

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Ada beberapa jenis angkutan umum yang melayani perjalanan dari satu tempat ke tempat lain di Kota Tegal, termasuk Angkutan Umum Dalam Trayek dan Angkutan Umum Tidak Dalam Trayek. Angkutan umum ini melayani perjalanan dari satu tempat ke tempat lain dengan mobil penumpang umum dan bus umum, yang memiliki asal-tujuan, rute, dan waktu yang tetap dan teratur, dan dikenakan tarif. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), dan Angkutan Perkotaan menyediakan layanan transportasi umum di Kota Tegal.

Kota Tegal terdapat 8 (delapan) trayek angkutan perkotaan. Kondisi di lapangan saat ini hanya terdapat 4 (empat) trayek yang masih beroperasi. Kondisi kinerja angkutan perkotaan di Kota Tegal masih belum bekerja secara maksimal. Hal ini ditunjukkan dengan rendahnya tingkat operasi pada trayek angkutan perkotaan.

Berdasarkan renstra Dinas Perhubungan tahun 2025-2026 didapat hasil pemilihan moda perjalanan di Kota Tegal penggunaan moda kendaraan pribadi dengan persentase rata-rata 95.61% dan persentase rata-rata penggunaan moda angkutan umum sebesar 4,39%.

Transportasi pada Kota Tegal memiliki beberapa permasalahan pelayanan angkutan umum yang belum optimal. Dapat dilihat dari rendahnya minat masyarakat Kota Tegal dalam penggunaan angkutan dibuktikan dengan faktor muat angkutan perkotaan yang rendah yaitu 25%. Serta umur rata-rata kendaraan angkutan perkotaan yang digunakan sudah diatas 20 tahun.

Berdasarkan uraian penjelasan diatas dan mengacu pada rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Tegal tahun 2025-2026 upaya mewujudkan transportasi publik yang baik dengan memperbaiki pelayanan angkutan umum, dimana dibutuhkan campur tangan pemerintah daerah

dalam memastikan keberadaan angkutan umum konvensional dapat hidup dan berjalan memberikan pelayanan kepada masyarakat.

Merujuk di Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 138 yang mengungkapkan bahwasanya pemerintah bertanggung jawab pada hal penyelenggaraan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman serta terjangkau.

Salah satu faktor penting dalam menarik minat penumpang angkutan perkotaan adalah tingkat kenyamanan dan tingkat keterjangkauan angkutan dimana dua sisi ini yaitu dari segi tarif dan dari segi armada kendaraan yang digunakan melayani angkutan umum di Kota Tegal. Dalam penetapan tarif ini juga harus disesuaikan dengan beberapa sisi mulai dari sisi operator, sisi pengguna jasa, dan sisi pemerintah. Dengan ini tarif 1 disesuaikan agar tidak membebani salah satu pihak antara pengguna jasa dan operator angkutan perkotaan itu sendiri. Dengan membuat tarif lebih terjangkau agar menarik minat penumpang menggunakan angkutan umum namun kadang tarif yang terjangkau malah merugikan operator angkutan perkotaan. Dengan adanya permasalahan ini pemerintah turun tangan dengan pengenalan skema yaitu skema *Buy The Service*.

Buy The Service merupakan sebuah skema pengoperasian angkutan umum yang memiliki prinsip dasar pembelian layanan dengan artian pemerintah mengalokasikan anggaran guna membeli layanan jasa angkutan yang akan diberikan perusahaan angkutan umum dengan kesepakatan yang telah ditentukan di awal. Dengan diterapkan skema *Buy The Service* yang mengedepankan pelayanan yang terbaik seperti tidak ada *Lay Over Time* (LOT) yang secara langsung berpengaruh terhadap pemangkasan waktu tempuh. Pengemudi angkutan pun tidak lagi fokus terhadap setoran melainkan fokus terhadap memberikan pelayanan yang terbaik. Kondisi sarana juga sangat berpengaruh dengan tingkat pelayanan, dengan adanya skema *Buy The Service* perusahaan angkutan umum bisa fokus berupaya menerapkan standar pelayanan minimal yang berlaku demi kenyamanan dan keamanan penumpang.

Dalam manajemen kebutuhan transportasi, berbagai langkah diambil untuk mendorong perilaku yang berkelanjutan untuk mengurangi mobilitas kendaraan pribadi di wilayah perkotaan. Salah satu contohnya adalah kebijakan *push effect*, yang bertujuan untuk mendorong atau mengontrol penggunaan kendaraan pribadi dalam penanganan lalu lintas dengan tujuan membuatnya kurang menarik atau lebih mahal untuk digunakan. Kebijakan *pull effect*, sebaliknya, bertujuan untuk mengurangi kebutuhan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi.

Untuk memaksimalkan pelaksanaan skema *Buy The Service*, pemerintah menerapkan *pull and psuh strtegy*. Strategi *Pull* adalah upaya pemerintah untuk mendorong orang menggunakan angkutan umum. Dalam skema BTS, startegi *pull* dilaksanakan dengan membeli layanan angkutan massal dari operator. Stategi *push* adalah upaya pemerintah untuk mendorong orang untuk menggunakan angkutan umum, tetapi pemerintah mengambil alih risiko pelayanan bus dan menggratiskan layanan angkutan umum kepada masyarakat. Dalam skema BTS, strategi ini diterapkan melalui penerapan SPM, yang harus dipenuhi oleh operator saat dipilih untuk mengoperasikan layanan BTS tersebut.

Atas dasar beberapa permasalahan yang dihadapi oleh angkutan umum yang terdapat di Kota tegal maka sudah sepatutnya pemerintah turut andil pada upaya pengembangan angkutan umum agar terwujudnya angkutan umum yang berkeselamatan, safety, nyaman dan terjangkau. Salah satu langkah yang mampu dilakukan pemerintah artinya menetapkan suatu kebijakan atau program yang disebut menggunakan *Buy The Service*. Permasalahan tersebut menjadi latar belakang penyusunan Kertas Kerja Wajib yang berjudul **"PENERAPAN SKEMA *BUY THE SERVICE* PADA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTA TEGAL (Trayek A2)"**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan hasil pengamatan terhadap kondisi pelayanan angkutan umum di Kota Tegal, dapat diidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Rendahnya minat penggunaan angkutan umum di Kota Tegal dengan faktor muat (*Load factor*) angkutan perkotaan rata rata dibawah 25%.
2. Pelayanan angkutan umum yang belum sesuai dengan standar pelayanan minimal.
3. Banyaknya angkutan umum yang berhenti di sembarang tempat seperti pasar dan pusat kegiatan lainnya sehingga mengganggu kelancaran arus lalu lintas.
4. Kondisi sarana angkutan umum eksisting yang membutuhkan peremajaan karena sudah memasuki masa afkir yaitu 20 tahun lebih.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah tersebut, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana menghitung besar demand dalam merencanakan kinerja angkutan?
2. Bagaimana kinerja operasi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* di Kota Tegal
3. Bagaimana perhitungan terkait biaya operasi kendaraan per kilometer dan tarif dengan menggunakan skema *Buy The Service*
4. Bagaimana subsidi angkutan perkotaan dengan diterapkannya skema *Buy The Service* di Kota Tegal?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Mengetahui permintaan penumpang pada angkutan perkotaan di Kota Tegal
2. Menganalisis kinerja operasi angkutan perkotaan dengan menggunakan skema *Buy The Service*.

3. Menghitung biaya operasional kendaraan per kilometer dan tarif untuk menerapkan sistem *Buy The Service* pada angkutan perkotaan di Kota Tegal.
4. Menghitung subsidi angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* di Kota Tegal.

1.5 Batasan Masalah

Dalam pembahasan yang nantinya akan diteliti tentunya supaya tidak terjadi menyimpang dari sasaran yang akan dituju, berikut batasan masalah dari penelitian yang akan dilakukan yaitu:

1. Angkutan perkotaan trayek A2.
2. Analisis perhitungan biaya operasional kendaraan.
3. Penentuan biaya operasional dan subsidi jika diterapkan skema *Buy The Service* Di Kota Tegal