

Penerapan Skema Buy The Service Pada Angkutan Perkotaan Di Kota Tegal (Studi Kasus Trayek Tegal-Kemantran)

Implementation of Buy The Service Scheme on Urban Transportation in Tegal City (Case Study of Tegal-Kemantran Route)

Muhammad Sultan Akbar¹; Edi Purwanto, ATD., MT.²; Dr. Ocky Soelistyo Pribadi, S.SI.T., M.T.³

Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD

Jalan Raya Setu KM 3,5 Cibitung, Bekasi Jawab Barat 17520

E-mail: Sultansultan100101@gmail.com

Abstract

The availability of public transportation is a major factor in facilitating, supporting, and enhancing development both at the regional and national levels as well as the welfare of the people. The transportation sector in Tegal City has several problems with public transportation services which are currently not optimal. Broadly speaking, the reasons for the low public interest in public transportation are that the services provided are still far from expectations and are not in accordance with minimum service standards, such as the vehicles used do not pay attention to safety aspects, there is no definite service schedule and information related to public transportation is not yet available. easily accessible. One of the steps that can be taken by the Tegal City government is to establish a policy or program called "Buy The Service" to improve services on rural transportation, especially on the Tegal – Kemantran routes in accordance with the objectives of this study. The data used are primary data obtained from survey results and secondary data obtained from relevant agencies. Based on data collection and analysis results, the actual demand is 84 people/day trips, for potential demand for public transport using calculations of the size of urban transport passenger flows which are influenced by vehicle frequency, vehicle capacity and load factor (Muryanto & Bustamin, 2018). The potential demand was obtained at 546 person trips/day. The operation of Buy The Service in Tegal City is served by minibus type with a capacity of 10 people with the need for the Tegal - Kemantran route fleet of 8 vehicles. In order to attract people to take public transportation, a full subsidy will be applied for a predetermined period. The cost required to purchase a transportation service is Rp 10.018.195.200 per year.

Keywords : Buy The Service, Service, Service Performance, Urban Transportation.

Abstrak

Tersedianya angkutan umum menjadi faktor utama dalam memperlancar, menunjang, dan meningkatkan pembangunan baik di tingkat daerah maupun nasional serta kesejahteraan rakyat. Sektor transportasi pada Kota Tegal memiliki beberapa permasalahan pelayanan angkutan umum yang saat ini belum optimal. Secara garis besar alasan yang menjadi penyebab rendahnya minat masyarakat terhadap angkutan umum yaitu pelayanan yang diberikan masih jauh dari harapan dan belum sesuai dengan standar pelayanan minimal, seperti kendaraan yang digunakan kurang memperhatikan aspek keselamatan, belum adanya jadwal pelayanan yang pasti dan informasi terkait angkutan umum belum bisa diakses dengan mudah. Salah satu Langkah yang bisa dilakukan oleh pemerintah Kota Tegal adalah menetapkan suatu kebijakan atau program yang disebut dengan “Buy the Service” guna memperbaiki pelayanan pada angkutan perkotaan terutama pada trayek Tegal - Kemantran sesuai dengan tujuan dari penelitian. Data yang digunakan merupakan data primer yang didapatkan dari hasil survei dan data sekunder yang didapatkan dari instansi terkait. Berdasarkan pengumpulan data dan hasil analisis diperoleh permintaan aktual sebesar 84 perjalanan orang/hari, untuk permintaan potensial angkutan umum dengan menggunakan perhitungan besar arus penumpang angkutan perkotaan yang di pengaruhi oleh frekuensi kendaraan, kapasitas kendaraan dan load factor (Muryanto & Bustamin, 2018). diperoleh permintaan potensial sebesar 546 perjalanan orang/hari. Pengoperasian Buy the Service di Kota Tegal dilayani dengan jenis mobil penumpang umum (MPU) dengan kapasitas 10 orang dengan kebutuhan armada trayek Tegal - Kemantran sebanyak 8 kendaraan. Guna menarik minat masyarakat untuk naik kendaraan umum akan diterapkan subsidi penuh selama periode yang telah ditentukan. Biaya yang dibutuhkan untuk membeli layanan angkutan sebesar Rp 10.018.195.200 per tahun.

Kata Kunci: Buy the Service, Pelayanan, Tarif, Biaya, Kinerja Pelayanan, Angkutan Perkotaan.

PENDAHULUAN

Dalam perencanaan sistem transportasi perkotaan dikenal dengan istilah push and pull strategy antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah berbagi peran, Kebijakan push strategy oleh pemerintah daerah dan pull strategy dilakukan oleh pemerintah pusat. Implementasi push and pull dalam pembenahan transportasi perkotaan oleh pemerintah dapat mengurangi kemacetan. Melalui kebijakan tersebut, membuat daya tarik (pull) terhadap angkutan umum agar mampu menarik mereka yang menggunakan kendaraan pribadi untuk menggunakan angkutan umum.

Sektor transportasi pada Kota Tegal mempunyai beberapa permasalahan pelayanan angkutan umum yang saat ini belum optimal. Berdasarkan hasil survei dinamis angkutan umum load factor pada trayek Tegal-Kemantren sebesar 27%. Secara garis besar alasan yang sebagai penyebab rendahnya minat warga terhadap angkutan umum yaitu pelayanan yang diberikan masih jauh dari standar dan belum sesuai dengan standar pelayanan minimal, kondisi kendaraan yang dipergunakan kurang memperhatikan aspek keselamatan, keamanan dan kenyamanan, letak halte yang jauh dari pusat keramaian atau tempat tujuan untuk menunggu atau turun dari angkutan umum, fasilitas halte yang tidak memadai, tidak tersedia informasi tentang jalur angkutan kota menyebabkan masyarakat kesulitan menentukan jalur angkutan kota yang sesuai dengan tujuan yang diinginkan hingga gangguan menunggu di halte karena adanya pedagang kaki lima.

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, aman, nyaman dan terjangkau menurut Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2019. Untuk memenuhi pelayanan angkutan umum yang ideal tersebut maka diperlukan suatu sistem angkutan umum yang baik. Salah satu langkah yang mampu dilakukan pemerintah artinya menetapkan suatu kebijakan atau program yang disebut menggunakan “Buy The Service”. Skema Buy The Service atau BTS untuk angkutan massal perkotaan adalah mekanisme pembelian layanan angkutan massal oleh pemerintah, dalam hal ini pemerintah Kota Tegal, kepada operator dengan mekanisme lelang berdasarkan Standar Pelayanan Minimum (SPM) atau Quality Licensing yang memenuhi aspek kenyamanan, keamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan serta memenuhi aspek kesehatan. Jadi dalam skema ini, pemerintah hanya memfokuskan diri untuk mengevaluasi kinerja layanan yang dijalankan oleh operator. Dalam skema ini, pemerintah memberikan subsidi 100% terhadap biaya operasional penyelenggaraan angkutan umum dengan menerapkan pelayanan minimum yang ditetapkan ditambah keuntungan yang ditentukan oleh operator. Dengan kondisi ini diharapkan dapat menarik minat masyarakat untuk berpindah dari kendaraan pribadi ke angkutan umum.

METODE PENELITIAN

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di Kota Tegal dengan fokus studi kasus yaitu pada trayek Tegal-Kemantren.

Metode Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan data sekunder dan data primer. Data primer merupakan data yang didapatkan dari hasil survei yang dilakukan di lapangan, sedangkan data sekunder merupakan data yang didapatkan dari suatu instansi yang berkepentingan. Data Primer berupa data harga komponen BOK serta data kemampuan dan kemauan membayar penumpang. Data sekunder berupa data jumlah penduduk, data jumlah armada, rute trayek, serta tarif angkutan.

Teknik Analisis Data

Pada penelitian ini menggunakan metode kuantitatif berdasarkan data angkutan umum serta biaya operasional kendaraan dengan analisis yang dilakukan yaitu analisis jenis armada yang digunakan, penentuan titik lokasi halte, rencana operasional kendaraan, biaya operasional dan tarif, serta analisis ATP dan WTP.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Analisis Kinerja Operasional dan Pelayanan

Tabel 1 Analisis Kinerja Angkutan Perkotaan Eksisting

Trayek	Kondisi	Frekuensi (Kend/Jam) Peak	Load Factor	Headway	Waktu Perjalanan
Tegal - Kemantran	Eksisting	3	27%	47	01:12:40
Tegal - Kemantran	Menurut PM 98 Tahun 2013	12	70%	5 – 10 menit	1-1,5 jam
Keterangan		Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi	Tidak Memenuhi	Memenuhi

Tabel 2 Indikator Kinerja Pelayanan

JENIS PENILAIAN	URAIAN	KONDISI EKSISTING
KESELAMATAN		
a. Pengemudi	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagian kondisi fisik Pengemudi berumur ≥ 50 tahun dan tidak mendapatkan pelatihan kompetensi
1) Kondisi fisik		
2) Kompetensi	1. Pengetahuan tentang rute yang dilayani, tata cara mengangkut orang, dan tata cara berlalu lintas; 2. Keterampilan mengemudi kendaraan sesuai dengan jenis kendaraan; 3. Sikap dan perilaku yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang.	
3) Jam istirahat	Pengemudi wajib istirahat paling lama 15 menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 jam berturut-turut.	
b. Lampu senter	Alat bantu penerangan	Tidak Tersedia
c. Pintu keluar dan masuk penumpang	Pintu penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan	Tersedia
d. Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir.	Tidak Sesuai
e. Rel korden (gorden)	Posisi rel gorden tidak mengganggu evakuasi bila terjadi keadaan darurat	Tidak Tersedia
f. Alat pembatas kecepatan	Dipasang pada kendaraan angkutan umum.	Tidak Tersedia
g. Pegangan Tangan	Pemasangan pada sandaran tempat duduk sepanjang selasar.	Tidak Tersedia
h. Pintu keluar masuk pengemudi sekurang-kurangnya untuk bus sedang	a. Untuk mesin bus yang berada di belakang tidak ada pintu pengemudi; b. Untuk mesin di depan, pintu hanya boleh digunakan teknisi.	Tersedia
i. Alat pemecah kaca (martil)	Diletakkan di jendela yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat	Tidak Tersedia
j. APAR	Wajib diletakkan di dalam kendaraan	Tidak Tersedia
k. Kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi SN	Kabel listrik untuk fasilitas penunjang	Tidak Tersedia
l. Sabuk keselamatan	Minimal 2 titik pada semua tempat duduk.	Tidak Tersedia
m. Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan	Pengecekan kelaikan kendaraan sebelum beroperasi.	Kendaraan dapat beroperasi namun tanpa melewati tahap pengecekan terlebih dahulu
n. Dana pertanggungan wajib kecelakaan penumpang dan dana pertanggungan wajib kecelakaan lalu lintas jalan.	Kewajiban perusahaan angkutan umum dalam melaksanakan pelayanan angkutan	Tidak Tersedia

JENIS PENILAIAN	URAIAN	KONDISI EKSISTING
KENYAMANAN		
a. Kapasitas angkut	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut.	Tidak ada penambahan Ruang duduk melebihi Kapasitas kendaraan
b. Fasilitas sirkulasi udara	Jendela atau kap di bagian atas kendaraan dapat dibuka/ditutup.	Tersedia
c. Fasilitas kebersihan	Tempat sampah dan/atau kantong kertas atau plastik.	Tidak Tersedia
d. Pengatur suhu ruangan	Menggunakan AC	Tidak Tersedia
e. Larangan merokok	Stiker dengan gambar atau tulisan “Dilarang Merokok”	Tidak Tersedia
KEAMANAN		
a. Tanda pengenalan awak kendaraan	1. Papan informasi nama pengemudi. 2. Seragam awak kendaraan	Pengemudi tidak berseragam dan tidak memiliki tanda pengenalan
b. Informasi trayek dan identitas kendaraan	1. Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan. 2. Identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan dan nama perusahaan angkutan umum.	Tidak seluruh armada memiliki keterangan jelas terkait trayek yang dilayani
KETERJANGKAUAN		
a. Aksesibilitas	Memberikan pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan	Rute pada trayek yang dikaji melewati bangkitan dan tarikan yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat
b. Tarif	Biaya yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan.	Penetapan Tarif Sesuai Dengan Regulasi Yang Berlaku
KESETARAAN		
Pelayanan prioritas	Pemberian prioritas naik/turun kendaraan.	Tidak tersedia
KETERATURAN		
a. Informasi pelayanan	informasi berisi tarif dan trayek yang dilayani.	Informasi trayek tersedia pada kaca depan dan belakang armada, namun informasi tarif tidak tersedia
b. Kinerja operasional	Sesuai standar pelayanan minimum	Tidak ada peremajaan armada dan jadwal operasi tidak teratur

Tabel 3 Data Kecelakaan Berdasarkan Waktu

JENIS PENILAIAN	PERBAIKAN
KESELAMATAN	
a. Pengemudi	Operator harus memastikan pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental dengan melakukan tes kesehatan secara berkala.
1) Kondisi fisik	Pengemudi harus di berikan pengetahuan tentang rute yang dilayani, tata cara mengangkut orang, dan tata cara berlalu lintas, keterampilan mengemudi kendaraan sesuai dengan jenis kendaraan, sikap dan perilaku yang baik, hormat, dan ramah terhadap penumpang dengan mengadakan pelatihan minimal setahun 2 kali.
2) Kompetensi	
3) Jam istirahat	Perlu adanya standar operasional untuk pengemudi wajib istirahat paling lama 15 menit setelah mengemudikan kendaraan selama 2 jam berturut-turut untuk menunjang aspek keselamatan.
b. Lampu senter	Perlu adanya alat bantu penerangan di setiap armada
c. Pintu keluar dan masuk penumpang	Pintu penumpang harus tertutup pada saat kendaraan berjalan
d. Ban	Ban depan tidak diperbolehkan menggunakan ban vulkanisir.

JENIS PENILAIAN		PERBAIKAN
e.	Rel korden (gorden)	Posisi rel gorden tidak mengganggu evakuasi bila terjadi keadaan darurat
f.	Alat pembatas kecepatan	Perlu adanya alat pembatas kecepatan pada kendaraan angkutan umum agar pengemudi tidak melebihi kecepatan rencana saat mengemudikan kendaraan.
g.	Pegangan Tangan	Perlu adanya pemasangan pegangan tangan pada sandaran tempat duduk sepanjang selasar.
h.	Alat pemecah kaca (martil)	Perlu di sediakan alat pemecah kaca yang diletakkan di jendela yang mudah dijangkau oleh penumpang pada saat keadaan darurat.
i.	APAR	Perlu di sediakan APAR yang diletakkan di dalam kendaraan digunakan saat kondisi darurat (kebakaran).
j.	Kelistrikan untuk audio visual yang memenuhi SN	Perlu di sediakan audio visual untuk fasilitas penunjang
k.	Sabuk keselamatan	Perlu adanya sabuk keselamatan minimal 2 titik pada semua tempat duduk.
l.	Pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan	Pengecekan kelaikan kendaraan wajib di lakukan setiap hari sebelum kendaraan beroperasi.
m.	Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan.	Perlu adanya dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang dan dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan lalu lintas jalan yang di tanggung oleh operator.
KENYAMANAN		
a.	Kapasitas angkut	Jumlah penumpang harus sesuai kapasitas angkut.
b.	Fasilitas kebersihan	Perlu di sediakan tempat sampah dan/atau kantung kertas atau plastik.
c.	Pengatur suhu ruangan	Armada yang di rencanakan harus menggunakan AC untuk kenyamanan pengguna jasa.
d.	Larangan merokok	Perlu adanya aturan terkait larangan merokok bagi pengemudi maupun pengguna jasa dengan memasang stiker dengan gambar atau tulisan “Dilarang Merokok”
KEAMANAN		
a.	Tanda pengenalan awak kendaraan	Pengemudi harus di lengkapi dengan papan informasi nama pengemudi dan seragam awak kendaraan untuk memberikan rasa aman kepada pengguna jasa.
b.	Informasi trayek dan identitas kendaraan	Setiap armada harus di lengkapi informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan dan identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan dan nama perusahaan angkutan umum.
KETERJANGKAUAN		
a.	Aksesibilitas	Operator harus memberikan pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan sesuai SK trayek.
b.	Tarif	Tarif yang dikenakan pada penumpang untuk satu kali perjalanan harus di sesuaikan dengan BOK.
KESETARAAN		
Pelayanan prioritas		Perlu adanya pemberian prioritas naik/turun kendaraan kepada pengguna jasa yang memiliki keterbatasan.
KETERTURAN		
a.	Informasi pelayanan	Perlu adanya informasi berisi tarif dan trayek yang dilayani.
b.	Kinerja operasional	Kinerja operasional yang di rencanakan harus sesuai standar pelayanan minimum.

2. Analisis Kinerja Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy The Service*

Berdasarkan data demand aktual pada pelayanan angkutan umum di Kota Tegal melalui hasil analisa data dinamis diperoleh demand aktual 84 orang/hari maka penentuan jenis armada yang dianggap sesuai untuk beroperasi di Kota Tegal adalah jenis armada MPU untuk trayek Tegal - Kemantran.

Tabel 4 Spesifikasi Kendaraan Usulan

Tipe Mobil	Performa Kendaraan	
	Jenis Bahan Bakar	Bensin
Mobil Penumpang Umum	Tenaga	97 Horse Power
	Rpm Tenaga Maksimal	6000 Rpm
	Kapasitas Mesin	1493 CC
	Torsi	135 Nm
	Rpm Torsi Maksimal	5500 Rpm
	Perbandingan Bensin	1:13 Liter/ KM
	Kapasitas Kendaraan	
	Maksimal Tangki BBM	43 L
	Berat Bersih	2000 Kg
	Panjang	4045 Mm
	Lebar	1840 Mm
	Tinggi	1825 Mm
	Tempat Duduk	10 Penumpang
	Suspensi dan Rem	
	Rem Depan	Ventlated Disc
	Rem Belakang	Drums, Leading, Trailing
	Suspensi Depan	MP. Strut, Coil Spring
	Suspensi Belakang	Leaf Spring
	Transmisi	
	Jenis Transmisi	Manual
	Jenis Penggerak	RWD
	Gearbox	5-Speed
	Spesifikasi Mesin	
	Jenis Mesin	G-15 A
	Jumlah Silinder	4 In Line
	Konfigurasi Katup	DOHC
	Sistem Suplai Bahan Bakar	EFI
	Lain Lain	
	Ukuran Ban	165/80 R13
	Ukuran Velg	R13
	Steering Gear Type	Rack & Pinion Power Steering



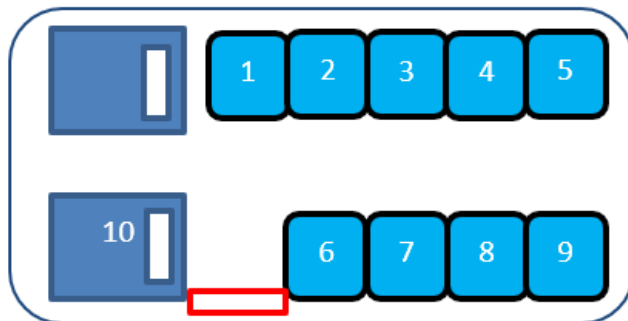
Gambar 1 Desain Usulan Tampak Luar



Gambar 2 Desain Usulan Tampak Dalam I



Gambar 3 Desain Usulan Tampak Dalam II



Gambar 4 Desain Usulan Denah Kursi Peumpang

Tabel 5 Inventarisasi dan Kondisi Halte Elsisting

No	Nama Halte	Lokasi Halte	Tata Guna Lahan	Kondisi
Segmen Berangkat				
1	Halte Man	Jl. Kolonel Sugiono, Pesurungan Kidul, Kec. Tegal Barat, Kota Tegal	Pemukiman, Lahan hijau, Pariwisata, Pendidikan	Baik
2	Halte SMK 1	Jl. Dr. Soetomo, Pekauman, Kec. Tegal Barat, Kota Tegal	Pusat Perbelanjaan, Pemukiman, Pendidikan	Baik
3	Halte SMP 2	Jl. Menteri Supeno, Slerok, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal	Pemukiman, pendidikan,	Kurang Baik
4	Halte Poltran	Jl. Perintis Kemerdekaan, Slerok, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal	Pemukiman, pertokoan, Pendidikan	Sangat Baik
Segmen Kembali				
1	Halte SMP Muhammadiyah	Jl. Perintis Kemerdekaan, Slerok, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal,	Pemukiman, Pendidikan, pertokoan	Baik
2	Halte SMAN 1	Jl. Menteri Supeno, Kejambon, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal	Lap.Olahraga, Pemukiman, pertokoan, Pendidikan	Sangat Baik

No	Nama Halte	Lokasi Halte	Tata Guna Lahan	Kondisi
3	Halte SMA Muhammadiyah	Jl.R.A.Kartini, Mangkukusuman, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal	Pertokoan, Pendidikan	Baik
4	Halte Pasar Pagi	Jl. Ahmad Yani, Pasar Pagi Kota Tegal, Mangkukusuman, Kec. Tegal Timur, Kota Tegal	Perkantoran, Perdagangan, Pertokoan	Baik

Tabel 6 Hasil Analisa Kebutuhan Halte Berdasar Jumlah Minimal Penumpang (Berangkat)

Segmen	Pnp naik	Pnp turun	Jumlah pnp naik turun	Jumlah Minimum Pnp	Kebutuhan Halte	Halte Eksisting
Terminal Tipe A kota Tegal - SP 4 Maya	3	0	3	2	Butuh	Ada
SP Maya- SP Lampu Merah Gantung	1	0	1	2	Tidak	Ada
SP Lampu Merah Gantung - Stasiun Tegal	0	1	1	2	Tidak	Tidak
Stasiun Tegal - SMA 1	0	1	1	2	Tidak	Ada
SMA 1-Halte POLTRAN	1	1	2	2	Tidak	Ada
Halte POLTRAN-SP 3 Jl. Hanoman	0	0	0	2	Tidak	Tidak
SP 3 Jl. Hanoman - SP 3 Jl. Siklepuh Raya	0	0	0	2	Tidak	Tidak
SP 3 Jl. Siklepuh Raya - SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto	0	1	1	2	Tidak	Tidak
SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto - SP 3 Jl. Sumarto 1	0	0	0	2	Tidak	Tidak
SP 3 Jl. Sumarto 1 - Pasar Kemantran	0	0	0	2	Tidak	Tidak

Tabel 7 Hasil Analisa Kebutuhan Halte Berdasar Jumlah Minimal Penumpang (Kembali)

Segmen	Pnp naik	Pnp turun	Jumlah pnp naik turun	Jumlah Minimum Pnp	Kebutuhan Halte	Halte Eksisting
Pasar Kemantran - Sp 3 Jl. Sumarto 1	1	0	1	2	Tidak	Tidak
SP 3 Jl. Sumarto 1 - SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto	0	0	0	2	Tidak	Tidak
SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto - SP 3 Jl. Siklepuh Raya	1	1	2	2	Butuh	Tidak
SP 3 Jl. Siklepuh Raya - Sp 3 Jl. Hanoman	2	0	2	2	Butuh	Tidak
SP 3 Jl. Hanoman - Halte POLTRAN	0	1	1	2	Tidak	Tidak
Halte POLTRAN - SMA 1	0	1	1	2	Tidak	Ada
Halte SMA 1 - SP Yogya Mall	0	2	2	2	Butuh	Ada
SP Yogya Mall - SP 4 Lampu Gantung	1	0	1	2	Tidak	Ada
SP 4 Lampu Gantung - SP 4 Maya	0	1	1	2	Tidak	Tidak
SP 4 Maya - Terminal Tegal	0	1	1	2	Tidak	Tidak

Tabel 8 Kebutuhan Halte Berdasarkan Jarak dan Tata Guna Lahan

Segmen	Panjang Segmen (m)	Tata Guna Lahan	Jarak Standar	Kebutuhan Halte	Halte Eksisting
Segmen Berangkat					
Terminal Tipe A kota Tegal - SP 4 Maya	2.350	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	300-400	5	1
Segmen Kembali					
SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto - SP 3 Jl. Siklepuh Raya	2.670	Campuran: perumahan, ladang, sawah dan tanah kosong	300-500	5	0
SP 3 Jl. Siklepuh Raya - Sp 3 Jl. Hanoman	2.660	Campuran: perumahan, ladang, sawah dan tanah kosong	300-500	5	0
Halte SMA 1 - SP Yogya Mall	516	Pusat kegiatan sangat padat: pasar, pertokoan	200-300	1	1

Tabel 9 Penentuan Kebutuhan TPB Berdasarkan Jarak

Segmen	Panjang Segmen (m)	Tata Guna Lahan	Jarak Standar	Kebutuhan TPB	Halte Eksisting
Segmen Berangkat					
SP Maya- SP Lampu Merah Gantung	1.680	Pusat kegiatan sangat padat, pasar dan pertokoan	200-300	5	1
SP Lampu Merah Gantung - Stasiun Tegal	1.600	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	300-500	3	0
Stasiun Tegal - SMA 1	720	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	300-400	1	0
SMA 1-Halte Poltran	890	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	300-400	1	2
Halte POLTRAN-SP 3 Jl. Hanoman	1.160	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	300-500	2	0
SP 3 Jl. Hanoman - SP 3 Jl. Siklepuh Raya	1.500	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	300-500	3	0
SP 3 Jl. Siklepuh Raya - SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto	2.000	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	300-500	4	0
SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto - SP 3 Jl. Projosumarto 1	670	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	300-500	1	0
SP 3 Jl. Sumarto 1 - Pasar Kemantran	2.560	Campuran: perumahan, ladang, sawah, dan tanah kosong	500-1.000	2	0
Segmen Kembali					
Pasar Kemantran - Sp 3 Jl. Projosumarto 1	2.560	Campuran: perumahan, ladang, sawah dan tanah kosong	300-500	2	0
SP 3 Jl. Sumarto 1 - SP 3 Jl. Hasyim Dirjosubroto	670	Campuran: perumahan, ladang, sawah dan tanah kosong	300-500	1	0
SP 3 Jl. Hanoman - Halte POLTRAN	1.160	Campuran padat: perumahan, sekolah, jasa	300-500	2	0
Halte POLTRAN - SMA 1	890	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	300-400	1	2
SP Yogya Mall - SP 4 Lampu Gantung	1.836	Pusat kegiatan sangat padat, pasar dan pertokoan	200-300	6	1

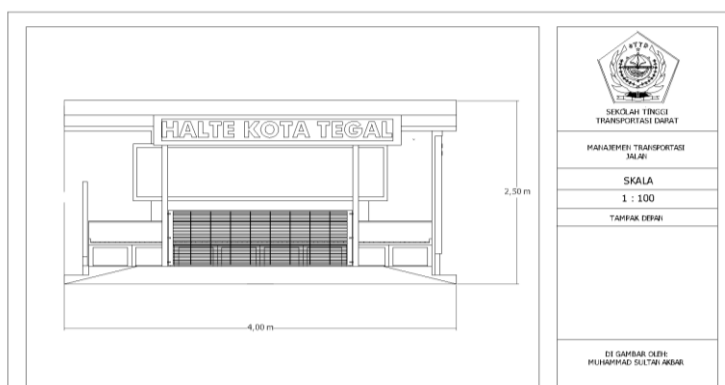
Segmen	Panjang Segmen (m)	Tata Guna Lahan	Jarak Standar	Kebutuhan TPB	Halte Eksisting
SP 4 Lampu Gantung - SP 4 Maya	1.680	Pusat kegiatan sangat padat, pasar dan pertokoan	200-300	5	0
SP 4 Maya - Terminal Tegal	2.350	Padat: perkantoran, sekolah, jasa	300-400	5	0



Gambar 5 Peta Titik Lokasi Perhentian Bus Segmen Berangkat



Gambar 6 Peta Titik Lokasi Perhentian Bus Segmen Kembali



Gambar 7 Desain Halte Usulan 2D



Gambar 8 Desain Halte Usulan 3D

Tabel 10 Rencana Operasi

No	Indikator	Kinerja	Satuan
1	Jenis Kendaraan	MPU	
2	Panjang Rute	17	Km
3	Kapasitas	10	Penumpang
4	Waktu Operasi	13 jam (05:00 – 18:00)	Jam
5	Kecepatan Rencana	30	Km/Jam
6	Penumpang/Hari	546	Orang
7	Penumpang/Jam	42	Orang
8	Faktor Muat	70%	
9	Waktu Tempuh	34	Menit (Berangkat)
10		34	Menit (Pulang)
11	Waktu Sirkulasi	78,2	Menit
12	Headway	10	Menit
13	Frekuensi	6	Kendaraan
14	Jumlah Armada SO	8	Kendaraan
15	Jumlah Armada SGO	2	Kendaraan
16	Jumlah RIT	10	Ritase

3. Analisis Biaya Operasional Kendaraan

Tabel 11 Rekapitulasi Biaya Operasional Kendaraan Per Kilometer

REKAPITULASI BIAYA		TOTAL
BIAYA OPERASIONAL PER-KM		
1	Biaya Investasi Armada	Rp 68,34
2	Biaya Operasional Dan Pemeliharaan	Rp 1.229,49
	Biaya Investasi Sistem Monitoring Keselamatan Keamanan Dan Perilaku	-
3	Penumpang	
4	Biaya Awak Kendaraan Per Bus	Rp 883,58
5	Biaya Peningkatan Fasilitas	-
6	Biaya Asuransi Penumpang	-
7	Biaya Tidak Langsung	
	a. Biaya Pegawai Kantor	Rp 817,06
	b. Biaya Pengelolaan	Rp 421,03
8	Total Biaya/Km	Rp 3.419,50
9	Margin Laba (10%)	Rp 341,95
10	Pph (2%)	Rp 68,39
	Total Rp/Km	Rp 3.829,84

Tabel 12 Perilaku Pengguna Kendaraan Roda 4

Rute	Panjang Rute	Biaya Per Pnp/Km	Tarif
Tegal - Kemantran	17 Km	Rp 601,83	Rp 10.231,14

Tabel 13 Hasil Analisis ATP dan WTP

Trayek	Tarif Eksisting	Tarif Berdasarkan BOK (Operasional Baru)	Tarif Berdasarkan ATP dan WTP		ATP km	WTP km	Nilai Tengah	Tarif Ideal
			ATP	WTP				
Tegal - Kemantran	Rp15.000	Rp 10.231	Rp 4.163	Rp 4.709	Rp 244,88	Rp 277,00	Rp 260,94	Rp 4.436,00

Buy The Service merupakan salah satu program yang digagas oleh pemerintah melalui Kementerian Perhubungan untuk memberikan pelayanan yang maksimal dari segi kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna angkutan umum. Operator hanya mengoperasikan kendaraan berdasarkan rencana operasi, Standar Operasional Prosedur (SOP) dan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang telah ditetapkan. Pada pelaksanaannya program Buy The Service memiliki 2 cara yaitu dengan subsidi penuh dan dengan selisih.

Tabel 14 Biaya Operasional Kendaraan pengoperasian *Buy The Service* Penuh

No	Trayek	Jumlah Armada	Tarif kend/km (Rp)	Panjang Trayek per km/hari	Biaya Operasional Kendaraan	
1	Tegal-Kemantran	8	Rp 10.231	340	Per Hari (Rp)	Rp 27.828.320
					Per Bulan (Rp)	Rp 834.849.600
					Per Tahun (Rp)	Rp 10.018.195.200

Tabel 15 Perbandingan Tarif ATP, WTP dan BOK

Tarif ATP dan WTP	Tarif BOK
Rp 4.436	Rp 10.231

Tabel 16 Besaran Subsidi Tarif Ideal Penumpang

Tarif Eksisting	Tarif BOK	ATP km	WTP km	Nilai Tengah	Tarif Ideal	subsidi
Rp15.000	Rp10.231,00	Rp 244,88	Rp 277,00	Rp 260,94	Rp 4.436,00	Rp 5.795,00

Tabel 17 Besaran Subsidi Tarif ideal per Trayek/Tahun

Asumsi Penumpang terangkut/hari	Jumlah armada SO	Hari Operasi/bulan	subsidi	subsidi/hari	Subsidi/Armada	subsidi per armada/bulan	Subsidi per trayek/tahun
546	8	30	Rp 5.795,00	Rp 3.164.070,00	Rp 395.508,75	Rp 11.865.262,50	Rp 1.139.065.200,00

KESIMPULAN

Adapun kesimpulan yang bisa diambil dalam judul tentang Penerapan Skema Buy The Service Pada Angkutan Perkotaan Trayek Tegal - Kemantran ini adalah sebagai berikut:

1. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa kinerja angkutan perkotaan Trayek Tegal - Kemantran saat ini belum memenuhi standar pelayanan minimum yang ditetapkan. Load factor hanya mencapai 27%, headway 47 menit, dan frekuensi kendaraan pada jam sibuk hanya 3 kendaraan per jam. Untuk meningkatkan layanan, diperlukan perbaikan menyeluruh pada semua aspek, termasuk keselamatan, kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.
2. Penerapan skema Buy The Service diusulkan dengan menggunakan armada MPU berkapasitas 10 penumpang yang dilengkapi berbagai fasilitas modern. Analisis menunjukkan peningkatan signifikan dengan headway 10 menit, faktor muat 70%, dan kebutuhan 8 kendaraan. Rute direncanakan dengan penambahan halte dan titik pemberhentian bus yang sesuai standar teknis. Jadwal operasional dirancang untuk 13 jam sehari dengan waktu perjalanan 34 menit dan toleransi waktu 3,4 menit.
3. Dari segi finansial, Biaya Operasional Kendaraan (BOK) dihitung sebesar Rp 3.419,50 per kendaraan-kilometer, dengan tarif yang direncanakan Rp 10.231,14. Analisis ATP dan WTP menunjukkan kemampuan dan kemauan masyarakat membayar sekitar Rp 4.000 - Rp 4.700. Dalam skema Buy The Service, jika pemerintah menanggung 100% biaya, diperlukan anggaran Rp 10.018.195.200 per tahun. Alternatifnya, jika diterapkan tarif berdasarkan ATP dan WTP, pemerintah perlu mensubsidi selisihnya, yaitu sekitar Rp 1.139.065.200 per tahun. Pilihan ini memungkinkan peningkatan layanan transportasi dengan beban finansial yang lebih terjangkau bagi pemerintah.

SARAN

Setelah melakukan kajian terhadap penerapan skema Buy The Service pada angkutan perkotaan di Kota Tegal Rute Tegal - Kemantran. Adapun beberapa saran yang akan disampaikan sebagai berikut:

1. Perlu adanya pembentukan operator yang sesuai untuk mengelola angkutan perkotaan di Kota Tegal dengan penerapan skema Buy The Service ini dimana operator tersebut berada dibawah pengawasan Dinas Perhubungan Kota Tegal serta melakukan perjanjian terkait Standar Pelayanan Minimum (SPM) untuk mengatur hak dan kewajiban penyedia jasa dan penyelenggara.
2. Selalu melakukan evaluasi kinerja dan pelayan secara rutin terhadap pengoperasian angkutan perkotaan dengan skema Buy The Service ini di Kota Tegal untuk menciptakan pelayanan transportasi yang baik kedepannya seperti aman, murah dan efisien.
3. Perlu adanya strategi dorong (push strategy), dapat berupa pembatasan kendaraan pribadi, berupa jalan berbayar (kutipan kemacetan, polusi, kendaraan berat), pajak penjualan atau bea masuk impor kendaraan, sistem kuota kendaraan, parkir progresif, pembatasan dengan nomor plat kendaraan, penerapan kawasan rendah emisi, kawasan dengan batas kecepatan rendah untuk mendukung kualitas pelayanan angkutan umum yang sudah di perbaiki. .

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22. (2009). *Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan*. 47(57), 3.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2019). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. *PM 15 Tahun 2019*, 13.
- Direktur Jendral Perhubungan Darat. (1996). Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat nomor :

271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekrayaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. *Kementrian Perhubungan Republik Indonesia*, 38.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. (2002). Surat Keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 687 Tahun 2002 Tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur. *Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, SK.687/AJ.206/DRJD/2002*, 2–69.

Muryanto, D., & Bustamin, M. O. (2018). *Kajian Dimensi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Sidoarjo Terhadap Load Factor*. 206–211.