

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Studi

Kebutuhan akan angkutan merupakan bagian integral dalam kehidupan sehari-hari. Hampir segala aspek kehidupan manusia tidak terlepas dari keperluan akan angkutan. Tingkat kehidupan masyarakat yang tumbuh dan berkembang menuntut perkembangan sistem perangkutan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat yang mobilitasnya semakin tinggi. Bagi kota dengan kebutuhan akan angkutan ditambah dengan banyaknya mobilitas orang setiap hari. Peningkatan kebutuhan akan berpergian mengharuskan pula peningkatan kesediaan kendaraan, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan angkutan umum. Salah satu tolak ukur keberhasilan pengelolaan perangkutan adalah terpenuhinya kebutuhan kendaraan atau armada yang siap operasi pada saat diperlukan dalam jumlah yang optimal (Munawar, 2005; 29).

Menurut Woodward jika ditinjau dari segi kinerja angkutan umum, dalam pengoperasiannya harus lah mempertimbangkan hal-hal sebagai berikut; Kecepatan Perjalanan, Kecepatan Operasional, Headway, Waktu Tunggu, dan *Load factor*. Setelah tercapainya kinerja yang baik dalam pengoperasian angkutan umum, maka penjadwalan armada akan tepat waktu dan kepuasan masyarakat akan kinerja angkutan umum perkotaan ini semakin tinggi. Penentuan tarif atau upaya pendapatan dari jasa layanan angkutan harus dilakukan sedemikian rupa, sehingga dapat diraih keuntungan yang wajar guna : (1) menjaga kelangsungan pelayanan jasa angkutan, (2) meningkatkan mutu pelayanan jasa angkutan, dan (3) mengembangkan usaha. Di sisi lain harus diupayakan agar biaya operasi dapat ditekan serendah mungkin. Jika biaya tak dapat ditekan menjadi lebih rendah dari penerimaan, maka tak ada alasan untuk meneruskan usaha.

Surakarta sebagai salah satu kota yang memiliki tingkat pergerakan aktifitasnya cukup tinggi, maka sangat diperlukan suatu angkutan umum yang dapat mengakomodasi semua pengguna jasa transportasi. Hal ini dibuktikan dengan sektor pariwisata dan ekonomi daerah Surakarta yang berkembang cukup pesat dengan adanya dukungan dari sektor transportasi. Bentuk dukungan tersebut adalah tersedianya moda transportasi yang dapat digunakan di Surakarta seperti angkutan umum. Angkutan umum yang ada di kota Surakarta terbagi dalam beberapa jenis angkutan, misalnya; ojek, becak, angkutan kota, bus kota. Salah satu yang saat ini sedang digalakkan pengaturannya oleh pemerintah Surakarta adalah Batik Solo Trans (BST). Maksud dan tujuan adanya BST adalah untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan umum di Surakarta, oleh sebab itu BST mempunyai sistem tersendiri yang berkonsep cepat, tepat waktu, nyaman, dan aman (Yanuarti, 2012).

Dalam pengoperasian angkutan BST dikelola oleh pihak swasta, yaitu PT. Bengawan Solo Transport dan Pemerintah Kota sebagai Pengawasnya. Banyaknya perusahaan swasta yang mengelola angkutan umum bus kota sehingga diperlukan kebijakan dari pihak pemerintah dalam hal ini pemerintah Kota Surakarta agar sistem dapat berjalan dengan lancar untuk mencapai pelayanan yang maksimal, salah satu kebijakan yang sangat penting yaitu penentuan tarif angkutan dan kinerja angkutan umum sehingga keberadaan angkutan umum dapat menghubungkan kawasan *sub urban* dan *rural* ke kawasan *urban* dan *Central Business District (CBD)* dengan penjadwalan moda yang rapi dan headway yang teratur.

Disisi lain, penetapan tarif resmi BST oleh pemerintah merupakan sesuatu yang berpengaruh langsung terhadap daya guna masyarakat, khususnya para pemakai. Dalam penentuan tarif resmi BST harus memerlukan kebijakan yang diterima oleh semua pihak yang terkait. Karena penentuan tarif harus dapat menjembatani kepentingan penumpang selaku konsumen dan pengusaha/operator bus kota selaku penyedia jasa, agar operasional bus

kota terus berlangsung. Bus BST koridor II ini merupakan salah satu angkutan bus kota yang melayani daerah strategis, dilihat dari rutenya yang melewati kawasan Sekolah, daerah perbelanjaan, Rumah sakit, dan Hotel sehingga dengan pemilihan rute ini, diharapkan penumpang Bus BST Koridor II dapat mewakili penumpang angkutan bus kota yang ada di Kota Surakarta dalam memberikan kebijakan penentuan tarif angkutan bus kota. Banyaknya faktor yang mempengaruhi penentuan tarif seperti, Kondisi ekonomi masyarakat, Biaya pemeliharaan/suku cadang, harga bahan bakar, sarana dan prasana dan sebagainya.

Maka dalam Tugas Akhir ini penting untuk mengevaluasi kinerja angkutan umum beserta biaya operasional kendaraan. Manfaat dari studi ini adalah untuk mengetahui nilai kinerja angkutan umum yang terdiri dari : Kecepatan Perjalanan, Kecepatan Operasional, Headway, Waktu Tunggu, dan Load factor. Mendapatkan nilai tarif angkutan umum yang sesuai berdasarkan perhitungan Biaya Operasional Kendaraan menggunakan metode *Pacific Consultant International* (PCI) model non tol, metode ini dikembangkan di Jepang yang memiliki karakteristik, jarak dan prasarana transportasi yang berbeda dengan Indonesia dan digunakan oleh PT. Jasa Marga yang dikembangkan sejak tahun 1979 dalam *Feasibility Study* Jakarta Intra Urban yang sampai saat ini masih digunakan. Model PCI ini hanya menyertakan satu variable (kecepatan) dalam perhitungannya.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tugas akhir yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan rumusan masalah Tugas Akhir sebagai berikut :

- 1) Bagaimana hasil evaluasi kinerja angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta ?
- 2) Bagaimana karakteristik penumpang angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta ?

- 3) Berapa besar Biaya Operasional Kendaraan (BOK) angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta menurut metode PCI Model non tol ?
- 4) Bagaimana penjadwalan pelayanan angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta?
- 5) Bagaimana rekomendasi pelayanan angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta?

1.3 Batasan Masalah

Untuk mempermudah pembahasan Tugas Akhir ini maka diberikan batasan Tugas Akhir sebagai berikut :

- 1) Angkutan umum yang distudi adalah angkutan bus BST dengan rute yang diamati adalah rute koridor II Kota Surakarta (Kartasura – Palur PP).
- 2) Evaluasi kinerja angkutan umum berdasarkan pada :
 - a. *Load factor*.
 - b. Kecepatan Operasional.
 - c. Kecepatan Perjalanan.
 - d. *Headway*.
 - e. Waktu Tunggu.

.Wawancara kondisi pengguna angkutan umum dideskripsikan pada ;

 - f. Umur, Jenis kelamin, Pekerjaan penumpang
 - g. Asal dan tujuan penumpang
 - h. Banyaknya pergantian moda
 - i. Moda sebelum dan sesudah menggunakan angkutan umum
- 3) Matriks asal tujuan hanya didasarkan pada sampel sebanyak 10% dari populasi yang disurvei dan kondisi pengguna secara acak.
- 4) Rekomendasi penjadwalan hanya untuk hari kerja pada jam sibuk.
- 5) Perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) menggunakan metode *Pacific Consultant International* (PCI) model non tol dengan didasarkan pada hasil wawancara dengan pengelola angkutan umum dan tidak semua komponen BOK dapat diteliti secara seksama mengingat keterbatasan dan mutu yang ada.

- 6) Pengambilan data dilakukan selama waktu operasi angkutan bus kota pada hari kerja dan hari libur, pada jam sibuk dan tidak sibuk.

1.4 Tujuan Tugas Akhir

Tujuan dari Tugas Akhir ini adalah :

- 1) Mendapatkan data kinerja angkutan umum Bus Batik Solo Trans Koridor II Kota Surakarta.
- 2) Memperoleh karakteristik pengguna angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta.
- 3) Menghitung Biaya Operasional BST koridor II berdasarkan data di lapangan dengan metode *Pacific Consultant International* (PCI) model non tol.
- 4) Merekomendasikan penjadwalan BST Koridor II Kota Surakarta dengan tepat.
- 5) Merekomendasikan pelayanan angkutan umum BST Koridor II Kota Surakarta dengan tepat.

1.5 Manfaat Tugas Akhir

Manfaat dari Tugas Akhir ini adalah :

- 1) Memenuhi mata kuliah Tugas akhir sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar A.Md (Ahli Madya).
- 2) Mengetahui kinerja pelayanan BST Koridor II Kota Surakarta.
- 3) Memberi rekomendasi penjadwalan BST Koridor II Kota Surakarta.
- 4) Memberi informasi tata cara perhitungan *load factor*, kecepatan Operasional, Kecepatan Perjalanan, *Headway*, dan Waktu Tunggu.
- 5) Memberikan informasi tata cara perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) metode *Pacific Consultant International* (PCI) model non tol dan penentuan tarif berdasarkan SK Dirjen 687/AJ.206/DRJD/2002 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Diwilayah Perkotaan Dalam Trayek Tetap dan Teratur.

