Program Green Campus UNS." *Jurnal Matriks Teknik Sipil*, 268–76.

"Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap Dan Teratur." 2002. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat*. Jakarta.

Tim PKL Kota Salatiga. 2022. Laporan Umum Taruna Sekolah Tinggi Transportasi Darat Program DIII Manajemen Transportasi Jalan. Bekasi.