

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Tegal merupakan salah satu dari 35 kabupaten/kota yang berada di Provinsi Jawa Tengah, yang memiliki karakteristik wilayah berupa wilayah daratan dan wilayah perairan laut dengan potensi ekonomi pertanian, perkebunan, perikanan tangkap, perdagangan dan jasa yang terdiri dari 4 (empat) kecamatan, yakni Kecamatan Tegal Barat, Tegal Timur, Tegal Selatan, dan Margadana dan terdiri dari 27 kelurahan dengan total populasi penduduk sebesar 292.778 jiwa.

Transportasi memiliki peranan yang sangat penting bagi daerah baik itu perdesaan atau daerah semi urban atau urban di negara-negara yang sedang berkembang, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi (Sutami:2016). Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia untuk melakukan aktivitasnya sehari – hari. Sistem transportasi dengan menggunakan moda angkutan umum dapat mengembangkan atau berpindah dari satu wilayah ke wilayah lainnya yang sering pula disebut aksesibilitas.

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya (Tamin:2000). Jika semakin tinggi aksesibilitasnya maka semakin mudah untuk menjangkau suatu daerah dan semakin tinggi tingkat kenyamanan masyarakat dalam melakukan pergerakan atau aktivitasnya.

Kota Tegal memiliki layanan angkutan umum yang terdiri dari angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek. Angkutan umum dalam trayek di Kota Tegal dilayani oleh Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Perkotaan. Angkutan Perkotaan Kota Tegal sesuai SK Trayek

terdiri dari 5 trayek yang masih beroperasi, tetapi terdapat 1 trayek yang beroperasi sebagai angkutan sewa yaitu pada Tegal – Kemantran. Berdasarkan hasil data yang telah dilakukan oleh Tim PKL Kota Tegal PTDI-STTD tahun 2024, jumlah angkutan perkotaan di Kota Tegal terdiri dari 5 Trayek angkutan perkotaan, 16 Angkutan antar kota dalam provinsi, 33 Angkutan antar kota antar provinsi.

Faktor muat angkutan perkotaan di Kota Tegal sebesar 18,22%, kondisi rendahnya *load factor* tersebut dipicu karena penumpang tidak ingin menggunakan angkutan perkotaan yang ada dari berbagai faktor terutama dari segi sulitnya mendapat kemudahan menggunakan angkutan perkotaan dan tarif angkutan perkotaan yang terbilang mahal karena tidak adanya ketentuan surat keputusan tarif yang berlaku disahkan oleh pihak regulator. Waktu yang digunakan angkutan perkotaan untuk menunggu di Terminal terlalu lama sehingga penumpang banyak yang memilih menggunakan kendaraan pribadi, Banyak kendaraan yang sudah tua dan tidak layak jalan masih beroperasi, menimbulkan kekhawatiran akan keselamatan penumpang. Selain itu, fasilitas di dalam angkutan juga sering kali minim dan tidak terawat, membuat perjalanan menjadi tidak nyaman. Pengemudi yang kurang disiplin dalam mematuhi peraturan lalu lintas menambah kesemrawutan di jalanan.

Tingkat operasi angkutan perkotaan di Kota Tegal rata-rata sebesar 53%, hal tersebut tidak sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. 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 Proyek Strategis Nasional seharusnya tingkat operasi angkutan perkotaan harus diatas 70%.

Berdasarkan kondisi dan masalah angkutan lokal perkotaan di Kota Tegal yang belum dapat melayani penumpang secara optimal, maka perlu dilakukan studi lebih lanjut untuk meningkatkan pelayanan angkutan lokal perkotaan di Kota Tegal. Kondisi pada saat ini menjadi dasar bagi penulis

untuk menyusun dengan judul "**Peningkatan Kinerja Operasional dan Tarif Angkutan Perkotaan Di Kota Tegal.**"

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan beberapa uraian dari latar belakang, maka ditemukan identifikasi permasalahan sebagai berikut:

1. Faktor muat rata rata harian angkutan perkotaan yang melayani Kota Tegal sebesar 18,22%
2. Tarif yang tidak berdasarkan aturan karena tidak adanya ketentuan surat keputusan tarif yang berlaku disahkan oleh pihak regulator.
3. Waktu tunggu Angkutan Perkotaan di Kota Tegal sekitar 15-25 menit.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah diatas, maka dapat di rumuskan permasalahan yang akan dikaji dalam permasalahan utama yang dikaji penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana Kebutuhan Jumlah armada berdasarkan demand potensial?
2. Bagaimana Penjadwalan Angkutan Perkotaan di Kota Tegal Pada Trayek usulan ?
3. Bagaimana penetapan tarif usulan pada layanan angkutan perkotaan di Kota Tegal?

1.4 Maksud dan Tujuan

Adapun maksud dan tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah :

Maksud dari penelitian ini adalah untuk melakukan riset terhadap Kinerja Operasional dan Tarif Angkutan Perkotaan di Kota Tegal sebagai wilayah studi. Tujuan dari penelitian Peningkatan kinerja operasional dan Tarif Angkutan perkotaan di Kota Tegal sebagai berikut:

1. Menganalisis jumlah kebutuhan armada pada masing-masing trayek Usulan Angkutan Perkotaan.
2. Mengetahui Penjadwalan Angkutan Perkotaan di Kota Tegal sesuai dengan Kinerja Operasional Trayek Usulan.

3. Menganalisis Tarif Usulan pada Angkutan Perkotaan kota Tegal sesuai dengan Biaya Operasional Kendaraan, ATP dan WTP.

1.5 Batasan Masalah

Dalam Penelitian ini penulis mempunyai batasan-batasan masalah sehingga ruang lingkup dari penelitian ini adalah:

1. Kebutuhan jumlah armada angkutan perkotaan di Kota Tegal.
2. Penjadwalan Angkutan Perkotaan di Kota Tegal.
3. Penetapan Tarif Angkutan Perkotaan di Kota Tegal.

Pembahasan Peningkatan Kinerja operasional dan Tarif Angkutan umum di Kota Tegal ini tidak membahas Rute Usulan (*OD demand potensial*, *OD demand aktual* dan *OD demand Gabungan*), Subsidi dan Skema Pembayaran Buy The Service.