

Dokumentasi Evaluasi Program *Buy-the-Service* Teman Bus di Indonesia

Februari 2023





Institute for Transportation Development Policy (ITDP) merupakan lembaga nirlaba yang sudah berdiri sejak tahun 1985 dan berkantor pusat di New York, Amerika Serikat, dengan fokus utama menciptakan transportasi yang berkelanjutan di kota-kota di dunia. ITDP Indonesia selama hampir dua dekade telah memberikan bantuan teknis kepada pemerintah daerah di Indonesia seperti Jakarta, Semarang, Surabaya, Bandung, dan Medan dalam mendukung pengembangan transportasi berkelanjutan melalui transportasi publik massal, fasilitas pejalan kaki, manajemen parkir dan kawasan berbasis transit (TOD).

Didukung oleh:



Dipublikasikan oleh:

Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia

Disusun oleh:

Vinensia Nanlohy

Editor:

Faela Sufa

Gonggontua Eskanto Sitanggang

Dipublikasikan pada:

Februari 2023

DAFTAR ISI

DAFTAR ISI	3
DAFTAR GAMBAR	6
DAFTAR TABEL	9
Kata Pengantar	10
1. Pendahuluan	11
1.1. Latar Belakang	11
1.2. Tujuan	13
1.3. Metode	13
2. Program Buy-the-Service (BTS) Teman Bus	15
2.1. Penyelenggaraan Subsidi Transportasi Publik Perkotaan	15
2.2. Tujuan dan Mekanisme Pengelolaan Subsidi Transportasi Publik Perkotaan pada Program BTS	16
2.3. Kriteria Penerima Subsidi Transportasi Publik Perkotaan	17
3. Evaluasi Transportasi Publik di 10 Kota BTS	20
3.1. Parameter Evaluasi Program BTS	20
3.2. Evaluasi Program BTS Teman Bus di 9 Kota	22
3.2.1. Kota Medan	22
3.2.1.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kota Medan	22
3.2.1.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kota Medan	25
3.2.1.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kota Medan	28
3.2.2. Kota Palembang	30
3.2.2.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kota Palembang	30
3.2.2.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kota Palembang	32
3.2.2.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kota Palembang	35
3.2.3. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta - Kota Yogyakarta	37
3.2.3.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	37
3.2.3.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	39
3.2.3.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta	41
3.2.4. Provinsi Bali - Kota Denpasar	44
3.2.4.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Bali	44
3.2.4.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Bali	46
3.2.4.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Bali	48
3.2.5. Provinsi Jawa Barat - Cekungan Bandung	50
3.2.5.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Jawa Barat	50
3.2.5.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Jawa Barat	52

3.2.5.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Jawa Barat	54
3.2.6. Kabupaten Banyumas	57
3.2.6.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kabupaten Banyumas	57
3.2.6.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kabupaten Banyumas	59
3.2.6.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kabupaten Banyumas	61
3.2.7. Kota Surabaya	64
3.2.7.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kota Surabaya	64
3.2.7.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kota Surabaya	66
3.2.7.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kota Surabaya	68
3.2.8. Provinsi Kalimantan Selatan - Kota Banjarmasin	71
3.2.8.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Kalimantan Selatan	71
3.2.8.2. Kinerja Operasional Teman Bus di Provinsi Kalimantan Selatan	73
3.2.8.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Kalimantan Selatan	75
3.2.9. Provinsi Sulawesi Selatan - Kota Makassar	78
3.2.9.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Sulawesi Selatan	78
3.2.9.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Sulawesi Selatan	80
3.2.9.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Sulawesi Selatan	81
3.3. Studi Kasus Kota Surakarta - Reformasi Transportasi Publik dan Evaluasi BTS	84
3.3.1. Profil Kota Surakarta	84
3.3.2. Kebijakan Transportasi Publik Kota Surakarta	85
3.3.3. Reformasi Pelayanan Transportasi Publik Kota Surakarta	86
3.3.3.1. Peningkatan Pelayanan Transportasi Publik Kota Surakarta	86
3.3.3.2. Reformasi Pelayanan Bus Reguler Kota Surakarta	88
3.3.3.3. Reformasi Pelayanan Bus Reguler dan Angkot Kota Surakarta	93
3.3.3.4. Pelayanan Transportasi Publik Kota Surakarta Dengan Program BTS	99
3.3.3.5. Penyediaan Infrastruktur dan Sistem Informasi Transportasi Publik	103
3.3.3.6. Sosialisasi Transportasi Publik	107
3.3.4. Evaluasi Program Teman Bus BST Kota Surakarta	108
3.3.4.1. Analisis Indikator Kinerja Pelayanan BST	108
3.3.4.2. Analisis Indikator Kualitas Pelayanan BST	112
3.3.4.3. Analisis Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus	114
3.3.4.4. Analisis Persepsi Pengguna Pelayanan BST	117
3.3.4.5. Analisis Kesejahteraan Pengemudi BST	126
3.3.4.6. Analisis Penerapan Sistem Satu Arah dengan Contra Flow Bus Lane (SSA-CFBL)	130
3.3.4.7. Analisis Disintegrasi Konsep Pembangunan Sistem Transportasi	133
3.3.4.8. Analisis Kecelakaan Bus BST	135
3.4. Rangkuman Hasil Evaluasi dan Poin Penting Pembelajaran	137
3.4.1. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di 10 Kota BTS	137
3.4.2. Poin Penting Hasil Audiensi Program BTS Teman Bus di 10 Kota	138

3.4.3. Poin Penting Pembelajaran dari Studi Kasus Kota Surakarta	144
4. Rekomendasi Keberlanjutan Program Buy-the-Service Teman Bus di Daerah	146
4.1. Pemilihan Trayek BTS	146
4.2. Pemilihan dan Sinergitas dengan Operator Lokal	147
4.3. Koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah	148
4.4. Dukungan Pemerintah Kota/Kabupaten Sekitar	150
4.5. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus	150
4.6. Proses Pengawasan dan Evaluasi	151
4.7. Perangkat Informatika dan Teknologi Teman Bus	152
4.8. Mekanisme Transisi Program BTS Teman Bus dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah	153
4.9. Pemilihan Kota Baru BTS	153
Daftar Pustaka	155
Lampiran	160

DAFTAR GAMBAR

- Gambar 1. Wilayah BTS di Indonesia (data per Juni 2022)
- Gambar 2. Mekanisme Pemberian Subsidi Transportasi Publik Perkotaan Skema BTS
- Gambar 3. Rute Layanan Trans Metro Deli
- Gambar 4. Rencana Koridor BRT di Kota Medan
- Gambar 5. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Deli (penumpang/bulan)
- Gambar 6. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Deli (penumpang/bus.hari)
- Gambar 7. Biaya per penumpang layanan Trans Metro Deli (rupiah/penumpang)
- Gambar 8. Jaringan trayek a) Teman Bus Palembang b) Feeder Teman Bus Palembang c) LRT Palembang
- Gambar 9. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Palembang (penumpang/bulan)
- Gambar 10. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Palembang (penumpang/bus.hari)
- Gambar 11. Biaya per penumpang layanan Teman Bus Palembang (rupiah/penumpang)
- Gambar 12. Jaringan trayek a) Teman Bus Jogja b) Trans Jogja
- Gambar 13. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Jogja (penumpang/bulan)
- Gambar 14. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Jogja (penumpang/bus.hari)
- Gambar 15. Biaya per penumpang layanan Teman Bus Jogja (rupiah/penumpang)
- Gambar 16. Jaringan trayek Trans Metro Dewata
- Gambar 17. Jumlah penumpang pelayanan Trans Metro Dewata (penumpang/bulan)
- Gambar 18. Jumlah penumpang pelayanan Trans Metro Dewata (penumpang/bus.hari)
- Gambar 19. Biaya per penumpang pelayanan Trans Metro Dewata (rupiah/penumpang)
- Gambar 20. Jaringan trayek Trans Metro Pasundan
- Gambar 21. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Pasundan (penumpang/bulan)
- Gambar 22. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Pasundan (penumpang/bus.hari)
- Gambar 23. Biaya per penumpang layanan Trans Metro Pasundan (rupiah/penumpang)
- Gambar 24. Jaringan trayek a) Trans Banyumas dan b) Trans Jateng
- Gambar 25. Jumlah penumpang layanan Trans Banyumas (penumpang/bulan)
- Gambar 26. Jumlah penumpang layanan Trans Banyumas (penumpang/bus.hari)
- Gambar 27. Biaya per penumpang layanan Trans Banyumas (rupiah/penumpang)
- Gambar 28. Jaringan trayek Trans Semanggi Surabaya
- Gambar 29. Jumlah penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya (penumpang/bulan)
- Gambar 30. Jumlah penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya (penumpang/bus.hari)
- Gambar 31. Biaya per penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya (rupiah/penumpang)
- Gambar 32. Jaringan trayek Trans Banjarbakula
- Gambar 33. Jumlah penumpang layanan Trans Banjarbakula (penumpang/bulan)
- Gambar 34. Jumlah penumpang layanan Trans Banjarbakula (penumpang/bus.hari)
- Gambar 35. Biaya per penumpang layanan Trans Banjarbakula (rupiah/penumpang)
- Gambar 36. Jaringan trayek Trans Mamminasata
- Gambar 37. Jumlah penumpang layanan Trans Mamminasata (penumpang/bulan)
- Gambar 38. Jumlah penumpang layanan Trans Mamminasata (penumpang/bus.hari)
- Gambar 39. Biaya per penumpang layanan Trans Mamminasata (rupiah/penumpang)
- Gambar 40. BST Koridor 1
- Gambar 41. Diskusi pembentukan kelembagaan transportasi publik

- Gambar 42. Diskusi perencanaan jaringan pelayanan transportasi publik
- Gambar 43. Jaringan pelayanan bus BST
- Gambar 44. Jaringan layanan BST dan Angkot
- Gambar 45. Armada angkot (Sumber: Budi Yulianto, 2017)
- Gambar 46. Armada feeder BST (Sumber: Budi Yulianto, 2017)
- Gambar 47. Jaringan BST dan Feeder
- Gambar 48. Lokasi keberadaan feeder BST terdeteksi berada diluar wilayah pelayanannya (Sumber: Budi Yulianto, 2019)
- Gambar 49. Jaringan trayek BST
- Gambar 50. Jaringan trayek Feeder BST
- Gambar 51. Jaringan layanan Trans Jateng
- Gambar 52. Lajur khusus BST di Jalan Brigjen Slamet Riyadi
- Gambar 53. Infrastruktur Shelter Kerten
- Gambar 54. Terminus Sub Terminal Tipe C Pelangi Mojosongo (Sumber: Budi Yulianto, 2022)
- Gambar 55. Halte BST dengan fasilitas PTIS (Sumber: Budi Yulianto, 2022)
- Gambar 56. Halte permanen BST low entry (Sumber: Budi Yulianto, 2022)
- Gambar 57. Halte permanen BST low entry di Kabupaten Sukoharjo (Sumber: Budi Yulianto, 2022)
- Gambar 58. Sosialisasi layanan BST di SMPN 10 Kota Surakarta (Sumber: PT BST, 2022)
- Gambar 59. Kegiatan edutrip SMP Kristen 1 dan SDN Tempel Kota Surakarta (Sumber: PT BST, 2022)
- Gambar 59. Kegiatan edutrip SMP Kristen 1 dan SDN Tempel Kota Surakarta (Sumber: PT BST, 2022)
- Gambar 60. Jumlah penumpang layanan bus BST (penumpang/bulan)
- Gambar 61. Jumlah penumpang layanan bus BST (penumpang/bus.hari)
- Gambar 62. Jumlah penumpang layanan feeder BST (penumpang/bulan)
- Gambar 63. Jumlah penumpang layanan feeder BST (penumpang/bus.hari)
- Gambar 64. Biaya per penumpang layanan bus BST dan Gambar 65. Feeder BST (rupiah/penumpang)
- Gambar 66. Kecepatan perjalanan bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
- Gambar 67. Waktu perjalanan bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
- Gambar 68. Profil responden pengguna pelayanan BST menurut jenis kelamin
- Gambar 69. Halte permanen low entry
- Gambar 70. Halte permanen high deck (kiri) dan halte portabel high deck (kanan)
- Gambar 71. Penumpang naik dan turun tidak menggunakan fasilitas halte
- Gambar 72. Bus stop BST
- Gambar 73. Diagram kartesius Importance-Performance Analysis
- Gambar 74. Penghasilan sebelum menjadi pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
- Gambar 75. Penghasilan sebelum menjadi pengemudi feeder BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
- Gambar 76. Jumlah sepeda motor yang dimiliki oleh pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
- Gambar 77. Jumlah sepeda motor yang dimiliki oleh pengemudi feeder BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
- Gambar 78. Kepemilikan rumah tinggal pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis,

- 2022)
- Gambar 79. Kepemilikan rumah tinggal pengemudi feeder BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
 - Gambar 80. Jumlah peminjaman di bank atau lainnya sebelum dan sesudah menjadi pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
 - Gambar 81. Jumlah peminjaman di bank atau lainnya sebelum dan sesudah menjadi pengemudi feeder BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
 - Gambar 82. Trayek BST Koridor 1
 - Gambar 83. Trayek BST Koridor 1 di fasilitas contra flow bus lane
 - Gambar 84. Kondisi badan Jalan Brigjen Slamet Riyadi a) sebelum dan b) setelah penerapan SSA-CFBL
 - Gambar 85. SSA-CFBL Jalan Brigjen Slamet Riyadi (Sumber: Budi Yulianto, 2022)
 - Gambar 86. Perbandingan jumlah penumpang bus BST Koridor 1 di tahun 2019 dan 2022 (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
 - Gambar 87. Kawasan Purwosari
 - Gambar 88. Perbandingan jumlah penumpang naik bus BST Koridor 2 di Halte Stasiun Purwosari dan Stasiun Balapan (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
 - Gambar 89. Kejadian kecelakaan bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)
 - Gambar 90. Kejadian kecelakaan bus BST akibat pengemudi kendaraan lain (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

DAFTAR TABEL

- Tabel 1. Pelaksanaan Audiensi dengan Provinsi/Kota/Kabupaten BTS di Indonesia
- Tabel 2. Kriteria Pemerintah Daerah yang masuk dalam program pembangunan angkutan massal RPJMN 2020-2024
- Tabel 3. Legalitas pengembangan transportasi publik perkotaan di 10 kota BTS
- Tabel 4. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Metro Deli
- Tabel 5. Data operasional transportasi publik perkotaan Teman Bus Palembang dan feeder Teman Bus Palembang
- Tabel 6. Data operasional transportasi publik perkotaan Teman Bus Jogja
- Tabel 7. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Metro Dewata
- Tabel 8. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Metro Pasundan
- Tabel 9. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Banyumas
- Tabel 10. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Semanggi Surabaya
- Tabel 11. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Banjarbakula
- Tabel 12. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Mamminasata
- Tabel 13. Transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta tahun 2014
- Tabel 14. Transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta tahun 2019
- Tabel 15. Data operasional Teman Bus BST
- Tabel 16. Time headway bus BST
- Tabel 17. Profil responden pengguna pelayanan BST menurut kelompok usia
- Tabel 18. Pernyataan Indikator pelayanan
- Tabel 19. Skala Linkert
- Tabel 20. Temuan hasil audiensi dengan 10 Kota BTS
- Tabel 21. Perbandingan SiLPA dan Estimasi Anggaran BTS

Kata Pengantar

ITDP Indonesia melalui kegiatan *Scaling Up Clean Urban Mobility in Indonesia* yang didanai oleh ClimateWorks Foundation (CWF) sejak tahun 2022 telah melakukan pendampingan kepada Pemerintah Kota Medan, Pemerintah Kota Semarang dan Pemerintah Pusat (Kementerian Perhubungan) untuk mempercepat dan mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan dan berkeadilan di Indonesia.

Sebagai bentuk bantuan teknis terhadap Kementerian Perhubungan, ITDP Indonesia telah melakukan evaluasi Program *Buy-the-Service* (BTS) Teman Bus dari Kementerian Perhubungan yang telah diimplementasikan sejak tahun 2020. Hal ini dilakukan guna mengetahui kinerja program BTS di 10 kota di Indonesia dan memberikan rekomendasi agar kinerja layanan program BTS dapat ditingkatkan. Selain itu, evaluasi program BTS juga dapat digunakan sebagai momentum untuk melihat dan juga memberikan rekomendasi terhadap kesiapan pemerintah pusat dan daerah dalam memastikan keberlanjutan program BTS di 10 kota Indonesia. Rekomendasi yang dikeluarkan dari analisis ini mencakup berbagai aspek terkait perbaikan dari implementasi saat ini dan juga terkait pemilihan kota baru untuk program ini.

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Perkotaan mengalami perkembangan secara dinamis dan tumbuh sebagai konsentrasi penduduk, prasarana dan sarana, kegiatan sosial dan ekonomi, serta inovasi. Penduduk perkotaan mengalami pertumbuhan sesuai dengan kondisi ekonomi, sosial, dan budaya, di mana penambahan penduduk cenderung diikuti dengan perpindahan penduduk desa ke kota (urbanisasi). Ketika perkotaan berkembang menjadi lebih modern, kualitas ruang perkotaan justru mengalami degradasi, di mana transportasi dan ruang terbuka hijau mengalami tekanan yang besar dari pembangunan perkotaan yang masif. Proses urbanisasi yang tidak terkendali mengakibatkan terjadinya *urban sprawl* yaitu proses berkembangnya permukiman di kawasan suburban dengan kepadatan penduduk yang rendah dan tersebar. Penggunaan kendaraan bermotor pribadi sebagai sarana transportasi, inefisiensi pembangunan infrastruktur, dan konversi lahan tidak terbangun menjadi terbangun yang cenderung menggunakan lahan seluas-luasnya untuk penyediaan sarana dan prasarana kendaraan bermotor pribadi. Di sisi lain, pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor pribadi yang tidak terkendali menambah volume lalu lintas di jaringan jalan melampaui kapasitas jalan pada kondisi jam sibuk. Sebagai konsekuensinya, maka perkotaan mengalami permasalahan transportasi dan tata guna lahan yang akut, tidak saja dari aspek lingkungan namun juga dari aspek sosial, dan ekonomi.

Dalam meminimalisir permasalahan transportasi di kawasan perkotaan, kebijakan pemerintah menerapkan pola pengembangan transportasi berorientasi pada mobil melalui upaya peningkatan kapasitas jalan (*capacity concept*), di mana bukan merupakan solusi yang tepat. Pembangunan infrastruktur yang berorientasi pada mobil gagal memenuhi permintaan transportasi yang berkembang pesat sehingga mengakibatkan tingkat kemacetan lalu lintas yang semakin akut.¹ Sehubungan dengan fenomena tersebut, maka kota-kota di dunia mengubah pola pengembangan transportasinya dengan menggunakan konsep transportasi berkelanjutan (*sustainable transport concept*). Transportasi berkelanjutan menekankan pada penggunaan transportasi publik, sepeda, dan berjalan kaki serta tidak mendorong penggunaan moda transportasi bermotor pribadi seperti mobil dan sepeda motor.²

Di Indonesia, penyelenggaraan dan penyediaan pelayanan angkutan umum (transportasi publik) merupakan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana pemerintah wajib menyelenggarakan dan menyediakan pelayanan angkutan umum yang aman, nyaman, selamat dan terjangkau bagi masyarakat.³ Transportasi publik merupakan sistem transportasi yang mengedepankan konsep berkelanjutan dan berkeadilan yang melayani kebutuhan sosial dan ekonomi semua kalangan masyarakat serta berwawasan lingkungan. Keberadaan transportasi publik di kota-kota Indonesia, secara umum, belum memberikan pelayanan yang diharapkan sesuai dengan ketentuan undang-undang. Pelayanan

¹ Buis, J., 2009. *A new Paradigm for Urban Transport Planning: Cycling Inclusive Planning at the Pre-event Training Workshop on Non-Motorized Transport in Urban Areas. 4th Regional EST Forum in Asia, 23 February 2009, Seoul, Republic of Korea.*

² UN (United Nations), 2010. *Shanghai Manual - A Guide for Sustainable Urban Development in the 21st Century.*

³ Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

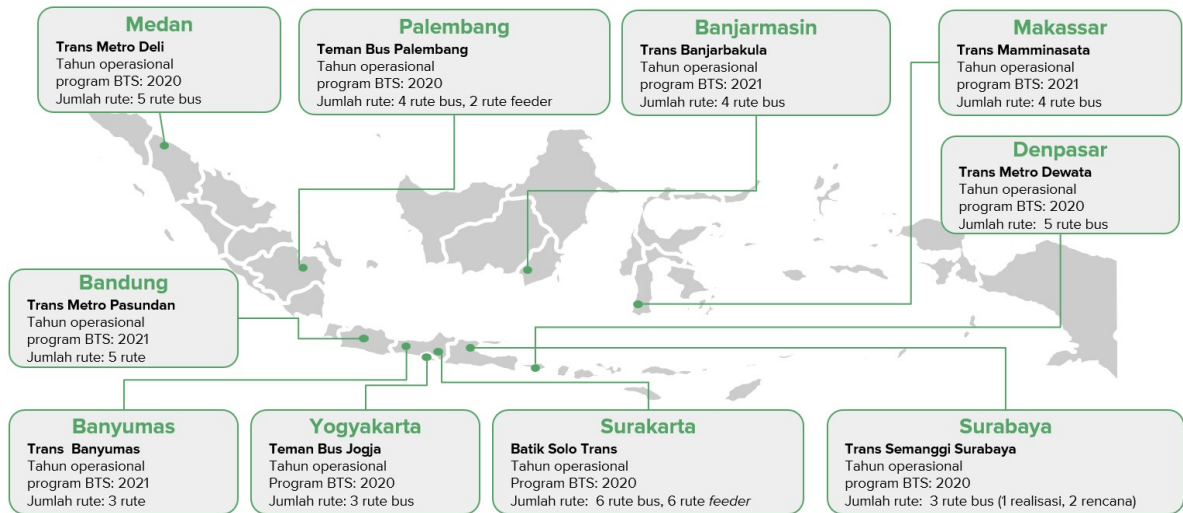
transportasi publik di sebagian besar kawasan perkotaan di Indonesia masih bersifat konvensional dan pemerintah memiliki intervensi yang terbatas dalam operasionalnya. Beberapa karakteristik dari transportasi publik di sebagian besar kawasan perkotaan di Indonesia adalah sebagai berikut: (i) pengelolaan dilakukan secara perseorangan yang tidak berbadan hukum; (ii) operator berbadan hukum dalam bentuk koperasi atau perusahaan terbatas tanpa memiliki standar operasional prosedur (SOP); (iii) pendapatan pengemudi berdasarkan jumlah penumpang yang diangkut (setoran); (iv) trayek operasional saling tumpang tindih; dan (v) rendahnya pengawasan dan evaluasi pelayanan terhadap standar pelayanan minimal (SPM) yang ditetapkan oleh pemerintah.

Kurangnya investasi pemerintah terhadap penyediaan infrastruktur dan pelayanan transportasi publik berdampak pada rendahnya *mode share* transportasi publik. Sehubungan dengan hal tersebut, maka pemerintah harus hadir dalam pengembangan transportasi publik dengan menyediakan infrastruktur dan pelayanan transportasi publik yang terkoneksi antar wilayah sehingga memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat. Dalam rangka menyelesaikan isu-isu pembangunan, terukur dan manfaatnya langsung dapat dipahami dan dirasakan oleh masyarakat, maka pemerintah menyusun Proyek Prioritas Strategis (*major project*) untuk melaksanakan agenda pembangunan prioritas nasional Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024 di bidang transportasi publik.⁴ Proyek prioritas strategis nomor 23 (*major project 23*) merupakan proyek pengembangan sistem angkutan umum massal perkotaan di 6 wilayah metropolitan dengan bantuan subsidi. Untuk memperluas cakupan pengembangan transportasi publik perkotaan di Indonesia, maka disusun dokumen Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 yang menetapkan kawasan perkotaan yang mendapatkan subsidi angkutan umum massal perkotaan melalui skema pembelian layanan (*buy the service*) sebanyak 21 kota.⁵ Pembangunan sistem transportasi publik perkotaan dengan bantuan subsidi ini diharapkan dapat meningkatkan mobilitas transportasi dan mengurangi tingkat kemacetan di wilayah perkotaan sehingga berpotensi terhadap penurunan tingkat kerugian ekonomi dan kerusakan lingkungan.

Sejak tahun 2020 hingga sekarang, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah berkomitmen untuk meningkatkan layanan transportasi publik di Indonesia dengan menerapkan Program *Buy-the-Service* (BTS) Teman Bus. Program ini merupakan skema pembelian layanan oleh pemerintah pusat dari anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) Kementerian Perhubungan untuk membayar operator yang menyediakan layanan transportasi publik dengan mekanisme lelang berbasis SPM yang telah ditetapkan pada trayek tertentu di beberapa kota di Indonesia. Saat ini terdapat 10 wilayah di Indonesia yang telah terpilih mendapatkan program BTS ini (lihat Gambar 1).

⁴ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024.

⁵ Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.6050/PR.002/DRJD/2020 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024



Gambar 1. Wilayah BTS di Indonesia (data per Juni 2022)

Dalam pelaksanaannya, program BTS di beberapa kota mendapatkan respon positif dari masyarakat, namun masih terdapat beberapa kendala dalam pelaksanaan BTS saat ini, yaitu sebagai berikut:

- Kebijakan yang diterapkan dalam penyediaan transportasi publik di beberapa kota di Indonesia gagal mengintegrasikan operator transportasi publik eksisting untuk berpartisipasi dalam program BTS. Hal ini menimbulkan masalah dengan operator transportasi publik eksisting saat armada BTS beroperasi di lapangan.
- Jumlah penumpang yang masih rendah di beberapa kota BTS, sehingga program ini dinilai tidak optimal.
- Isu terkait keberlanjutan program BTS dan mekanisme transfer tanggung jawab dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah juga masih perlu diperjelas.

1.2. Tujuan

Terkait dengan kendala yang telah disebutkan, adapun tujuan dari studi ini adalah sebagai berikut:

- Untuk mengevaluasi dan mengetahui keberhasilan dalam implementasi saat ini;
- Untuk mengetahui kendala dan permasalahan dalam penyelenggaraan BTS yang telah dilakukan di 10 wilayah Indonesia;
- Memberikan rekomendasi terkait peningkatan layanan sistem BTS saat ini dan rekomendasi perbaikan untuk implementasi di kota-kota baru BTS.

1.3. Metode

Untuk menjawab tujuan dari studi in, proses evaluasi dilakukan melalui analisis data *dashboard* bus BTS, dengan periode Januari 2022 - Juli 2022, dan audiensi dengan pemerintah provinsi/kota/kabupaten terkait. Tabel 1 menunjukkan jadwal pelaksanaan audiensi antar ITDP dan pemerintah daerah terkait.

Tabel 1. Pelaksanaan Audiensi dengan Provinsi/Kota/Kabupaten BTS di Indonesia

No	Instansi	Tanggal Audiensi
1	Dinas Perhubungan Kota Medan	8 Juli 2022
2	Dinas Perhubungan Kota Surakarta	12 Juli 2022
3	Dinas Perhubungan Kota Palembang	15 Juli 2022
4	Dinas Perhubungan Daerah Istimewa Yogyakarta	14 Juli 2022
5	Dinas Perhubungan Provinsi Bali	21 Juli 2022
6	Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat	19 Juli 2022
7	Dinas Perhubungan Kota Surabaya	19 Juli 2022
8	Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan	21 Juli 2022
9	Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan	22 Juli 2022
10	Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas	20 Juli 2022

Data yang diperoleh dari dashboard BTS dan audiensi kemudian dianalisis sesuai dengan implementasi pengembangan transportasi yang dapat dilakukan. Rekomendasi yang diberikan berfokus pada saran dan masukan terkait perbaikan layanan BTS yang sudah ada saat ini dan juga untuk implementasi ke depannya.

2. Program *Buy-the-Service* (BTS) Teman Bus

2.1. Penyelenggaraan Subsidi Transportasi Publik Perkotaan

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan PM No. 9 Tahun 2020, subsidi angkutan penumpang umum perkotaan adalah bantuan biaya pengoperasian untuk angkutan perkotaan dengan tarif yang ditetapkan pada trayek tertentu. Subsidi ini digunakan untuk pembelian layanan dengan tujuan memberi stimulus pengembangan angkutan penumpang umum perkotaan dengan jangka waktu yang ditentukan berdasarkan hasil evaluasi, meningkatkan minat penggunaan angkutan umum, dan kemudahan mobilitas masyarakat di kawasan perkotaan.⁶ Dalam pengoperasian transportasi publik diperlukan sebuah kerja sama kontrak antara pihak pemerintah sebagai regulator dengan pihak swasta sebagai operator yang menjalankan layanan transportasi publik. Kerja sama ini diperlukan untuk mengatasi keterbatasan sumber daya (keuangan dan manusia), faktor efisiensi dan efektivitas pemerintahan, dan pertanggungjawaban pemerintah kepada masyarakat. Dalam implementasinya, terdapat beberapa jenis kontrak pengoperasian transportasi publik.⁷

Program *Buy-the-Service* Teman Bus adalah skema pembelian layanan transportasi publik perkotaan oleh pemerintah pusat melalui Kementerian Perhubungan dengan membeli layanan transportasi publik perkotaan kepada operator yang berbadan hukum dengan mekanisme lelang berbasis SPM yang telah ditetapkan. Pembelian layanan dilakukan dengan perhitungan berdasarkan formulasi biaya operasional kendaraan yang menghasilkan nilai rupiah per kilometer. Dengan demikian, maka pelayanan yang disediakan oleh pihak operator akan dibayar berdasarkan jarak tempuh dalam rupiah per kilometer. Jenis sistem kontrak transportasi publik program BTS adalah kontrak layanan (*gross cost*). Pada skema pembelian layanan, pemerintah menempatkan diri di antara operator dan pengguna transportasi publik, di mana pemerintah mengumpulkan pendapatan yang diperoleh dari pengguna dan sumber lainnya melalui badan usaha yang selanjutnya digunakan untuk membeli layanan transportasi publik yang disediakan oleh operator. Kerja sama antara pemerintah dan operator dalam pelaksanaan pembelian layanan dituangkan dalam perjanjian kerja atau kontrak yang di dalamnya tertuang SPM dan SOP yang harus dipatuhi oleh operator. Layanan transportasi publik yang disediakan oleh operator dimonitor dan dievaluasi oleh Badan Usaha Manajemen Pengelola (BUMP) berdasarkan SPM dan SOP yang ditetapkan. Konsep pembelian layanan adalah memindahkan resiko surplus atau defisit operasional transportasi publik dari operator ke pemerintah agar terjaminnya kualitas dan kuantitas pelayanan serta kendali yang baik dan fleksibilitas tinggi atas pelayanan kepada masyarakat. Dalam hal ini pemerintah bukan bertujuan mencari keuntungan dari pendapatan yang diperoleh, melainkan meningkatkan mutu transportasi publik perkotaan sebagai bentuk pelayanan jasa terhadap masyarakat.

⁶ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.

⁷ ITDP. *BRT Planning Guide*. <https://brtguide.itdp.org/branch/master/guide/business-structure/brt-operating-contract-types> (diakses 8 Agustus 2022).

operasional pelayanan transportasi publik perkotaan yang disediakan oleh operator berjalan dengan baik sesuai dengan SOP dan SPM. Manajemen Pengelola program BTS adalah PT Surveyor Indonesia (PT SI).

Untuk meningkatkan fungsi pengawasan dan efektivitas layanan, serta memberikan pendekatan teknologi terhadap layanan, maka pemerintah menunjuk Badan Usaha Sistem IT. Sistem IT bertugas melakukan pengadaan peralatan dan sistem yang mendukung kegiatan program BTS; dan membuat sistem yang terintegrasi, transparansi, efektif dan efisien sehingga fungsi pengawasan dan evaluasi operasional transportasi publik perkotaan dapat berjalan dengan optimal. Data informasi dan pengawasan menjadi peran sentral dalam penerapan program BTS, di mana data informasi dijadikan sebagai acuan untuk pengembangan sistem transportasi publik perkotaan dan memverifikasi atas kinerja pelayanan transportasi publik perkotaan yang telah dijalankan oleh operator. Berdasarkan hasil verifikasi yang dinyatakan memenuhi kelayakan, selanjutnya Manajemen Pengelola merekomendasikan pembayaran kepada PPK Pengelola BTS untuk membayar layanan transportasi publik perkotaan yang telah dijalankan oleh operator.

Dalam penyelenggaraan program BTS saat ini, pemerintah pusat dan pemerintah daerah juga menandatangani nota kesepahaman. Di mana peran pemerintah daerah masih terbatas dalam (i) menyediakan anggaran untuk pembangunan infrastruktur pendukung BTS; (ii) mengusulkan rute pelayanan BTS sesuai dengan kewenangannya; (iii) menyiapkan manajemen rekayasa lalu lintas; (iv) menyiapkan data dan informasi yang dibutuhkan; dan melaksanakan sosialisasi dan fasilitasi pertukaran informasi dan pembelajaran terkait program BTS.

2.3. Kriteria Penerima Subsidi Transportasi Publik Perkotaan

Pengembangan transportasi publik perkotaan di daerah memerlukan dukungan dari pemerintah pusat baik berupa penyediaan infrastruktur maupun pendanaan operasional. Sehubungan dengan banyaknya pemerintah daerah yang mengajukan dukungan pengembangan transportasi publik perkotaan, maka pemerintah pusat perlu menetapkan kriteria dan persyaratan pemilihan kota yang mendapat dukungan. Kriteria pemerintah daerah yang mendapat dukungan dari pemerintah pusat dalam membangun transportasi publik di program pembangunan prioritas nasional Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Kriteria Pemerintah Daerah yang masuk dalam program pembangunan angkutan massal RPJMN 2020-2024⁹

Kriteria Dasar	Kriteria Rinci
Kelayakan Mendapat Dukungan	<ul style="list-style-type: none"> • Mempunyai penduduk total di kawasan perkotaan minimal 1 juta; • Mempunyai kapasitas finansial untuk berkontribusi terhadap pembiayaan proyek; • Mempunyai komitmen politik di mana program angkutan massal masuk dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD); dan • Mempunyai komitmen pembiayaan dengan menunjukkan adanya alokasi anggaran yang cukup dalam anggaran belanja Dinas Perhubungan dan/atau instansi terkait.

⁹ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2021. *Readiness Criteria*. Proyek Implementasi Program Pembangunan Angkutan Massal Nasional.

Kesiapan Proyek	<ul style="list-style-type: none"> ● Mempunyai rencana mobilitas perkotaan yang terintegrasi; ● Mempunyai analisa <i>demand</i> angkutan umum pada koridor terpilih; ● Mempunyai kapasitas institusi untuk mengimplementasikan angkutan umum yang terintegrasi antar daerah yang berbeda dalam kawasan metropolitan; dan ● Adanya partisipasi masyarakat dalam pembangunan dan implementasi angkutan umum.
Kelayakan Jangka Panjang	<ul style="list-style-type: none"> ● Adanya studi pemilihan moda; ● Adanya desain awal sistem angkutan umum; ● Adanya analisa kelayakan ekonomi dan finansial; ● Menyertakan pembiayaan/investasi swasta; ● Adanya rencana pembiayaan pemerintah daerah; dan ● Adanya analisis dampak lingkungan dan sosial dan mitigasinya.

Menurut PM Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan Pasal 4, kriteria kawasan perkotaan yang dapat diberi subsidi angkutan penumpang umum perkotaan adalah sebagai berikut:¹⁰

1. Kawasan perkotaan besar dengan jumlah penduduk antara 500.000 (lima ratus ribu) sampai dengan 1.000.000 (satu juta) jiwa;
2. Kawasan Perkotaan metropolitan dengan jumlah penduduk secara keseluruhan paling sedikit 1.000.000 (satu juta) jiwa; dan
3. Kawasan Perkotaan megapolitan merupakan kawasan yang terbentuk dari 2 (dua) atau lebih kawasan metropolitan yang memiliki hubungan fungsional dan membentuk sebuah sistem.

Permohonan pemberian subsidi angkutan penumpang umum perkotaan oleh pemerintah daerah kepada pemerintah pusat harus dilampiri dengan:

- a. Dokumen perencanaan transportasi;
- b. Pernyataan dukungan dari legislatif; dan
- c. Surat pernyataan kesanggupan yang memuat:
 1. Kesiapan dokumen perencanaan lanjutan di bidang angkutan perkotaan;
 2. Menyiapkan fasilitas pendukung; dan
 3. Pengalokasian anggaran subsidi angkutan penumpang umum perkotaan.

Sampai dengan Tahun 2022, sebanyak 10 kota yang telah mendapatkan subsidi transportasi publik perkotaan program BTS yaitu Kota Medan, Kota UrbPalembang, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (Kota Yogyakarta), Kota Surakarta, Provinsi Bali (Kota Denpasar), Provinsi Jawa Barat (Kota Bandung), Kabupaten Banyumas, Kota Surabaya, Provinsi Kalimantan (Kota Banjarmasin) dan Provinsi Sulawesi Selatan (Kota Makassar). Lokasi 10 kota BTS dapat dilihat pada Gambar 1. Ke-10 kota tersebut menjadi bagian dari kota yang terpilih di program pembangunan prioritas nasional RPJMN 2020-2024, Rencana Strategis (Renstra) Direktorat Jenderal Perhubungan Darat 2020-2024 dan perundangan lainnya, lihat Tabel 3.

¹⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan

Tabel 3. Legalitas pengembangan transportasi publik perkotaan di 10 kota BTS^{11,12,13,14,15,16,17}

No	Lokasi	Legalitas		No	Lokasi	Legalitas		
1	Medan	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	6	Bandung	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	Perpres No 45 Tahun 2018
2	Palembang	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	7	Banyumas	-	-	Perpres No 79 Tahun 2019
3	Yogyakarta	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	8	Surabaya	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	Perpres No 80 Tahun 2019
4	Surakarta	-	Renstra 20-24	9	Banjarmasin	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	PP No 13 Tahun 2017
5	Denpasar	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	10	Makassar	RPJMN 20-24	Renstra 20-24	Perpres No 55 Tahun 2011

Implementasi program BTS dari Kementerian Perhubungan di 10 kota tersebut dikenal dengan nama Teman Bus. Sistem ini menggunakan teknologi telematika yang andal dan berbasis non tunai untuk meningkatkan keselamatan dan keamanan serta kenyamanan mobilisasi masyarakat. Teman Bus merupakan sistem transportasi publik berbasis bus transit dengan armada berupa kendaraan bus sedang berkapasitas 40 penumpang dengan 20 tempat duduk dan 20 berdiri, dan bus besar berkapasitas 60 penumpang dengan 30 tempat duduk dan 30 berdiri. Selain kendaraan bus, Teman Bus memiliki armada berupa kendaraan bus penumpang berkapasitas 12 tempat duduk yang berfungsi sebagai *feeder*. Armada Teman Bus dilengkapi dengan teknologi informatika dan komunikasi yang cerdas untuk memberikan rasa aman, nyaman dan berkeselamatan bagi penumpang.

¹¹ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024.

¹² Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.6050/PR.002/DRJD/2020 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024.

¹³ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung.

¹⁴ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal-Semarang-Salatiga-Demak-Grobogan, Kawasan Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung, dan Kawasan Brebes-Tegal-Pemalang.

¹⁵ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik - Bangkalan - Mojokerto - Surabaya - Sidoarjo - Lamongan, Kawasan Bromo - Tengger - Semeru, serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan.

¹⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional

¹⁷ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar

3. Evaluasi Transportasi Publik di 10 Kota BTS

3.1. Parameter Evaluasi Program BTS

Penyelenggaraan dan penyediaan transportasi publik di daerah merupakan amanat undang-undang untuk melayani kebutuhan perjalanan masyarakat. Sehubungan dengan hal tersebut, maka pemerintah daerah menjabarkan visi dan misi pengembangan transportasi publik perkotaan dalam dokumen rencana pembangunan jangka panjang dan menengah daerah sebagai komitmen politik arah kebijakannya. Kementerian Perhubungan telah memberi subsidi layanan BTS kepada 10 kota di Indonesia untuk pendanaan operasional transportasi publik perkotaan, sejak program BTS digulirkan pada tahun 2020. Sebagai bagian dari fungsi manajemen program BTS, maka diperlukan evaluasi terhadap pelaksanaan program BTS. Evaluasi program BTS dilakukan untuk mengukur dan menilai sejauh mana hasil capaian dari penyelenggaraan dan penyediaan pelayanan transportasi publik perkotaan melalui program BTS terhadap standar kriteria pelayanan yang ditetapkan.

Sumber daya yang digunakan dalam penyediaan pelayanan transportasi publik harus dimanfaatkan secara optimal produktivitas dan efisiensinya. Sehubungan dengan hal itu, maka perlu dilakukan evaluasi dari tahap perencanaan, implementasi, kinerja operasional dan standar pelayanan transportasi publik yang diberikan kepada pengguna. Studi ini berfokus pada evaluasi layanan berdasarkan indikator kinerja yang diperoleh berdasarkan data karakteristik layanan Teman Bus dari *dashboard* Teman Bus Kementerian Perhubungan. Selain itu, pada studi ini juga dilakukan evaluasi dari segi perencanaan dan implementasi Teman Bus berdasarkan audiensi bersama pemerintah provinsi/kabupaten/kota terkait.

Terkait dengan evaluasi dari layanan Teman Bus, pemilihan indikator kinerja yang tepat dapat mengidentifikasi kekurangan pelayanan transportasi publik dan merekomendasi upaya perbaikan pelayanan transportasi publik yang diperlukan. Dalam sistem pemantauan, indikator kinerja dapat mendeteksi perubahan tren pelayanan transportasi publik dan dapat menyediakan sarana untuk mengevaluasi perbaikan dan perubahannya. Indikator kinerja operasional pelayanan transportasi publik yang dijadikan sebagai tolok ukur penilaian hasil capaian pelayanan dalam studi ini meliputi jumlah penumpang, utilitas armada, jarak tempuh, dan biaya layanan per penumpang.

A. Jumlah Penumpang (penumpang/bus.hari)

Indikator dasar produktivitas adalah jumlah penumpang yang diangkut dalam kaitannya dengan kapasitas sistem. Dalam hal ini dinyatakan dengan rata-rata jumlah penumpang per bus yang beroperasi per hari. Perusahaan transportasi publik bus yang dikelola dengan cukup baik dengan jumlah permintaan (*demand*) yang sibuk sepanjang hari harus dapat mencapai hingga 1.000 penumpang per bus per hari untuk bus besar lantai tunggal dengan kapasitas penumpang sebanyak 80 orang.¹⁸ Menurut ketentuan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, untuk bus besar lantai tunggal dengan kapasitas penumpang sebanyak 79 orang harus dapat mencapai 1.200–1.200 penumpang per bus per hari, untuk bus sedang dengan kapasitas penumpang sebanyak 30 orang harus dapat mencapai 500–600 penumpang per bus per hari, sedangkan untuk bus kecil dengan kapasitas penumpang

¹⁸ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series)*.

sebanyak 19 orang harus dapat mencapai 300–400 penumpang per hari.¹⁹ Bus besar dalam program BTS memiliki kapasitas 60 orang, berdasarkan interpolasi dengan standar pelayanan bus besar dengan kapasitas 80 orang, maka bus besar dalam layanan BTS harus dapat mencapai 750–900 penumpang per bus per hari. Bus kecil (*feeder*) dalam program BTS memiliki kapasitas 12 orang, berdasarkan interpolasi dengan standar pelayanan bus kecil dengan kapasitas 19 orang, maka harus dapat mencapai 190 - 250 penumpang per bus per hari.

B. Utilitas Armada (%)

Utilitas armada adalah rasio antara jumlah armada yang dioperasikan setiap hari dengan jumlah armada keseluruhan yang disediakan untuk pelayanan (%). Proporsi armada bus yang dapat dioperasikan setiap hari, memiliki pengaruh langsung pada produktivitas pelayanan. Utilitas armada menunjukkan efektivitas pemeliharaan bus, suku cadang dan pengadaan, dan penyimpanan stok serta manajemen staf. Dengan pemeliharaan dan manajemen staf yang memadai, utilitas armada dapat mencapai 80-90%, bahkan lebih apabila perbaikan dan pemeliharaan dilakukan oleh mekanik yang memiliki peralatan yang memadai dan terampil dengan jam kerja panjang.²⁰

C. Jarak Tempuh (km/bus.hari)

Jarak total yang ditempuh oleh bus dalam pelayanan merupakan indikator kinerja dari produktivitas armada bus, biasanya dinyatakan dalam rata-rata kilometer per bus yang beroperasi per hari. Pelayanan bus yang berjalan dengan baik harus mencapai sekitar 210-260 kilometer per bus per hari.²¹ Hal ini berkaitan dengan waktu pelayanan dalam satu hari, kondisi lalu lintas dan geometrik jalan, lama waktu tunggu di terminal dan halte.

D. Biaya Layanan (rupiah/penumpang)

Untuk mengetahui besaran efisiensi layanan Teman Bus dari segi pembiayaan dilakukan perhitungan biaya per penumpang layanan Teman Bus dengan menggunakan variabel biaya operasional kendaraan, jarak pelayanan dan jumlah penumpang. Besaran biaya per penumpang layanan Teman Bus menunjukkan besarnya dana subsidi yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk membiayai penumpang yang menggunakan layanan Teman Bus. Semakin kecil biaya per penumpang layanan Teman Bus, maka semakin kecil subsidi yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Selain evaluasi layanan Teman Bus, evaluasi yang dilakukan dari studi ini juga berfokus pada perencanaan dan proses implementasi program BTS di masing-masing daerah. Untuk mengetahui lebih detail pelaksanaan program BTS, maka dilakukan audiensi dengan Dinas Perhubungan di tingkat kabupaten/kota dan/atau provinsi. Berbagai aspek dijadikan bahasan dalam audiensi yang berkaitan dengan beberapa aspek sebagai berikut:

- **Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan**

Penyediaan transportasi publik di daerah, dalam hal ini layanan Teman Bus harus sejalan dengan rencana pengembangan angkutan perkotaan di daerah. Rencana pengembangan transportasi publik yang menyeluruh dapat menjadi acuan pemilihan trayek Teman Bus dan pengembangan transportasi publik di daerah. Hal ini diperlukan untuk meminimalisir tumpang tindih layanan dari trayek transportasi publik dan menjawab kebutuhan permintaan warga untuk pelayanan transportasi publik di suatu kota.

¹⁹ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2002. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kota dalam Trayek Tetap dan Teratur.

²⁰ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series)*.

²¹ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series)*.

- **Kesiapan penerimaan program BTS**
Kesiapan pemerintah daerah diperlukan untuk mendukung pelaksanaan layanan Teman Bus di kabupaten/kota/provinsi terpilih. Komitmen pemerintah daerah dalam penyediaan anggaran untuk pengembangan infrastruktur pendukung layanan Teman Bus, kelembagaan transportasi publik di daerah, kajian atau studi pengembangan transportasi publik dan kebijakan terkait *push and pull* merupakan faktor kunci untuk keberhasilan pelaksanaan layanan Teman Bus.
- **Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat**
Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat yaitu antar pemerintah pusat dan pemerintah daerah, ataupun antar pemerintah dan operator sangat diperlukan untuk keberhasilan implementasi layanan Teman Bus di daerah.
- **Tantangan yang dihadapi dalam implementasi BTS**
Selain koordinasi, salah satu poin dari evaluasi layanan Teman Bus di daerah adalah kendala yang dihadapi oleh pemerintah daerah. Hal ini diperlukan agar dapat melakukan perbaikan dan meningkatkan layanan Teman Bus ke depannya.
- **Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS di masing-masing provinsi/kota/kabupaten**
Saat ini program BTS merupakan program Kementerian Perhubungan, di mana Kementerian Perhubungan berkontrak langsung dengan operator Teman Bus. Namun, keberlanjutan program BTS kedepannya setelah ditransfer ke pemerintah daerah perlu didiskusikan untuk memastikan bahwa program ini tetap berjalan.

Subbab berikut membahas evaluasi program BTS di 9 kota, sedangkan pembahasan evaluasi program BTS di Kota Surakarta dibahas pada Subbab 3.3.

3.2. Evaluasi Program BTS Teman Bus di 9 Kota

3.2.1. Kota Medan

3.2.1.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kota Medan

Kota Medan merupakan ibukota provinsi Sumatera Utara dan kota terbesar di Indonesia setelah Jakarta dan Surabaya. Kota Medan merupakan kota perdagangan, industri dan bisnis di Indonesia yang merupakan pintu gerbang wilayah Indonesia bagian barat dengan keberadaan Pelabuhan Belawan dan Bandar Udara Internasional Kuala Namu. Secara administratif, Kota Medan memiliki luas wilayah seluas 265,10 km² yang terbagi menjadi 21 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Kota Medan pada tahun 2021 sebanyak 2.460.858 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 9.283 jiwa/km².²² Sebagai kota metropolitan, Kota Medan memiliki fasilitas infrastruktur jaringan jalan yang terkoneksi dengan kota dan provinsi di Indonesia berupa jalan tol dan jalan kereta api yang terhubung dengan bandara. Besaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Medan Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp6.722.198.862.230,00.²³

RPJMD Kota Medan Tahun 2021-2026 merupakan penjabaran dari visi, misi dan program Wali Kota dan Wakil Wali Kota, sekaligus menjadi instrumen pengukuran kinerja pemerintah daerah untuk

²² BPS Kota Medan, 2022. Kota Medan Dalam Angka 2022.

²³ Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 11 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Medan Tahun Anggaran 2022.

jangka waktu 5 tahun ke depan.²⁴ Keberhasilan untuk mewujudkan visi RPJMD Tahun 2021-2026, yaitu “Terwujudnya Masyarakat Kota Medan Yang Berkah, Maju dan Kondusif”, dipengaruhi oleh peran serta seluruh pemangku kepentingan dengan mengedepankan semangat untuk bekerja sama, berkolaborasi dan bersinergi antar seluruh perangkat daerah dan juga seluruh *stakeholder* pembangunan dan mendorong peran aktif partisipasi masyarakat. RPJMD Tahun 2021-2026 melanjutkan arah kebijakan RPJMD Tahun 2021-2025 yang merupakan tahapan ke-4 dari periode Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Medan Tahun 2006-2025.²⁵ Komitmen politik Pemerintah Daerah Kota Medan dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam Misi ke-3 dalam RPJMD Tahun 2021-2025 yaitu mewujudkan prasarana dan sarana kota yang modern, handal dan berwawasan lingkungan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka dibutuhkan pembangunan jaringan infrastruktur transportasi yang handal dan terintegrasi di dalam kota dan juga yang makin memantapkan integrasi Mebidang (Kawasan Polonia-Belawan-Kuala Namu) antara lain dengan membangun *outer ringroad*. Demikian pula, perlu diciptakan prasarana dan sarana yang terintegrasi satu sama lain berbasis angkutan massal (*mass rapid transportation*), melalui pengaktifan kembali angkutan umum kereta api (dengan perubahan menjadi *monorail*, *fly over* ataupun *subway*) yang melayani angkutan lokal untuk mengurangi beban moda angkutan jalan raya. Angkutan lokal adalah angkutan jarak dekat dengan melayani Kota Medan dengan kota-kota lain disekitarnya.

Dalam rangka memfasilitasi pergerakan perjalanan masyarakat di Kota Medan yang berorientasi pada transportasi berkelanjutan, maka dibutuhkan sistem jaringan pelayanan transportasi publik yang memadai. Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Kota Medan dilayani oleh tiga jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler, angkutan kota (angkot) dan bus transit. Angkutan perkotaan bus reguler dan angkot merupakan moda transportasi publik yang telah ada sejak lama di Kota Medan, di mana sistem operasionalnya bersifat konvensional. Jumlah operator transportasi publik tersebut relatif banyak yaitu lebih dari 19 operator yang melayani lebih dari 190 trayek.²⁶ Pengembangan transportasi publik berbasis bus transit diinisiasi oleh Pemerintah Kota Medan dengan mengoperasikan 2 koridor Trans Mebidang dengan operator Perum DAMRI (perusahaan transportasi publik bus milik negara) pada tahun 2015.

Selanjutnya pada bulan November 2020, Kota Medan mendapat pendanaan program BTS sebanyak 5 koridor untuk Trans Metro Deli dengan operator swasta PT Medan Bus Transport, lihat Tabel 4 Cakupan wilayah Trans Metro Deli merupakan pelayanan transportasi publik dalam kota. Jaringan trayek Trans Metro Deli Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 dapat dilihat pada Gambar 3.

Tabel 4. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Metro Deli²⁷

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Terminal Pinang Baris – Lapangan Merdeka	21,2	10	11	Bus Besar
2	Terminal Amplas – Lapangan Merdeka	19,2	10	11	Bus Besar
3	Belawan – Lapangan Merdeka	50,0	20	22	Bus Sedang

²⁴ Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 7 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Medan Tahun 2021-2026.

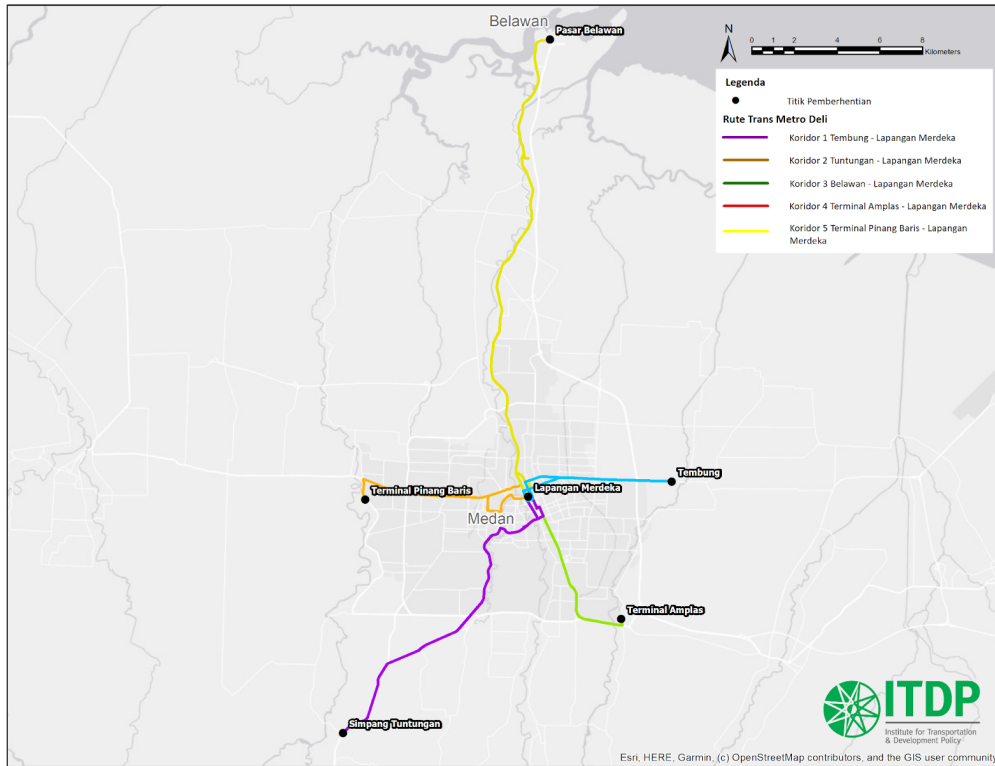
²⁵ Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 8 Tahun 2009 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Medan Tahun 2006-2025.

²⁶ Dinas Perhubungan Kota Medan, 2022. Audiensi ITDP dan Pemerintah Kota Medan terkait Evaluasi BTS.

²⁷ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

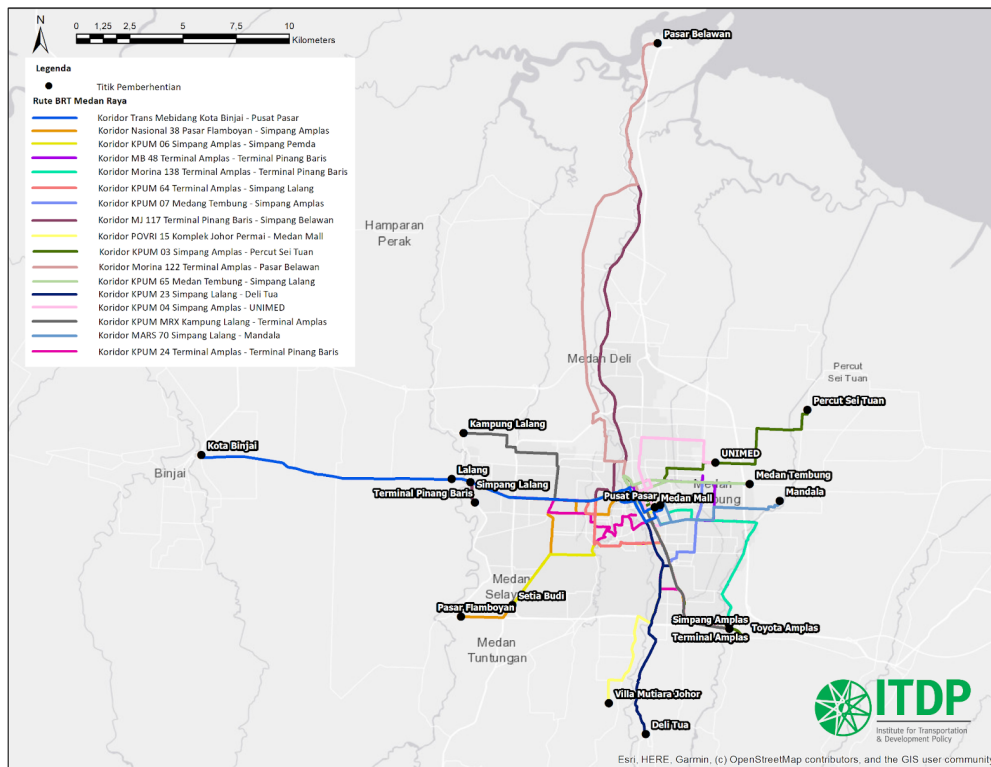
No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
4	Medan Tuntungan – Lapangan Merdeka	35,0	16	18	Bus Sedang
5	Tembung – Lapangan Merdeka	15,4	9	10	Bus Sedang

Catatan: SO = Siap Operasi, SGO = Siap Guna Operasi



Gambar 3. Rute Layanan Trans Metro Deli

Kota Medan merupakan salah satu kota di luar Jakarta yang akan membangun sistem *bus rapid transit* (BRT) untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas pelayanan transportasi publiknya. Peta rencana koridor BRT di Kota Medan dapat dilihat pada Gambar 4, di mana trayeknya relatif sama dengan trayek Trans Metro Deli Koridor 1 dan 2 dari Terminal Pinang Baris ke Terminal Amplas. Dalam hal ini belum ada ketetapan, apakah layanan BRT Mebidang akan menggantikan layanan Trans Metro Deli atau kedua layanan tersebut akan beroperasi secara bersamaan.



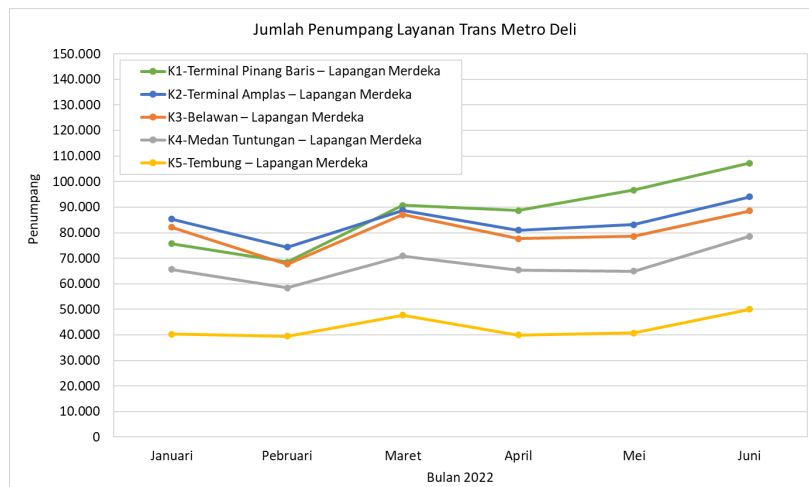
Gambar 4. Rencana Koridor BRT di Kota Medan

3.2.1.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kota Medan

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Metro Deli di Kota Medan adalah sebagai berikut:

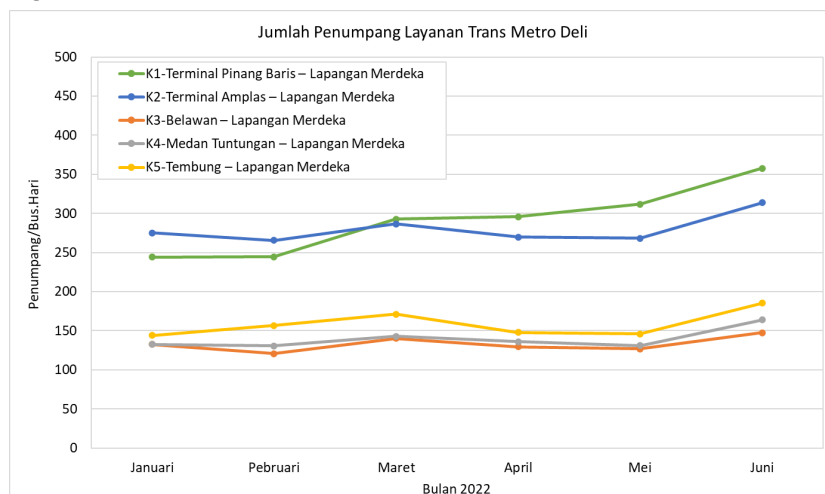
A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Metro Deli

Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Metro Deli di 5 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 5. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Maret jumlah penumpang naik dibandingkan bulan sebelumnya karena menurunnya kasus *Covid-19*. Selanjutnya pada bulan April dan Mei hanya Koridor 1 yang konsisten mengalami peningkatan setiap bulannya. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret sebesar 15%, 6%, 2%, 10% dan 5% untuk Koridor 1, 2, 3, 4 dan 5.



Gambar 5. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Deli (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Trans Metro Deli di 5 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 6. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Metro Deli Koridor 1 dan 2 dengan armada bus besar memiliki 358 penumpang/bus.hari di Koridor 1 dan 314 penumpang/bus.hari di Koridor 2. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1 dan 2 lebih rendah daripada standar pelayanan bus besar sebesar 750–900 penumpang/bus.hari. Pada bulan Juni, Trans Metro Deli Koridor 3, 4 dan 5 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 148 penumpang/bus.hari, 164 penumpang/bus.hari, dan 185 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 3 sampai dengan Koridor 5 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500–600 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari Trans Metro Deli Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 jauh lebih rendah dari standar pelayanan. Trans Metro Deli Koridor 1 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 3 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 6. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Deli (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Trans Metro Deli

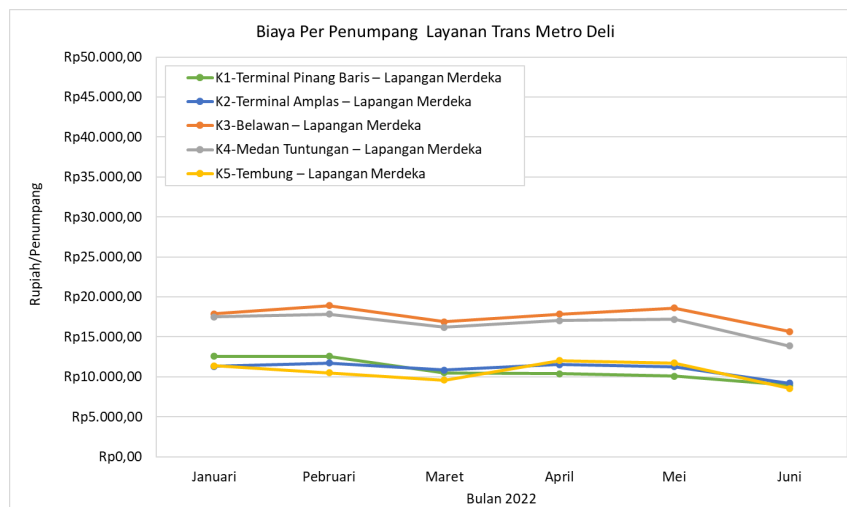
Hasil analisis utilitas armada Trans Metro Deli menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 3. Apabila terjadi kerusakan armada bus, maka digantikan armada bus cadangan dan selanjutnya armada bus yang mengalami kerusakan segera diperbaiki sehingga dapat dioperasikan hari berikutnya. Jumlah armada bus yang mengalami kerusakan setiap harinya tidak melebihi armada bus cadangan. Dengan demikian jumlah armada bus yang beroperasi selalu sesuai dengan ketentuan SO.

C. Jarak Tempuh Layanan Trans Metro Deli

Jarak tempuh layanan Trans Metro Deli Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 berturut-turut yaitu 218,4 km/bus.hari, 217,5 km/bus.hari, 257,5 km/bus.hari, 252,4 km/bus.hari, dan 174,5 km/bus.hari pada bulan Juni 2022. Jarak tempuh layanan Trans Metro Deli Koridor 1, 2, 3, dan 4 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 5 tidak memenuhi standar pelayanan. Koridor 5 memiliki jarak tempuh trayek yang pendek yaitu 15,4 km dengan ritase 11 kali, sehingga memiliki jarak tempuh layanan 174,5 km/bus.hari. Jarak tempuh Koridor 5 dapat ditingkatkan menjadi 14 kali untuk memenuhi standar pelayanan. Namun demikian perlu dicermati kondisi lapangan dan ketentuan lainnya di trayek layanan. Pemilihan jumlah ritase 11 kali dapat didasarkan pada kondisi trayek Koridor 5 yang melintas kawasan *central business district* dengan hambatan samping yang relatif besar dan adanya ketentuan waktu tunggu di terminal atau halte sehingga berpotensi pada lamanya waktu tempuh.

D. Biaya Layanan Trans Metro Deli

Gambar 7 menunjukkan biaya per penumpang layanan Trans Metro Deli Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Secara umum, biaya per penumpang berfluktuasi sesuai dengan jarak pelayanan dan jumlah penumpang. Trans Metro Deli Koridor 3 konsisten memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 5 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Trans Metro Deli Koridor 3 sebesar Rp 15.656,00 dan Koridor 5 sebesar 8.566,00.



Gambar 7. Biaya per penumpang layanan Trans Metro Deli (rupiah/penumpang)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.1.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kota Medan

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Kota Medan dilakukan pada 8 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Kota Medan dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Pemerintah Daerah Kota Medan menyambut baik dengan adanya program BTS di Kota Medan sebagai bagian dari pengembangan transportasi publik perkotaan. Namun, belum terdapat kajian atau studi pengembangan transportasi di Kota Medan secara menyeluruh, sehingga dalam penentuan trayek Teman Bus di Kota Medan, Dinas Perhubungan Kota Medan bersama dengan tim (PT SI dan beberapa perusahaan IT) dan Kementerian Perhubungan melakukan survei lapangan secara komprehensif untuk dijadikan sebagai dasar dalam penentuan trayek transportasi publik perkotaan yang efektif sesuai dengan pola *demand* masyarakat. Trayek Koridor Trans Metro Deli merupakan trayek eksisting yang melayani kawasan yang memiliki *demand* tinggi. Trayek Trans Metro Deli bersinggungan dengan trayek angkot eksisting dalam arti positif dan tidak ada penolakan oleh operator angkot eksisting terhadap trayek Trans Metro Deli. Terkait dengan pengembangan transportasi publik di Kota Medan, terdapat rencana pembangunan BRT Mebidang dengan cakupan wilayah Kota Medan, Kota Binjai dan Kabupaten Deliserdang yang merupakan kewenangan Provinsi Sumatera Utara.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah Daerah Kota Medan berkomitmen dalam melakukan pengawasan implementasi program BTS untuk memberikan pelayanan yang baik dan nyaman sesuai dengan *memorandum of understanding* (MoU) atau nota kesepahaman yang ditetapkan bersama. Dari sisi komitmen anggaran, Pemerintah Daerah Kota Medan melakukan penyediaan halte secara bertahap per tahun sesuai dengan anggaran yang tersedia. Terkait penyediaan halte, Dinas Perhubungan Kota Medan akan menyusun standarisasi halte karena beberapa halte saat ini merupakan hasil dari *Corporate Social Responsibility* (CSR) sehingga memiliki ragam jenis halte yang berbeda.

Aspek kelembagaan: Saat ini, Kota Medan memiliki sebanyak 19 operator transportasi publik perkotaan. Terkait dengan implementasi BTS di Kota Medan, Kementerian Perhubungan dan Dinas Perhubungan telah mengajak 19 operator transportasi publik perkotaan untuk ikut lelang operator pengelola Trans Metro Deli. Pemenang lelang operator Trans Metro Deli adalah PT Medan Bus Transport yang merupakan operator tunggal eksisting.

Aspek dukungan kajian atau studi: Dinas Perhubungan Kota Medan bersama dengan tim dan Kementerian Perhubungan membuat kajian penerapan program BTS di Kota Medan termasuk didalamnya penentuan trayek koridor Trans Metro Deli.

Aspek push and pull: Pemerintah Daerah Kota Medan belum menerapkan kebijakan *push and pull* secara optimal. Upaya *push* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Medan saat ini meliputi pembatasan penggunaan kendaraan roda dua dan roda empat bagi pegawai di instansi tertentu, dan manajemen parkir. Dalam hal pembatasan penggunaan kendaraan pribadi, Pemerintah Daerah Kota Medan belum mewajibkan pegawai negeri sipil dan pelajar untuk menggunakan Trans Metro Deli. Terkait dengan manajemen parkir, Dinas Perhubungan Kota Medan sedang

menggalakkan parkir elektronik (*e-parking*), namun masih terdapat permasalahan antara biro parkir dan masyarakat sebagai konsumen. Untuk menyusun kebijakan yang bersinggungan dengan masyarakat masih cukup sulit untuk diterapkan di Kota Medan. Saat ini, Pemerintah Daerah Kota Medan sedang mencari lahan untuk lokasi parkir *off-street* agar beberapa ruas jalan dapat dibebaskan dari parkir kendaraan *on-street*. Upaya *pull* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Medan berupa sosialisasi kepada masyarakat untuk menggunakan Teman Bus.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Pada awal perencanaan program BTS dilakukan beberapa kali pertemuan antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah Kota Medan, kemudian dilanjutkan dengan penandatanganan MoU bahwa Pemerintah Daerah Kota Medan bersedia menjadi kota yang mengimplementasikan program BTS. Kota Medan merupakan kota metropolitan yang mengalami permasalahan transportasi yang memerlukan upaya untuk diminimalisasi. Hal ini yang mendasari pemilihan Kota Medan sebagai kota penerima program BTS. Selama operasional Trans Metro Deli, selain menyediakan infrastruktur pendukung Trans Metro Deli, Pemerintah Daerah Kota Medan berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam proses pengawasan dan evaluasi layanan Trans Metro Deli.

Pemerintah Daerah dengan Operator Eksisting: Dinas Perhubungan Kota Medan secara kontinyu melakukan koordinasi dengan operator eksisting dan organisasi angkutan darat (*organda*) mengenai program BTS di Kota Medan. Operator eksisting tidak menolak program BTS, namun beberapa menuntut agar layanan Trans Metro Deli berbayar. Dalam hal ini, Dinas Perhubungan Kota Medan menyampaikan tuntutan operator eksisting dan *organda* dengan mengirimkan surat ke Kementerian Perhubungan agar layanan Trans Metro Deli berbayar. Dinas Perhubungan Kota Medan selalu berkolaborasi dengan operator eksisting dan *organda* dalam pengembangan transportasi publik perkotaan Kota Medan.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Cakupan wilayah Trans Metro Deli merupakan pelayanan transportasi publik dalam kota, sehingga tidak melintas ke daerah kota/kabupaten lainnya yang berdekatan. Dengan demikian, maka tidak ada koordinasi antara sesama pemerintah daerah.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kota Medan dalam pelaksanaan program BTS adalah tuntutan operator eksisting agar operasional Trans Metro Deli berbayar dan bagaimana mendayagunakan operator eksisting yang tidak terlibat dalam program BTS. Selain komplain dari operator transportasi publik eksisting, permasalahan yang dihadapi dalam implementasi layanan Teman Bus di Kota Medan adalah adanya tindakan pidana mencuri rambu *bus stop* dan gangguan operasional Trans Metro Deli karena tidak memperbolehkan bus Trans Metro Deli parkir atau berhenti di lokasi halte tertentu. Pembayaran elektronik pada layanan Trans Metro Deli juga menjadi masalah tersendiri bagi masyarakat, karena keterbatasan informasi bagaimana memperoleh kartu pembayar. Infrastruktur pejalan kaki dan fasilitas infrastruktur pendukung transportasi publik belum memadai menyebabkan masyarakat enggan menggunakan BTS.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Sudah banyak yang membahas tentang bagaimana keberlanjutan program BTS dari berbagai konsultan maupun pemerintah. Dari pembahasan terakhir yang diikuti oleh Pemerintah Daerah

Kota Medan, apabila pendanaan dan operasional program BTS diserahkan ke daerah, maka akan ada kendala di anggaran. Pemerintah Daerah Kota Medan belum mampu untuk mendanai sendiri. Untuk itu, maka perlu dibicarakan dengan Wali Kota karena melibatkan kepentingan masyarakat. Mekanisme pendanaan transportasi publik perkotaan juga dapat diusulkan melalui Dana Alokasi Khusus (DAK). Hal ini perlu direncanakan secara matang dan dilaporkan ke Wali Kota untuk dapat dieksekusi dan ke lembaga legislatif Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) untuk memenuhi aspek legalitas bagi kepentingan masyarakat.

3.2.2. Kota Palembang

3.2.2.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kota Palembang

Kota Palembang merupakan ibukota provinsi Sumatera Selatan dan kota terbesar ke-6 di Indonesia. Sebagai kota terbesar ke-2 di Pulau Sumatera, Kota Palembang termasuk Kawasan Perkotaan Metropolitan Patungraya Agung dan diarahkan sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Secara administratif, Kota Palembang memiliki luas wilayah seluas 400,61 km² yang terbagi menjadi 18 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Kota Palembang pada tahun 2021 sebanyak 1.686.073 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 4.209 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Kota Palembang sepanjang 681,75 km menjadi tanggung jawab pemerintah Kota Palembang.²⁸ Kota Palembang sebagai PKN memiliki fasilitas infrastruktur jaringan jalan yang terkoneksi dengan kota dan provinsi di Indonesia yaitu Jalan Tol Trans Sumatera. Besaran APBD Kota Palembang Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp3.848.547.067.596,00.²⁹

Visi Kota Palembang yang tertuang dalam RPJMD Kota Palembang Tahun 2018-2023 adalah "Palembang Emas Darussalam 2023".³⁰ Komitmen politik Pemerintah Kota Palembang dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam Misi ke-1 dalam RPJMD Tahun 2018-2023 yaitu mewujudkan pembangunan infrastruktur perkotaan yang terpadu, merata, berkeadilan, berkelanjutan dan berwawasan lingkungan yang berbasis teknologi dan informasi. Strategi yang dilakukan yaitu dengan mengembangkan pembangunan sarana dan prasarana transportasi intermoda dan antarmoda yang terpadu untuk angkutan massal yang berbasis teknologi dan informasi.

Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Kota Palembang dilayani oleh lima jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler, angkot, bus transit, *feeder* dan Lintas Rel Terpadu (LRT). Angkutan perkotaan bus reguler dan angkot melayani sebagian besar trayek transportasi publik di Kota Palembang. Sehubungan dengan buruknya pelayanan transportasi publik, maka pemerintah Kota Palembang mereformasi angkutan perkotaan bus reguler menjadi transportasi publik berbasis bus transit yaitu Trans Musi pada tahun 2009. Trans Musi dikelola oleh PT Sarana Pembangunan Palembang Jaya (PT SPPJ) yang merupakan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Kota Palembang. Perkembangan Trans Musi mengalami pertumbuhan yang signifikan dari awal operasional 2 koridor menjadi 8 koridor pada

²⁸ BPS Kota Palembang, 2022. Kota Palembang Dalam Angka 2022.

²⁹ Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 6 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

³⁰ Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 3 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Palembang Tahun 2018-2023.

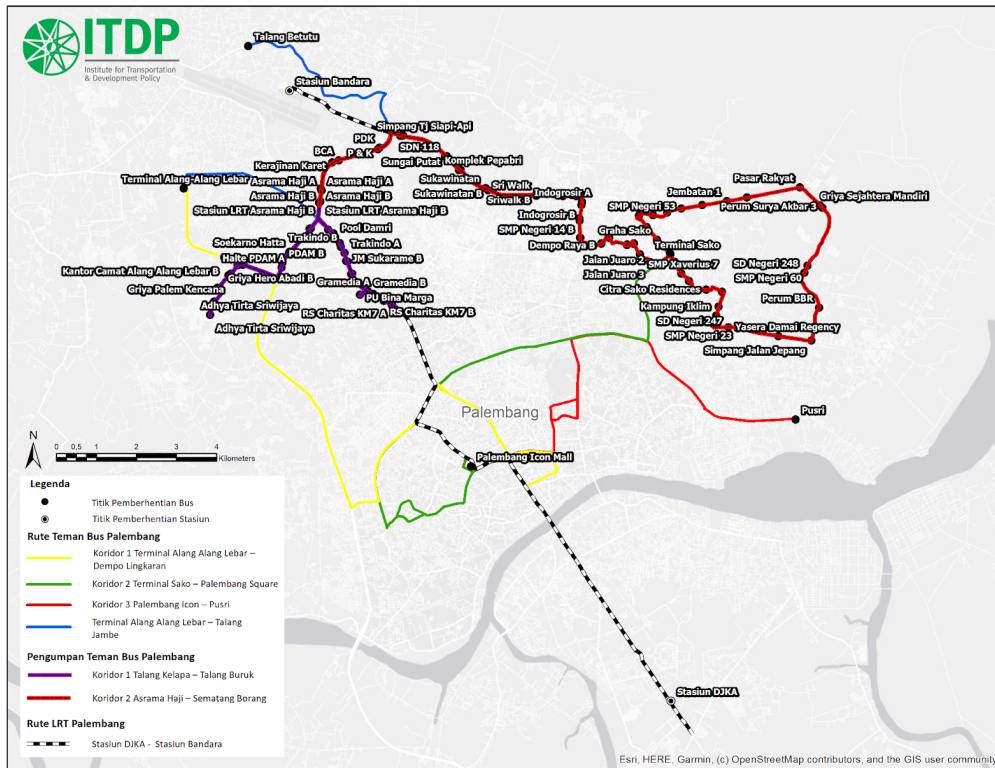
tahun 2014. Namun demikian bersamaan dengan berjalannya waktu, jumlah koridor Trans Musi berkurang menjadi 3 koridor pada tahun 2022.

Pada bulan Desember 2020, Kota Palembang mendapat bantuan pendanaan pelayanan operasional transportasi publik melalui program BTS sebanyak 4 koridor untuk Teman Bus Palembang, lihat Tabel 5. Operator Teman Bus Palembang adalah PT Trans Musi Palembang Jaya (TMPJ) yang merupakan anak perusahaan PT SPPJ. Pada bulan Juli tahun 2022, Kota Palembang mendapat bantuan *feeder* Teman Bus Palembang dari program BTS sebanyak 2 koridor dengan trayek baru, lihat Tabel 5. Operator *feeder* Teman Bus Palembang adalah PT Transport Global Mandiri (PT TGM). Konsep penataan trayek transportasi publik berbasis jalan adalah mengintegrasikan trayek pelayanannya ke pelayanan trayek LRT Palembang yang berfungsi sebagai *feeder* LRT. LRT Palembang adalah sebuah sistem angkutan cepat dengan model Lintas Rel Terpadu yang menghubungkan Bandar Udara Internasional Sultan Mahmud Badaruddin II dengan Kompleks Olahraga Jakabaring. Cakupan wilayah Teman Bus Palembang, *feeder* Teman Bus Palembang dan LRT Palembang merupakan pelayanan transportasi publik dalam kota. Jaringan trayek Teman Bus Palembang koridor 1 sampai dengan Koridor 4, *feeder* Teman Bus Koridor 1 dan 2 serta LRT Palembang dapat dilihat pada Gambar 8.

Tabel 5. Data operasional transportasi publik perkotaan Teman Bus Palembang dan *feeder* Teman Bus Palembang³¹

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Terminal Alang Alang Lebar - Dempo Lingkaran	39,0	19	21	Bus Besar
2	Terminal Sako - Palembang Icon	35,0	13	14	Bus Sedang
3	Palembang Icon - Pusri	25,2	13	15	Bus Sedang
4	Terminal Alang Alang Lebar - Talang Jambe	28,0	14	16	Bus Sedang
5	Talang Kelapa – Talang Buruk (<i>feeder</i>)	20,4	10	11	Bus Kecil
6	Asrama Haji – Sematang Borang (<i>feeder</i>)	40,2	16	18	Bus Kecil

³¹ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



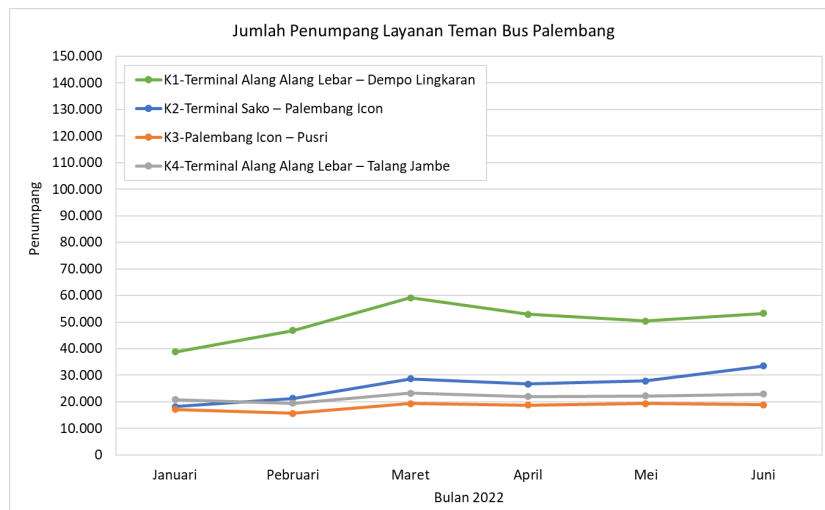
Gambar 8. Jaringan trayek a) Teman Bus Palembang b) Feeder Teman Bus Palembang c) LRT Palembang

3.2.2.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kota Palembang

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Teman Bus Palembang di Kota Palembang adalah sebagai berikut:

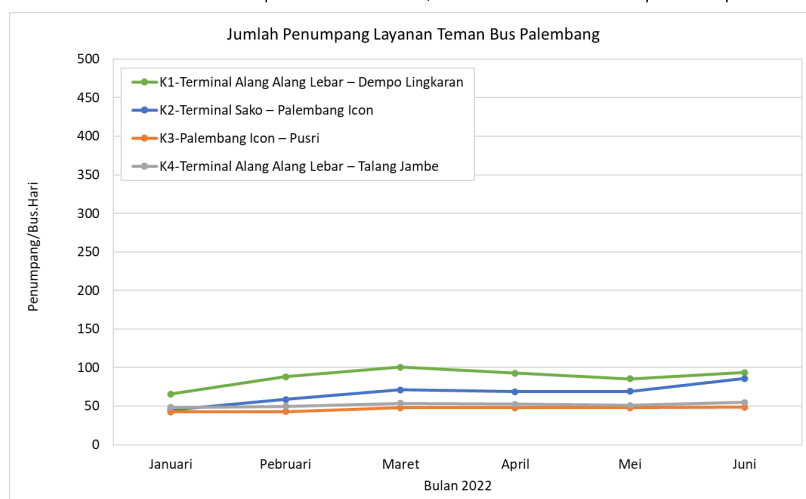
A. Jumlah Penumpang Layanan Teman Bus Palembang

Jumlah penumpang/bulan layanan Teman Bus Palembang di 4 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 9. Hasil analisis menunjukkan bahwa secara umum bulan Maret memiliki jumlah penumpang tertinggi untuk semua koridor. Pada bulan Juni hanya Koridor 2 yang mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret sebesar 14%. Koridor 1, 3 dan 4 mengalami penurunan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 11%, 2% dan 1%.



Gambar 9. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Palembang (penumpang/bulan)
Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Teman Bus Palembang di 4 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 10. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Teman Bus Palembang Koridor 1 dengan armada bus besar memiliki 93 penumpang/bus.hari, lebih rendah daripada standar pelayanan bus besar sebesar 750–900 penumpang/bus.hari. Sedangkan, pada bulan Juni, Teman Bus Palembang Koridor 2, 3 dan 4 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 86 penumpang/bus.hari, 48 penumpang/bus.hari, dan 55 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 2 sampai dengan Koridor 4 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500–600 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari Teman Bus Palembang Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 lebih rendah dari standar pelayanan. Teman Bus Palembang Koridor 1 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 3 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah. Analisis untuk koridor 5 dan 6 yang merupakan layanan *feeder* tidak dilakukan pada studi ini, karena baru beroperasi pada bulan Juli 2022.



Gambar 10. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Palembang (penumpang/bus.hari)
Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Teman Bus Palembang

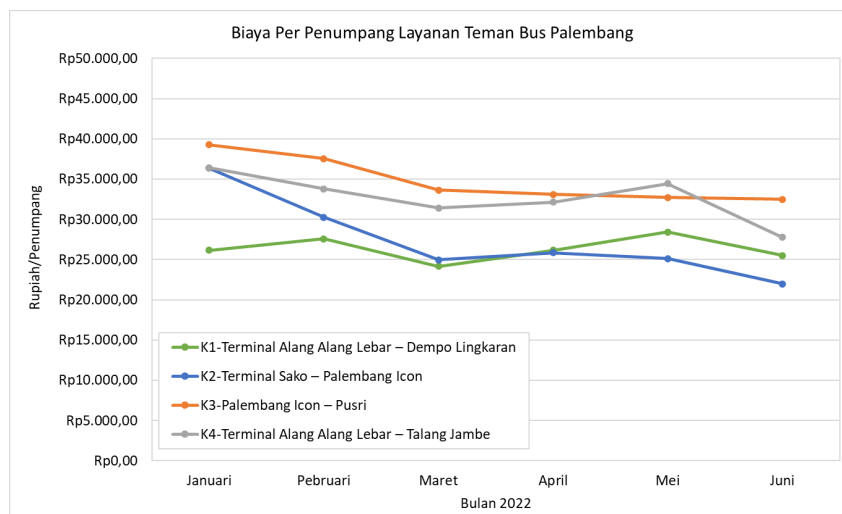
Hasil analisis utilitas armada Teman Bus Palembang menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 4. Apabila terjadi kerusakan armada bus, maka digantikan armada bus cadangan dan selanjutnya armada bus yang mengalami kerusakan segera diperbaiki sehingga dapat dioperasikan hari berikutnya. Jumlah armada bus yang mengalami kerusakan setiap harinya tidak melebihi armada bus cadangan. Dengan demikian jumlah armada bus yang beroperasi selalu sesuai dengan ketentuan SO.

C. Jarak Tempuh Layanan Teman Bus Palembang

Jarak tempuh layanan Teman Bus Palembang Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 berturut-turut yaitu 241,0 km/bus.hari, 216,3 km/bus.hari, 181,7 km/bus.hari, dan 173,0 km/bus.hari pada bulan Juni 2022. Jarak tempuh layanan Teman Bus Palembang Koridor 1 dan 2 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 3 dan 4 tidak memenuhi standar pelayanan. Jumlah ritase layanan Teman Bus pada bulan Juni 2022 mengalami penurunan dibandingkan dengan data tahun 2020. Pengurangan jumlah ritase dilakukan untuk mengoptimisasikan layanan Teman Bus sesuai dengan pendanaan yang ada. Selain pengurangan ritase juga dilakukan *re-routing* menyesuaikan hasil evaluasi. Hal ini berpengaruh pada jarak tempuh layanan km/bus.hari, khususnya Teman Bus Palembang Koridor 3 dan 4.

D. Biaya Layanan Teman Bus Palembang

Gambar 11 menunjukkan biaya per penumpang layanan Teman Bus Palembang Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Teman Bus Palembang Koridor 3 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 2 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Teman Bus Palembang Koridor 3 sebesar Rp 32.492,00 dan Koridor 2 sebesar Rp 21.986,00.



Gambar 11. Biaya per penumpang layanan Teman Bus Palembang (rupiah/penumpang)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.2.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kota Palembang

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Kota Palembang dilakukan pada tanggal 15 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Kota Palembang dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Penyediaan transportasi publik perkotaan dengan program BTS telah sesuai dengan rencana pengembangan transportasi publik perkotaan di Kota Palembang. Kebijakan pengembangan transportasi publik perkotaan Kota Palembang yaitu menjadikan LRT Palembang sebagai moda utama transportasi publik, sedangkan moda transportasi publik perkotaan berbasis jalan difungsikan sebagai *feeder* LRT Palembang. Penentuan trayek Teman Bus Palembang melalui beberapa kajian dan evaluasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang dengan dibantu oleh akademisi dan dikoordinasikan dengan tim dan Kementerian Perhubungan.

Pada awalnya, trayek Teman Bus Palembang sebanyak 4 koridor merupakan trayek baru yang melintas di wilayah pinggiran kota yang tidak dilayani oleh Trans Musi. Hal ini untuk menghindari berhimpitannya trayek Teman Bus Palembang dengan trayek Trans Musi sebanyak 8 koridor. Namun, pada tahun 2022 berdasarkan hasil evaluasi kinerja transportasi publik perkotaan, maka dilakukan peleburan antara trayek Trans Musi dan trayek Teman Bus Palembang menjadi 4 koridor. Selanjutnya ke 4 koridor tersebut menjadi koridor Teman Bus Palembang. Untuk trayek Koridor 1 Teman Bus Palembang, sehubungan berhimpitan dengan trayek LRT Palembang, maka dialihkan ke jalan lingkar karena tidak diperbolehkan berhimpitan sebanyak 3 stasiun LRT secara berturut-turut.

Untuk mendukung layanan Teman Bus Palembang dan LRT Palembang, maka Dinas Perhubungan Kota Palembang bersama dengan akademisi melakukan kajian *rerouting* trayek angkot eksisting sebanyak 17 trayek. Dua trayek angkot yang direncanakan, selanjutnya digunakan sebagai trayek *feeder* Teman Bus Palembang, di mana trayek ini melayani wilayah yang tidak dilayani oleh angkot eksisting. Untuk 15 trayek yang direncanakan belum diimplementasikan, karena hal ini memerlukan waktu dan tahapan agar operator angkot eksisting sepakat dengan trayek baru tersebut.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah Daerah Kota Palembang berkomitmen memperbaiki ruas jalan sepanjang 5-6 km untuk operasional Teman Bus Palembang yang dikerjakan oleh Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang (DPUPR) Kota Palembang, menyediakan halte dan *bus stop* Teman Bus Palembang sesuai dengan status jalan, menyediakan anggaran operasional dan pengawasan dua koridor *feeder* Teman Bus Palembang pada tahun 2023.

Aspek kelembagaan: Kota Palembang telah memiliki kelembagaan operator transportasi publik yaitu PT SPPJ yang merupakan BUMD Kota Palembang. PT SPPJ mengelola operasional Trans Musi sejak tahun 2009 sampai dengan saat ini. PT SPPJ memiliki anak perusahaan yaitu PT TMPJ yang menjadi pemenang lelang operator Teman Bus Palembang. Pemerintah Daerah Kota Palembang berencana untuk menggabungkan manajemen pengelolaan Trans Musi dan Teman Bus di bawah PT TMPJ. Pengelolaan *feeder* Teman Bus Palembang pada tahun 2022 dibawah operator PT TGM.

Aspek dukungan kajian atau studi: Kajian atau studi pengembangan transportasi publik perkotaan di Kota Palembang telah banyak dilakukan termasuk perencanaan trayek Teman Bus Palembang yang melibatkan Dinas Perhubungan Kota Palembang bersama dengan tim dan Kementerian Perhubungan. Studi tentang integrasi layanan Teman Bus Palembang, angkot, dan LRT dilakukan oleh akademisi dengan melakukan *rerouting* trayek angkot di Kota Palembang agar terhubung dengan stasiun LRT.

Aspek push and pull: Upaya *push* yang dilakukan Pemerintah Daerah Kota Palembang meliputi penerapan kebijakan Wali Kota mewajibkan bagi pegawai negeri sipil (pemerintah provinsi setiap hari Senin dan pemerintah kota setiap hari Selasa) untuk menggunakan transportasi publik, adanya rencana pembatasan penggunaan kendaraan bermotor berupa ganjil-genap di koridor utama yang memiliki pelayanan transportasi publik (kajian oleh Balai Pengelola Transportasi Darat Wilayah VII Provinsi Sumatera Selatan dan Provinsi Bangka Belitung) dan rencana pembatasan penggunaan kendaraan roda dua. Upaya *pull* yang dilakukan Pemerintah Daerah Kota Palembang meliputi penyediaan fasilitas jalur sepeda sepanjang 20 km di koridor utama, parkir sepeda, dan halte sepeda; melakukan kerja sama dengan camat untuk sosialisasi di kecamatan, menggandeng selebgram lokal untuk promosi program BTS dan melakukan sosialisasi di sekolah oleh tim Dinas Perhubungan Kota Palembang.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Pada tahun 2009, Pemerintah Daerah Kota Palembang menyelenggarakan transportasi publik perkotaan Trans Musi dengan diawali beroperasinya 2 koridor. Jumlah koridor Trans Musi berkembang menjadi 8 koridor sejalan dengan tingginya antusiasme masyarakat menggunakan transportasi publik perkotaan. Sehubungan dengan beroperasinya LRT Palembang pada tahun 2018, maka Pemerintah Pusat merekomendasikan kebijakan penggunaan LRT Palembang sebagai moda utama transportasi publik dan trayek transportasi publik perkotaan berbasis jalan difungsikan sebagai *feeder* LRT Palembang. Oleh karena itu, maka Pemerintah Daerah Kota Palembang merubah trayek Koridor Trans Musi sesuai dengan kebijakan yang ada. Perubahan trayek Koridor Trans Musi berdampak pada penurunan jumlah penumpang Trans Musi. Melihat fenomena ini, maka pada tahun 2019 Pemerintah Daerah Kota Palembang diundang oleh Kementerian Perhubungan untuk ikut andil dalam program BTS dan selanjutnya dilakukan penandatanganan MoU bahwa Pemerintah Daerah Kota Palembang bersedia menjadi kota yang mengimplementasikan program BTS. Selama operasional Teman Bus Palembang, Pemerintah Daerah Kota Palembang berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam hal proses pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus Palembang. Beberapa kajian dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang untuk meningkatkan layanan Teman Bus Palembang, termasuk kajian *rerouting* trayek angkot eksisting. Hasil kajian dilaporkan dan didiskusikan dengan Pemerintah Pusat sebagai bahan penetapan perubahan dan/atau penambahan trayek Teman Bus dan/atau *feeder* Palembang.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Pada awalnya, Dinas Perhubungan Kota Palembang berkeinginan untuk membentuk konsorsium transportasi publik perkotaan untuk program BTS. Rapat pembahasan kelembagaan operator telah dilakukan beberapa kali agar operator eksisting mau bergabung menjadi sebuah perusahaan berbadan hukum. Namun, upaya ini tidak membuahkan hasil dengan tidak terbentuknya konsorsium transportasi publik perkotaan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka BUMD Kota Palembang menunjuk anak perusahaannya yaitu PT TMPJ untuk mengikuti lelang operator Teman Bus Palembang dan terpilih menjadi pemenangnya. Dalam implementasi program BTS di Kota Palembang, tidak terdapat masalah

dengan operator eksisting. Permasalahan dengan operator eksisting telah terjadi saat awal pembentukan operator Trans Musi di tahun 2009.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Trayek Teman Bus Palembang tidak melintas ke kota dan/atau kabupaten di sekitar Kota Palembang. Dengan demikian, maka tidak ada koordinasi antara sesama pemerintah daerah.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kota Palembang dalam pelaksanaan program BTS adalah bagaimana program BTS di Kota Palembang dapat dirasakan manfaatnya oleh masyarakat secara optimal. Masyarakat berpindah menggunakan transportasi publik perkotaan sebagai moda utama perjalanannya.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Dalam pelaksanaan program Teman Bus di Palembang, Gubernur Sumatera Selatan ikut menandatangani MoU program BTS Kota Palembang, maka gubernur akan membantu pembiayaan pengembangan transportasi publik perkotaan Kota Palembang. Hal ini akan meringankan Pemerintah Daerah Kota Palembang dalam penyediaan dana. Apabila pendanaan dan operasional program BTS di Kota Palembang diserahkan ke pemerintah daerah, maka perlu diskusi bersama dengan Gubernur Sumatera Selatan. Dalam hal ini, diharapkan penyerahan kewenangan dari Kementerian Perhubungan kepada Pemerintah Daerah Kota Palembang tidak secara tiba-tiba karena perlu waktu dalam prosesnya. Mekanisme pendanaan program BTS di daerah dapat melalui pembagian sesuai proporsi/persentase antara Kementerian Perhubungan, Pemerintah Daerah Provinsi dan Pemerintah Daerah Kota. Tujuan akhir dari kebijakan yang diambil adalah keberlanjutan program BTS di Kota Palembang.

3.2.3. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta - Kota Yogyakarta

3.2.3.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) merupakan salah satu daerah otonom setingkat provinsi dengan ibukota Kota Yogyakarta. Secara administratif, Provinsi DIY memiliki luas wilayah seluas 3.133,15 km² yang terbagi menjadi 5 wilayah kota dan kabupaten yaitu Kota Yogyakarta, Kabupaten Kulon Progo, Kabupaten Bantul, Kabupaten Gunungkidul, dan Kabupaten Sleman. Provinsi DIY memiliki 78 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Provinsi DIY pada Tahun 2021 sebanyak 3.712.896 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1.165 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Provinsi DIY sepanjang 4.361,00 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang 248,00 km, jalan provinsi sepanjang 760,45 km dan jalan kabupaten sepanjang 3.330,00 km.³² Besaran APBD Provinsi DIY Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp5.364.614.634.680,00.³³

³² BPS Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, 2022. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2021.

³³ Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

Visi Provinsi DIY yang tertuang dalam RPJMD Provinsi DIY Tahun 2017-2022 adalah “Menyongsong Abad Samudera Hindia untuk Kemuliaan Martabat Manusia Indonesia”.³⁴ Komitmen politik Pemerintah Daerah Provinsi DIY dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam Misi ke-1 dalam RPJMD Tahun 2017-2022 yaitu meningkatkan kualitas hidup, kehidupan dan penghidupan masyarakat yang berkeadilan dan berkeadaban. Strategi yang digunakan untuk mencapai misi tersebut dengan memperbaiki dan mengembangkan angkutan massal (baik berbasis bus atau dengan angkutan umum perkotaan Trans Jogja, atau dengan mulai membangun transportasi publik berbasis rel untuk kawasan perkotaan Yogyakarta). Pengembangan transportasi publik ini harus pula diimbangi dengan penambahan jalur layanan, keterpaduan, kepastian jadwal, dan lain-lainnya. Upaya tersebut didukung dengan pembatasan penggunaan kendaraan bermotor pribadi melalui penyediaan sistem satu arah *contra flow* untuk transportasi publik, penerapan tarif parkir sangat tinggi, pembatasan akses kendaraan bermotor pribadi di ruas jalan tertentu, penerapan pajak kendaraan bermotor pribadi, pembatasan kecepatan kendaraan di ruas jalan tertentu, penerapan jalan berbayar; pembangunan *off-street parking*; mengembangkan *Transit Oriented Development (TOD)* dan fasilitas *park and ride*.

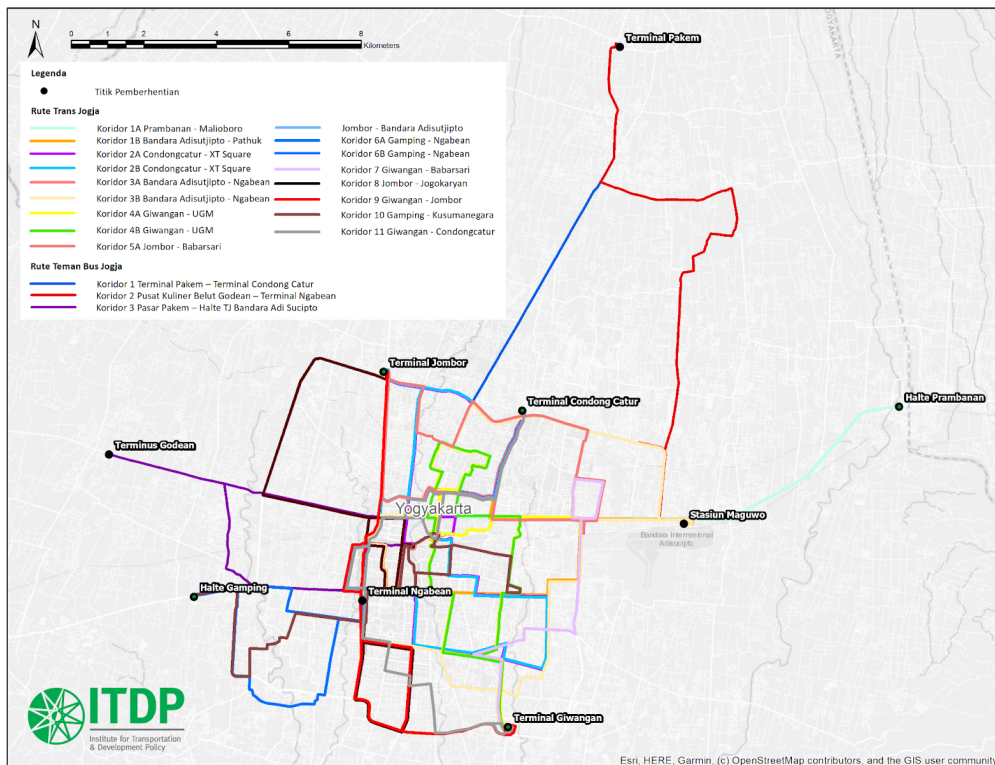
Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Provinsi DIY dilayani oleh dua jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler dan bus transit. Keberadaan pelayanan angkutan perkotaan bus reguler yang buruk menginisiasi Pemerintah Daerah Provinsi DIY untuk menyediakan layanan transportasi publik berbasis bus transit yaitu Trans Jogja dengan pendanaan BTS dari Pemerintah Daerah Provinsi DIY sebanyak 6 koridor pada Tahun 2008. Operator Trans Jogja merupakan konsorsium dari empat koperasi pengelola angkutan kota dan pedesaan di Provinsi DIY (Koperasi Pemuda Sleman, Kopata, Aspada, Kobutri, dan Puskopkar) yaitu PT Jogja Tugu Trans. Pada Tahun 2016, merupakan masa transisi, di mana operator Trans Jogja yang ditunjuk melalui mekanisme penugasan. Operator yang ditunjuk merupakan BUMD yang bernama PT Anindya Mitra International. Pada Tahun 2017, Trans Jogja memiliki 17 koridor.

Selanjutnya pada bulan Desember 2020, Provinsi DIY mendapat pendanaan program BTS sebanyak 3 koridor untuk Teman Bus Jogja dengan operator swasta PT Jogja Tugu Trans, lihat Tabel 6. Cakupan wilayah Teman Bus Jogja merupakan pelayanan transportasi publik Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang melayani kawasan perkotaan Yogyakarta yang terdiri dari Kota Yogyakarta, sebagian wilayah Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul. Sehubungan dengan telah tersedianya layanan Trans Jogja di kawasan perkotaan Yogyakarta, maka trayek Teman Bus Jogja diarahkan ke wilayah yang belum dilayani oleh Trans Jogja. Hal ini bertujuan untuk memperluas cakupan wilayah pelayanan transportasi publik berbasis bus transit di Provinsi DIY. Jaringan trayek Teman Bus Jogja Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 dan 17 koridor Trans Jogja dapat dilihat pada Gambar 12. Selain Trans Jogja dan Teman Bus Jogja, angkutan perkotaan bus reguler di kawasan perkotaan Yogyakarta masih ada yang beroperasi pada beberapa trayek, namun demikian jadwal operasionalnya tidak teratur.

³⁴ Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2017-2022.

Tabel 6. Data operasional transportasi publik perkotaan Teman Bus Jogja³⁵

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Rute Ngaglik: Terminal Pakem – Terminal Condong Catur	37,4	16	18	Bus Sedang
2	Rute Godean: Pusat Kuliner Belut Godean – Terminal Ngabean	22,9	10	11	Bus Sedang
3	Rute Ngemplak: Pasar Pakem – Halte TJ Bandara Adi Sucipto	32,1	14	15	Bus Sedang



Gambar 12. Jaringan trayek a) Teman Bus Jogja b) Trans Jogja

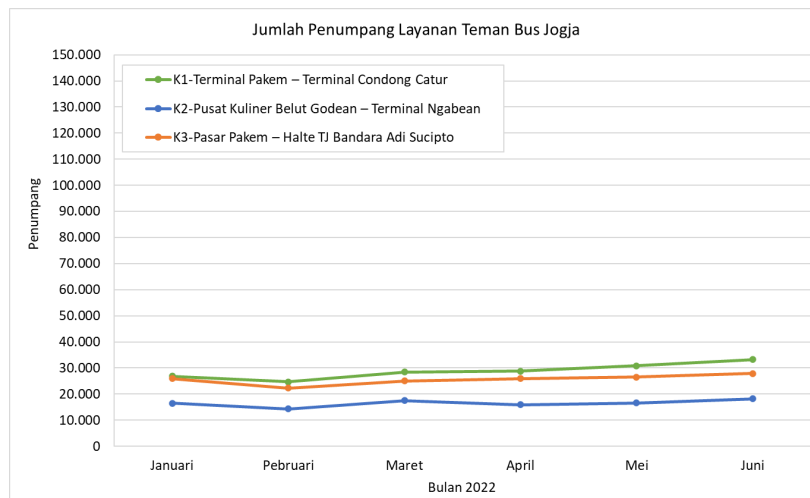
3.2.3.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Teman Bus Jogja di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta adalah sebagai berikut:

A. Jumlah Penumpang Layanan Teman Bus Jogja

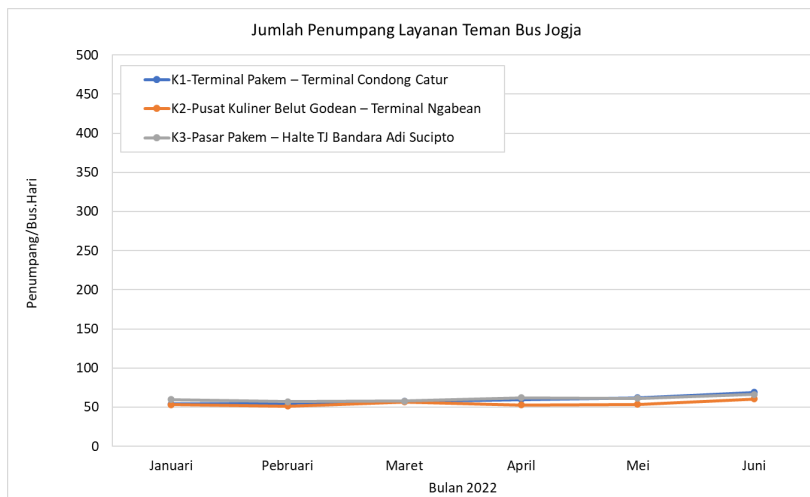
Jumlah penumpang/bulan layanan Teman Bus Jogja di 3 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 13. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di semua koridor. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 14%, 4%, dan 10% untuk Koridor 1, 2, dan 3.

³⁵ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



Gambar 13. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Jogja (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Teman Bus Jogja di 3 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 14. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Teman Bus Jogja Koridor 1, 2, dan 3 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 69 penumpang/bus.hari, 61 penumpang/bus.hari, dan 66 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Teman Bus Jogja Koridor 1 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 2 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 14. Jumlah penumpang layanan Teman Bus Jogja (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Teman Bus Jogja

Hasil analisis utilitas armada Teman Bus Jogja menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 5. Apabila terjadi kerusakan armada bus, maka digantikan armada

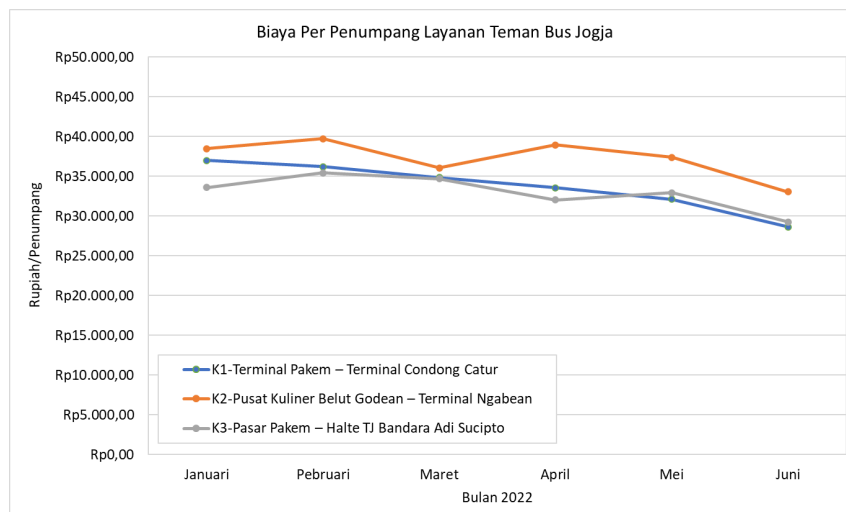
bus cadangan dan selanjutnya armada bus yang mengalami kerusakan segera diperbaiki sehingga dapat dioperasikan hari berikutnya.

C. Jarak Tempuh Layanan Teman Bus Jogja

Jarak tempuh layanan Teman Bus Jogja Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 berturut-turut yaitu 234,8 km/bus.hari, 235,9 km/bus.hari, dan 231,4 km/bus.hari pada bulan Juni 2022. Jarak tempuh layanan semua koridor Teman Bus Jogja memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari.

D. Biaya Layanan Teman Bus Jogja

Gambar 15 menunjukkan biaya per penumpang layanan Teman Bus Jogja Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Teman Bus Jogja Koridor 2 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 1 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Teman Bus Jogja Koridor 2 sebesar Rp 33.052,00 dan Koridor 1 sebesar Rp 28.627,00.



Gambar 15. Biaya per penumpang layanan Teman Bus Jogja (rupiah/penumpang)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.3.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta (DIY) dilakukan pada tanggal 14 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Provinsi DIY dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Program BTS sejalan dengan rencana strategis dan *masterplan* pengembangan transportasi publik perkotaan Provinsi DIY yang menyatakan bahwa 25 kecamatan di Kawasan Perkotaan Yogyakarta akan dilayani oleh transportasi publik perkotaan. Layanan Trans Jogja sebanyak 17 koridor, baru melayani 22 kecamatan. Untuk itu, maka keberadaan program BTS dimanfaatkan untuk melengkapi cakupan wilayah pelayanan transportasi publik perkotaan di 3 kecamatan yang belum terlayani oleh Trans Jogja. Penentuan trayek Teman Bus Jogja melalui kajian dengan mempertimbangkan minimalisasi himpitan dengan trayek transportasi publik lainnya, sesuai dengan arahan Surat Keputusan (SK) Gubernur Provinsi DIY. Penentuan trayek Teman Bus Jogja

dikoordinasikan dengan Kementerian Perhubungan. Trayek Teman Bus Jogja Koridor 1 dan 2 melayani cakupan wilayah Utara, sedangkan Koridor 3 melayani cakupan wilayah Barat.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Komitmen Pemerintah Daerah Provinsi DIY terhadap pengembangan transportasi publik dibuktikan dengan menyediakan anggaran untuk subsidi operasional Trans Jogja beserta infrastruktur pendukung dan sumber daya manusianya sejak tahun 2008 sampai sekarang. Keberadaan layanan Teman Bus Jogja, didukung oleh Pemerintah Daerah Provinsi, Pemerintah Daerah Kota dan Pemerintah Daerah Kabupaten dengan menyediakan anggaran untuk infrastruktur pendukung transportasi publik seperti halte, marka dan rambu *bus stop*.

Aspek kelembagaan: Provinsi DIY telah memiliki kelembagaan operator transportasi publik yaitu PT Jogja Tugu Trans dan PT Anindya Mitra International, di mana kedua PT tersebut mengelola operasional Trans Jogja. Pada tahun 2020, PT Jogja Tugu Trans ditunjuk oleh Kementerian Perhubungan sebagai pemenang lelang operator Teman Bus Jogja.

Aspek dukungan kajian atau studi: Dinas Perhubungan Provinsi DIY memiliki studi *masterplan* pengembangan transportasi publik perkotaan, di mana sebanyak 25 kecamatan dilayani oleh transportasi publik. Pada implementasinya sebanyak 22 kecamatan dilayani oleh Trans Jogja dan 3 kecamatan dilayani oleh Teman Bus Jogja. Setiap tahun Dinas Perhubungan Provinsi DIY melakukan kajian evaluasi kinerja transportasi publik perkotaan Trans Jogja dan Teman Bus Jogja serta AKDP. Selain itu, kajian *rerouting* layanan Teman Bus Jogja dan integrasi pelayanan Trans Jogja dengan Teman Bus Jogja dilakukan untuk meningkatkan kinerja pelayanan transportasi publik perkotaan di Provinsi DIY.

Aspek push and pull: Upaya *push and pull* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi DIY belum maksimal. Untuk membuat masyarakat menggunakan transportasi publik perkotaan memerlukan kolaborasi kebijakan yang berkesinambungan antara pemerintah provinsi, pemerintah kota, dan pemerintah kabupaten. Upaya *push* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi DIY meliputi pembatasan pergerakan kendaraan bermotor di dalam kota, rencana penerapan sistem satu arah dengan *contra flow bus lane* di segmen stasiun Tugu, Malioboro dijadikan sebagai kawasan pedestrian dan hanya transportasi publik perkotaan yang boleh melintas ruas Jalan Malioboro. Upaya *pull* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi DIY meliputi penyediaan fasilitas pejalan kaki, fasilitas *park and ride* di bandara Adi Sucipto, Gamping-Wates, dan Dongkelan yang terintegrasi dengan moda kereta api, pesawat, dan bus; integrasi sistem pembayaran pelayanan Trans Jogja dengan KRL dan sosialisasi transportasi publik perkotaan kepada masyarakat dan pelajar.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Koordinasi Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah Provinsi DIY diawali pada tahun 2016/2017 terkait dengan pengembangan transportasi publik perkotaan di Provinsi DIY. Provinsi DIY telah memiliki transportasi publik perkotaan dengan skema BTS dengan pendanaan dari Pemerintah Daerah Provinsi yaitu Trans Jogja sejak tahun 2008. Pada tahun 2017, jumlah koridor Trans Jogja sebanyak 17 koridor telah melayani 22 kecamatan. Ketika Kementerian Perhubungan memiliki program BTS dan memilih Provinsi DIY sebagai kota yang mengimplementasikan program BTS, maka pendanaan layanan BTS digunakan

untuk menambah jumlah koridor untuk melayani 3 kecamatan yang belum dilayani oleh Trans Jogja. Dengan demikian, maka 25 kecamatan di Provinsi DIY telah dilayani oleh Trans Jogja dan Teman Bus Jogja. Selama operasional Teman Bus Jogja, Pemerintah Daerah Provinsi DIY berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam hal proses pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus Jogja. Trayek Koridor Teman Bus Jogja dikaji kinerja layanannya dan rekomendasi hasil kajian dilaporkan dan didiskusikan dengan Kementerian Perhubungan. Sebagai contoh rekomendasi *rerouting* trayek Koridor Teman Bus Jogja sebagai upaya menaikkan *load factor*.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Operator Teman Bus Jogja yaitu PT Jogja Tugu Trans merupakan konsorsium dari operator transportasi publik eksisting di Provinsi DIY yang mengoperasikan Trans Jogja. Dengan demikian, tidak ada penolakan dari operator eksisting terhadap program BTS. Penolakan dan kegaduhan yang ditimbulkan oleh operator eksisting terjadi pada saat awal pembentukan Trans Jogja. Pada saat itu Pemerintah Daerah Provinsi DIY melakukan koordinasi dengan para operator eksisting terkait dengan program Trans Jogja dan mengajak untuk bergabung dalam bentuk konsorsium. Penataan trayek transportasi publik eksisting dilakukan dengan konsep *scraping*, di mana 2 bus eksisting yang laik jalan diganti dengan 1 bus baru untuk layanan Trans Jogja. Operator eksisting yang menerima program Trans Jogja bergabung dalam konsorsium dan menjalankan operasional Trans Jogja. Bagi operator eksisting yang tidak bergabung dalam konsorsium hilang dari operasional transportasi publik.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Pemerintah kota dan pemerintah kabupaten yang dilintasi oleh Teman Bus Jogja wajib dilibatkan dalam penentuan trayek Teman Bus Jogja dan wajib menyediakan halte atau rambu dan marka *bus stop* sebagai bentuk dukungannya terhadap layanan Teman Bus Jogja. Bentuk dukungan tidak hanya dalam bentuk infrastruktur fisik, namun juga dalam bentuk kebijakan. Sebagai contoh, Pemerintah Daerah Kabupaten Bantul membuat kebijakan penggunaan transportasi publik oleh anak sekolah dan rencana kolaborasi dengan RS Sardjito dan Universitas Gadjah Mada (UGM) terkait pembatasan penggunaan kendaraan pribadi. Pemerintah Daerah Provinsi DIY berkoordinasi dengan pemerintah kota dan pemerintah kabupaten mengenai kontribusi dan kewajiban pemerintah kota dan pemerintah kabupaten terhadap penyediaan *feeder* untuk mendukung operasional Teman Bus Jogja. Saat ini, angkutan pedesaan (*angdes*) eksisting di Provinsi DIY sedikit jumlahnya dan hanya beroperasi pada waktu tertentu. Untuk itu perlu ditingkatkan kembali agar menjadi transportasi publik pengumpan layanan Trans Jogja dan Teman Bus Jogja.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Provinsi DIY dalam pelaksanaan program BTS adalah belum adanya pelayanan *feeder* sebagai moda pengumpan pelayanan Trans Jogja dan Teman Bus Jogja dari kawasan yang tidak dilewati oleh Trans Jogja dan Teman Bus Jogja. Pemerintah kota dan pemerintah kabupaten belum memberi kontribusi terhadap penyediaan *feeder* yang memiliki jadwal operasional yang tetap. Penyediaan *feeder* bukan suatu hal yang mudah karena memerlukan pendanaan. Apabila nilai biaya operasional kendaraan *feeder* tinggi sedangkan pendapatannya rendah, maka tidak akan menarik bagi para pengusaha transportasi publik untuk mengoperasikan *feeder*.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Pemerintah Daerah Provinsi DIY setuju dengan adanya program BTS karena membantu Pemerintah Daerah Provinsi DIY dalam penyediaan pelayanan transportasi publik perkotaan.

Apabila pendanaan program BTS dibebankan kepada Pemerintah Daerah Provinsi DIY, maka berat bagi Pemerintah Daerah untuk menanggungnya. Saat ini dengan operasional Trans Jogja, Pemerintah Daerah Provinsi DIY sudah cukup kesulitan mengatur pendanaannya karena kapasitas finansial yang terbatas. Dalam hal ini, Pemerintah Daerah Provinsi DIY berkomitmen mempertahankan subsidi Trans Jogja agar dapat melayani masyarakat dan mendorong penggunaan transportasi publik. Mekanisme pendanaan Teman Bus Jogja dengan melibatkan pemerintah kota dan pemerintah kabupaten dapat meringankan beban Pemerintah Daerah Provinsi DIY. Alternatif pendanaan di bidang transportasi melalui Dana Keistimewaan DIY tidak dimungkinkan karena pemanfaatan Dana Keistimewaan DIY ditujukan untuk membiayai pelaksanaan kewenangan keistimewaan DIY, meliputi tata cara pengisian jabatan, kedudukan, tugas dan wewenang Gubernur; kelembagaan; kebudayaan; pertanahan; dan tata ruang.

Selain pendanaan juga perlu diperhatikan terkait dengan perbedaan pelayanan antara Trans Jogja dan Teman Bus Jogja. Saat ini Teman Bus Jogja memiliki pelayanan yang lebih maju dari segi teknologi, fasilitas, dan pengemudi daripada Trans Jogja. Apabila Teman Bus Jogja diserahkan pengelolaannya kepada Pemerintah Daerah Provinsi DIY, maka perlu dilakukan penyeragaman sistem pelayanan Trans Jogja dan Teman Bus Jogja, meliputi sistem pembayaran dan jaringan trayek yang saling terintegrasi sesuai dengan *demand*.

3.2.4. Provinsi Bali - Kota Denpasar

3.2.4.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Bali

Provinsi Bali merupakan daerah pariwisata dengan keunikan berbagai hasil seni dan budayanya. Ibukota Provinsi Bali adalah Kota Denpasar, secara administratif, Provinsi Bali memiliki luas wilayah seluas 5.780.06 km² yang terbagi menjadi 9 wilayah kota dan kabupaten yaitu Kota Denpasar, Kabupaten Jembrana, Kabupaten Tabanan, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, Kabupaten Klungkung, Kabupaten Bangli, Kabupaten Karangasem, dan Kabupaten Buleleng. Provinsi Bali memiliki 57 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Provinsi Bali pada Tahun 2021 sebanyak 4.362.700 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 755 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Provinsi Bali sepanjang 8.685,33 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang 629,39 km, jalan provinsi sepanjang 743,34 km dan jalan kabupaten sepanjang 7.312, 60 km.³⁶ Besaran APBD Provinsi Bali Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp6.102.490.842.762,00.³⁷

Visi Provinsi Bali yang tertuang dalam RPJMD Provinsi Bali Tahun 2018-2023 adalah “Nangun Sat Kerthi Loka Bali - Melalui Pola Pembangunan Semesta Berencana”.³⁸ Komitmen politik Pemerintah Daerah Provinsi Bali dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam misi ke-18 dalam RPJMD Tahun 2018-2023 yaitu meningkatkan pembangunan infrastruktur (darat, laut dan udara) secara terintegrasi serta konektivitas antar wilayah untuk mendukung pembangunan perekonomian serta akses dan mutu pelayanan publik. Sasaran misi ini yaitu meningkatkan kualitas pelayanan transportasi. Strategi yang digunakan untuk mencapai misi tersebut yaitu melalui program peningkatan pelayanan transportasi publik Trans Sarbagita, peningkatan infrastruktur transportasi publik, peningkatan pengendalian persimpangan berbasis

³⁶ BPS Provinsi Bali, 2022. Provinsi Bali Dalam Angka 2022.

³⁷ Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 11 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

³⁸ Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2018-2023.

Alat Pemberi Isyarat lalu Lintas (APILL) provinsi, pengembangan manajemen lalu lintas dan angkutan pelayaran, serta peningkatan kualitas jalan dan jembatan provinsi.

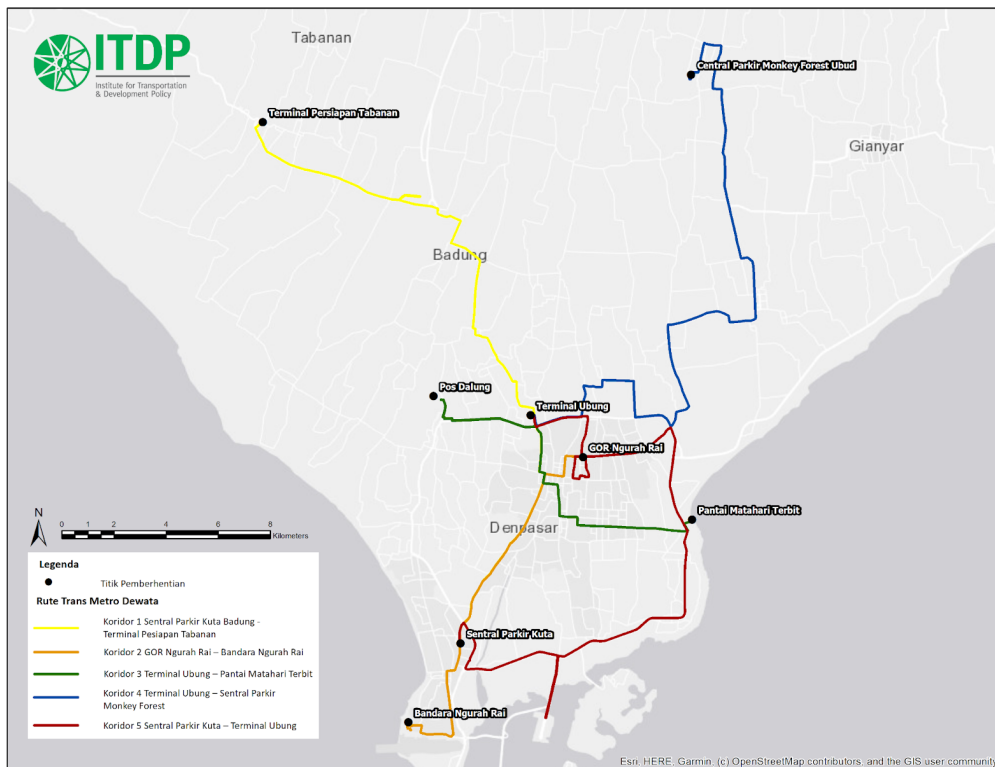
Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Provinsi Bali dilayani oleh tiga jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler, angkot dan bus transit. Angkutan perkotaan bus reguler dan angkot atau biasa disebut bemo melayani masyarakat dan wisatawan di dalam dan antar kota atau kabupaten. Komotra merupakan mini bus reguler antar-jemput wisata yang melayani penumpang antar objek wisata. Kura-kura Bus merupakan minibus reguler dengan fasilitas ber-AC dan lainnya yang melayani penumpang berdasarkan trayek yang ada. Sebagian besar wilayah kota dan kabupaten dilayani oleh bemo yang memiliki trayek yang relatif banyak tidak saja di objek wisata namun juga di kawasan pemukiman. Peningkatan pelayanan transportasi publik dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Bali dengan mengoperasikan transportasi publik berbasis bus transit yaitu Trans Sarbagita yang melayani wilayah Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, dan Kabupaten Tabanan (Sarbagita) pada tahun 2011. Saat ini, Trans Sarbagita dioperasikan oleh Unit Pelaksana Teknis (UPT) Trans Sarbagita di 2 koridor dari 17 koridor yang telah direncanakan.

Pada bulan September 2020, Pemerintah Daerah Provinsi Bali mendapat pendanaan program BTS sebanyak 5 koridor untuk Trans Metro Dewata dengan operator PT Satria Trans Jaya yang merupakan konsorsium dari 4 perusahaan transportasi publik eksisting yaitu PT Gunung Harta, PT Dewata Tourism, PT Restu Mulya dan PT Merpati Transport, lihat Tabel 7. Trayek Trans Metro Dewata melayani kawasan yang dilayani oleh 15 trayek Trans Sarbagita yang belum terealisasi, lihat Gambar 16.

Tabel 7. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Metro Dewata³⁹

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Sentral Parkir Kuta Badung – Terminal Pesiapan Tabanan	61,0	22	24	Bus Sedang
2	GOR Ngurah Rai – Bandara Ngurah Rai	32,5	15	17	Bus Sedang
3	Terminal Ubung – Pantai Matahari Terbit	33,0	15	17	Bus Sedang
4	Terminal Ubung – Sentral Parkir <i>Monkey Forest</i>	63,0	22	24	Bus Sedang
5	Sentral Parkir Kuta – Terminal Ubung	69,0	21	23	Bus Sedang

³⁹ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



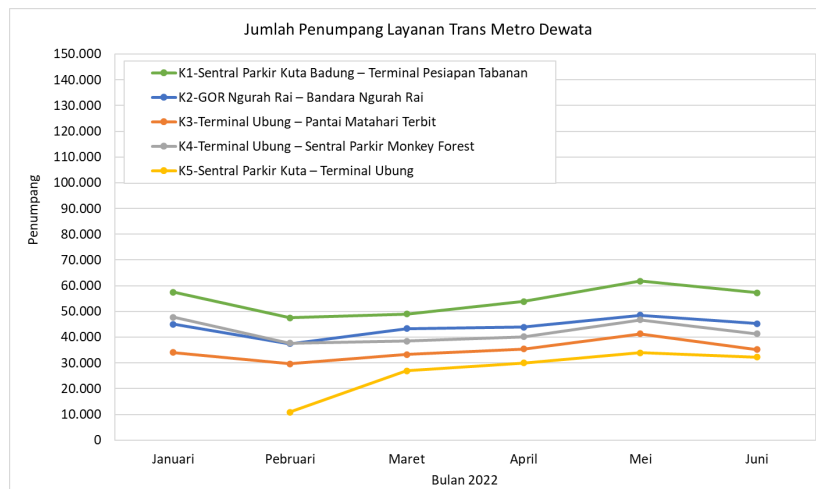
Gambar 16. Jaringan trayek Trans Metro Dewata

3.2.4.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Bali

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Metro Dewata di Provinsi Bali adalah sebagai berikut:

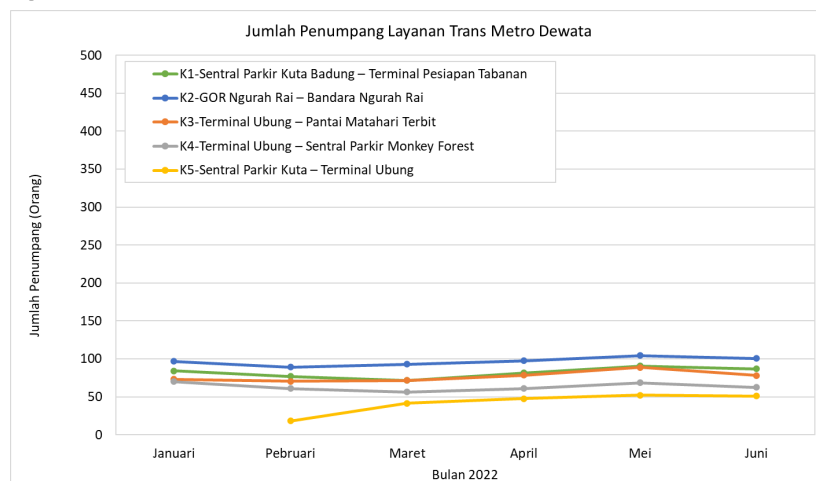
A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Metro Dewata

Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Metro Dewata di 5 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 17. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di semua koridor hingga bulan Mei. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami penurunan jumlah penumpang. Peningkatan penumpang di bulan Juni dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 15%, 4%, 6%, 7% dan 16% untuk Koridor 1, 2, 3, 4, dan 5.



Gambar 17. Jumlah penumpang pelayanan Trans Metro Dewata (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Trans Metro Dewata di 5 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 18. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Metro Dewata Koridor 1, 2, 3, 4, dan 5 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 87 penumpang/bus.hari, 101 penumpang/bus.hari, 78 penumpang/bus.hari, 63 penumpang/bus.hari, dan 51 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Trans Metro Dewata Koridor 2 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 5 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 18. Jumlah penumpang pelayanan Trans Metro Dewata (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Trans Metro Dewata

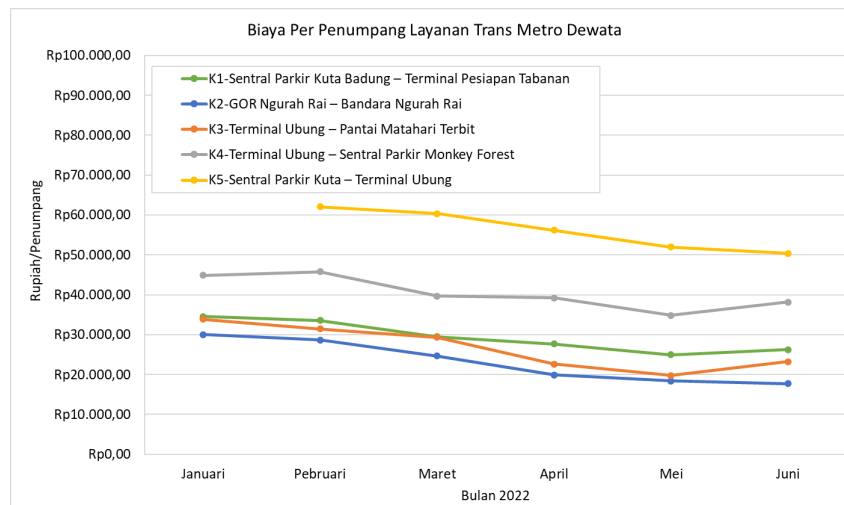
Hasil analisis utilitas armada Trans Metro Dewata menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 6.

C. Jarak Tempuh Layanan Trans Metro Dewata

Jarak tempuh layanan Trans Metro Dewata Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 berturut-turut yaitu 251,3 km/bus.hari, 200,9 km/bus.hari, 203,9 km/bus.hari, 254,2 km/bus.hari, dan 284,3 km/bus.hari pada bulan Juni 2022. Jarak tempuh layanan Trans Metro Dewata Koridor 1, 4 dan 5 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 2 dan 3 tidak memenuhi standar pelayanan. Trans Metro Dewata Koridor 2 dan 3 mengalami penurunan jumlah ritase sebagai bagian dari optimalisasi layanan Teman Bus sesuai dengan pendanaan yang ada, sehingga berpengaruh pada jarak tempuh layanan km/bus.hari.

D. Biaya Layanan Trans Metro Dewata

Gambar 19 menunjukkan biaya per penumpang layanan Trans Metro Dewata Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Trans Metro Dewata Koridor 5 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 2 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Trans Metro Dewata Koridor 5 sebesar Rp 50.415,00 dan Koridor 2 sebesar Rp 17.710,00.



Gambar 19. Biaya per penumpang pelayanan Trans Metro Dewata (rupiah/penumpang)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.4.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Bali

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Bali dilakukan pada tanggal 21 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Provinsi Bali dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Penyediaan transportasi publik perkotaan dengan program BTS sudah sesuai dengan *masterplan* perencanaan transportasi publik, tata ruang, dan RPJMD Sarbagita. Dalam perkembangannya trayek Trans Metro Dewata mengalami beberapa penyesuaian berdasarkan hasil survei kondisi lapangan dan evaluasi kinerja layanannya. Pada awalnya Provinsi Bali wilayah Sarbagita dilayani oleh Trans Sarbagita sebanyak 17 koridor pada tahun 2011. Seiring dengan berjalannya waktu pada tahun 2020, Trans Sarbagita hanya melayani 2 koridor. Dengan adanya program BTS, Pemerintah Provinsi Bali memiliki kesempatan untuk mereformasi transportasi publik perkotaan eksisting untuk menjadi lebih baik pelayanannya. Lima belas koridor Trans Sarbagita yang tidak beroperasi diubah berdasarkan kajian hasil survei kondisi lapangan yang komprehensif dan pembahasan oleh *stakeholder* yang terkait. Hasil kajian merekomendasikan 5 trayek yang selanjutnya digunakan sebagai trayek Koridor Trans Metro Dewata. Dengan demikian, maka

transportasi publik perkotaan yang melayani wilayah Sarbagita yaitu 2 Koridor Trans Sarbagita dan 5 Koridor Trans Metro Dewata, sedangkan angkot sudah tidak banyak yang beroperasi.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Komitmen Pemerintah Daerah Provinsi Bali, pemerintah kota, dan pemerintah kabupaten terhadap pelaksanaan program BTS yaitu dengan menyediakan infrastruktur pendukung transportasi publik berupa halte, rambu dan marka *bus stop*. DPUPR Provinsi Bali mendukung operasional transportasi publik perkotaan dengan melakukan perbaikan infrastruktur jalan untuk memperlancar laju Trans Metro Dewata.

Aspek kelembagaan: Provinsi Bali memiliki beberapa operator transportasi publik yang melayani transportasi publik perkotaan maupun pariwisata. Sebanyak 4 operator transportasi publik lokal di kawasan Sarbagita bergabung menjadi konsorsium yaitu PT Satria Trans Jaya. PT Satria Trans Jaya mengikuti lelang operator pengelola Trans Metro Dewata dan dinyatakan sebagai pemenangnya. Dinas Perhubungan Provinsi Bali memiliki lembaga Unit Pelaksana Teknik Dinas (UPTD) yang mendukung operasional transportasi publik perkotaan yaitu UPTD Trans Sarbagita dan UPTD Perlengkapan Jalan.

Aspek dukungan kajian atau studi: Dinas Perhubungan Provinsi Bali memiliki studi *masterplan* pengembangan transportasi publik perkotaan di mana dalam pembuatannya melibatkan kelompok ahli dan akademisi. Penentuan trayek koridor Trans Metro Dewata dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Bali bersama dengan pemerintah kota, pemerintah kabupaten, tim dan Kementerian Perhubungan melalui kajian yang komprehensif berdasarkan data survei lapangan.

Aspek push and pull: Upaya *push* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Bali meliputi kebijakan bagi pegawai negeri sipil untuk menggunakan transportasi publik, penerapan manajemen parkir namun belum menetapkan kebijakan tarif progresif, penyediaan fasilitas *park and ride* di beberapa kawasan pariwisata, dan rencana penyediaan pelayanan *feeder* ke perumahan padat yang terkoneksi dengan layanan Teman Bus dengan armada tenaga listrik. Upaya *pull* yang dilakukan Pemerintah Daerah Provinsi Bali meliputi sosialisasi program BTS untuk mengajak masyarakat dan pelajar menggunakan transportasi publik perkotaan, dan sosialisasi program BTS kepada generasi milenial melalui lomba video *challenge*.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Dalam rangka meminimalisasi permasalahan lingkungan akibat dampak tingginya penggunaan kendaraan bermotor serta untuk menopang perekonomian di Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, dan Kabupaten Tabanan, maka Pemerintah Daerah Provinsi Bali mengoperasikan transportasi publik perkotaan yaitu Trans Sarbagita pada tahun 2011. Pada tahun 2020, kinerja layanan Trans Sarbagita mengalami penurunan sehubungan dengan terbatasnya pendanaan saat pandemi *Covid-19*. Provinsi Bali merupakan salah satu provinsi yang mendapat tawaran bantuan program BTS dari Kementerian Perhubungan memiliki peluang untuk meningkatkan layanan transportasi publik perkotaannya. Untuk itu, maka Pemerintah Daerah Provinsi Bali melakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan terkait program BTS. Melalui pembahasan yang matang antara Kementerian Perhubungan dan Pemerintah Daerah Provinsi Bali dengan dibantu oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah XII dan terpenuhinya persyaratan yang ditentukan, pada

akhirnya Pemerintah Daerah Provinsi Bali mendapat pendanaan program BTS. Selama operasional Trans Metro Dewata, Pemerintah Daerah Provinsi Bali berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam hal proses pengawasan dan evaluasi layanan Trans Metro Dewata.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Operator Trans Metro Dewata yaitu PT Satria Trans Jaya merupakan konsorsium operator eksisting lokal. Koordinasi antara Pemerintah Daerah Provinsi Bali dengan PT Satria Trans Jaya berjalan harmonis dan setiap bulan dilakukan pertemuan untuk membahas evaluasi penyelenggaraan program BTS. Hasil evaluasi menunjukkan bahwa program BTS berjalan dengan baik karena Pemerintah Daerah Provinsi Bali dengan PT Satria Trans Jaya saling mendukung program BTS.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Pemerintah kota dan pemerintah kabupaten sangat mendukung program BTS dengan melakukan koordinasi penentuan trayek Trans Metro Dewata, penentuan lokasi infrastruktur pendukung yaitu halte, rambu dan marka *bus stop*, penyediaan fasilitas pejalan kaki, penanganan masalah akibat gangguan dahan pohon, parkir *on-street* dan lain sebagainya. Penetapan lokasi halte/*bus stop* melalui kajian yang komprehensif yang melibatkan pemerintah kota atau pemerintah kabupaten, masyarakat dan didampingi oleh kepala lingkungan. Apabila terjadi protes terhadap lokasi halte/*bus stop*, maka dilakukan pembicaraan bersama. Sejauh ini belum ada penolakan lokasi halte, rambu dan marka *bus stop* oleh masyarakat.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Provinsi Bali dalam pelaksanaan program BTS adalah minimnya anggaran yang tersedia untuk penyediaan infrastruktur pendukung Trans Metro Dewata, kesulitan dalam mengembangkan infrastruktur jalan untuk mendukung kelancaran transportasi publik karena harga tanah yang tinggi dan banyak bangunan bersifat budaya, suci, atau keagamaan yang tidak memungkinkan untuk dilakukan perubahan.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Pemerintah Daerah Provinsi Bali berharap program BTS tetap berlanjut dan tetap gratis karena layanan Trans Metro Dewata sangat diminati oleh masyarakat. Apabila pendanaan dan operasional Trans Metro Dewata diserahkan ke daerah, maka Pemerintah Daerah Provinsi Bali akan kesulitan dalam pendanaannya karena anggaran yang dimiliki terbatas.

3.2.5. Provinsi Jawa Barat - Cekungan Bandung

3.2.5.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Jawa Barat

Jawa Barat merupakan salah satu provinsi yang berada di Pulau Jawa yang beribukota di Kota Bandung. Secara administratif, Provinsi Jawa Barat memiliki luas wilayah seluas 35.377,76 km² yang terbagi menjadi 27 wilayah kota dan kabupaten, dan terbagi menjadi 627 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Provinsi Jawa Barat pada Tahun 2021 sebanyak 48.782.400 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1.379 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Provinsi Jawa Barat sepanjang 28.176,98 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang 1.789,20 km, jalan provinsi

sepanjang 2.360,60 km dan jalan kabupaten sepanjang 24.027,18 km.⁴⁰ Besaran APBD Provinsi Jawa Barat Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp32.283.240.031.044,00.⁴¹

Visi Provinsi Jawa Barat yang tertuang dalam RPJMD Provinsi Jawa Barat Tahun 2018-2023 adalah “Terwujudnya Jawa Barat Juara Lahir Batin dengan Inovasi dan Kolaborasi”.⁴² Komitmen politik Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam misi ke-3 dalam RPJMD Tahun 2018-2023 yaitu mempercepat pertumbuhan dan pemerataan pembangunan berbasis lingkungan dan tata ruang yang berkelanjutan melalui peningkatan konektivitas wilayah dan penataan daerah. Sasaran misi ini yaitu meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas transportasi menuju pusat-pusat perekonomian. Strategi yang dilakukan yaitu mengembangkan sistem jaringan transportasi massal yang handal dan modern dengan arah kebijakan pengembangan sistem jaringan transportasi massal perkotaan berbasis jalan dan rel yang aman, nyaman dan terjangkau dan antar moda; dan pengembangan prasarana transportasi darat, laut, udara dan Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP) yang berkeselamatan dan menghubungkan wilayah strategis.

Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Provinsi Jawa Barat dilayani oleh tiga jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler, angkot, dan bus transit. Angkutan perkotaan bus reguler dijalankan oleh Perum DAMRI dan beberapa perusahaan otobus (PO) swasta yang melayani trayek dalam kota dan antar kota. Angkot merupakan transportasi publik yang melayani sebagian besar wilayah Provinsi Jawa Barat baik di dalam kota maupun antar kota. Di kawasan perkotaan Cekungan Bandung (Bandung Raya) yaitu Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kabupaten Sumedang, sistem angkot memiliki armada sebanyak 15.000 angkot (dengan 12 hingga 14 kursi) dan mencakup 84 rute tetap.⁴³

Pada bulan Desember 2021, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat mendapat pendanaan program BTS sebanyak 5 koridor untuk Trans Metro Pasundan dengan operator Perum DAMRI di Koridor 1, 4 dan 5, sedangkan PT *Big Bird* Pusaka yang merupakan perusahaan swasta tunggal di Koridor 2 dan 3, lihat Tabel 8. Trayek Trans Metro Pasundan melayani kawasan perkotaan Cekungan Bandung, lihat Gambar 20. Beberapa transportasi publik berbasis bus transit yang melayani kawasan perkotaan Cekungan Bandung selain Trayek Trans Metro Pasundan yaitu Trans Metro Bandung yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung sebanyak 5 trayek dan *Bus Rapid Transit* Aman dan Sehat yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat sebanyak 1 trayek. Dalam rangka upaya mengurai kemacetan lalu lintas di kawasan Cekungan Bandung, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat merencanakan pembangunan transportasi publik berbasis BRT dan LRT di kawasan perkotaan Cekungan Bandung. Saat ini proyek tersebut masih dalam tahap studi kelayakan.

⁴⁰ BPS Provinsi Jawa Barat, 2022. Provinsi Jawa Barat Dalam Angka 2022.

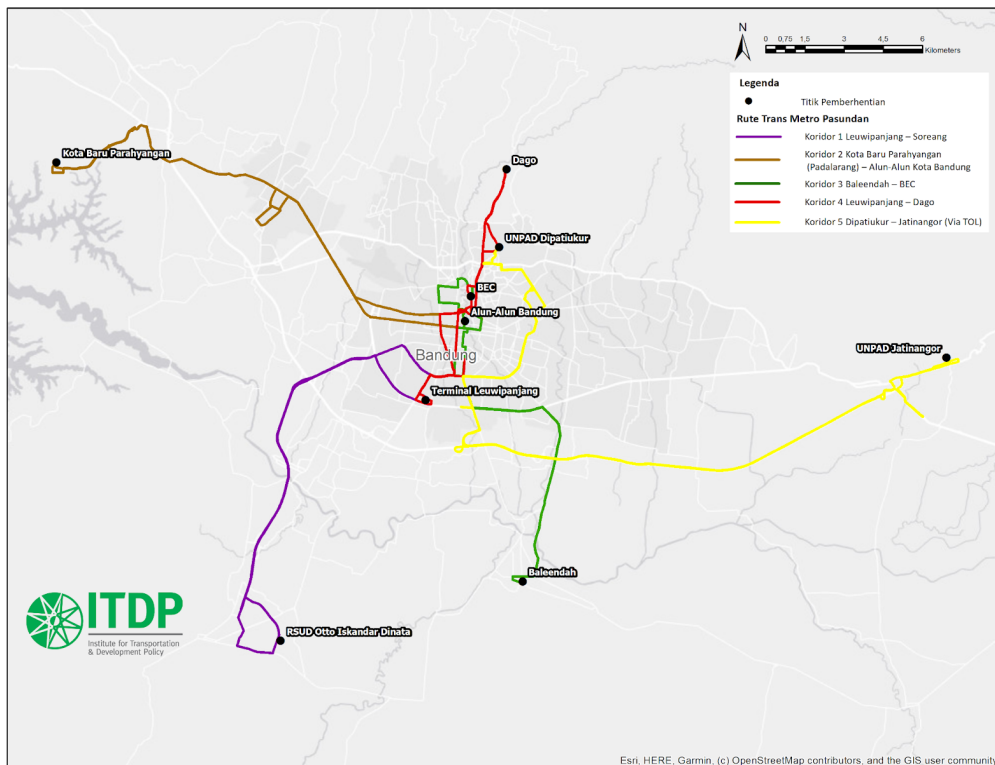
⁴¹ Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 13 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun Anggaran 2022.

⁴² Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 8 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2018-2023.

⁴³ ITDP, 2022. *Mainstreaming Angkot Operators into Mass Transit Systems in Indonesia*.

Tabel 8. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Metro Pasundan⁴⁴

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Leuwipanjang – Soreang	40,7	17	19	Bus Besar
2	Kota Baru Parahyangan (Padalarang) – Alun-Alun Kota Bandung	42,1	18	20	Bus Sedang
3	Baleendah – BEC	35,2	16	18	Bus Sedang
4	Leuwipanjang – Dago	24,9	11	13	Bus Besar
5	Dipatiukur – Jatinangor (via Tol)	67,5	21	24	Bus Besar



Gambar 20. Jaringan trayek Trans Metro Pasundan

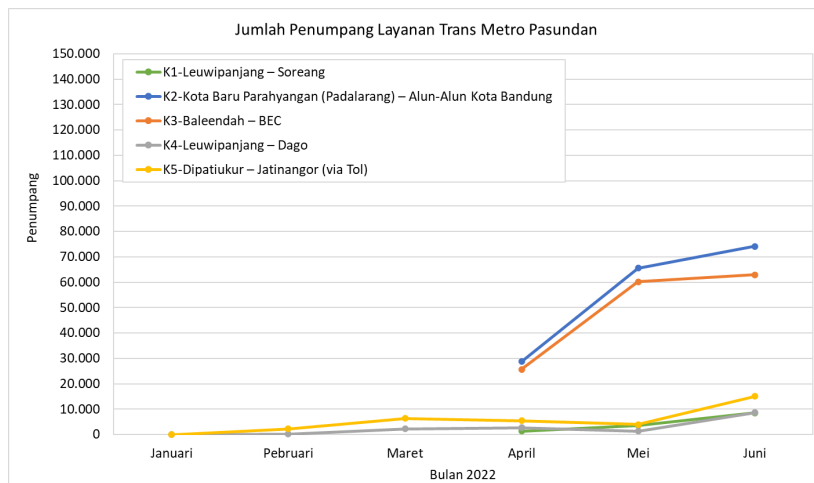
3.2.5.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Jawa Barat

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Metro Pasundan di Provinsi Jawa Barat adalah sebagai berikut:

A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Metro Pasundan

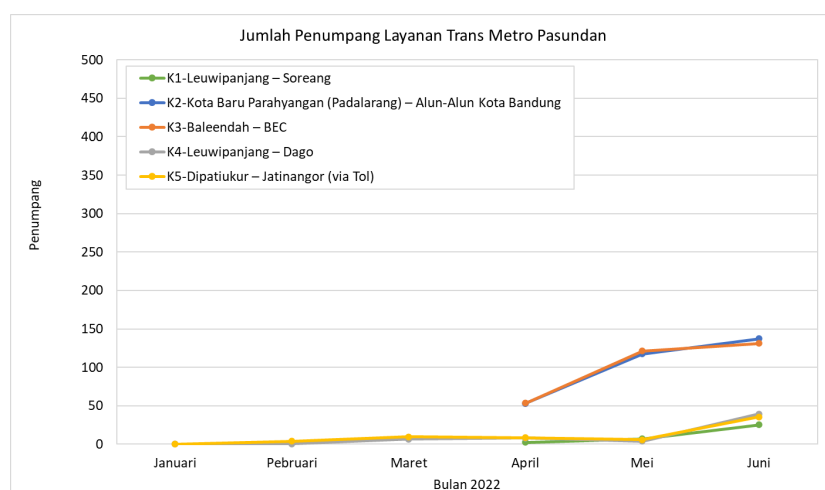
Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Metro Pasundan di 5 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 21. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di Koridor 4 dan 5, sedangkan Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 mulai bulan April jumlah penumpang mengalami peningkatan yang signifikan. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan April berturut-turut sebesar 84%, 61%, 59%, 69% dan 64% untuk Koridor 1, 2, 3, 4, dan 5.

⁴⁴ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



Gambar 21. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Pasundan (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Trans Metro Pasundan di 5 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 22. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Metro Pasundan Koridor 1, 4, dan 5 dengan armada bus besar memiliki 25 penumpang/bus.hari, 39 penumpang/bus.hari, dan 36 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1, 4 dan 5 lebih rendah daripada standar pelayanan bus besar sebesar 750-900 penumpang/bus.hari. Pada bulan Juni, Trans Metro Pasundan Koridor 2, dan 3 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 137 penumpang/bus.hari dan 131 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 2 dan 3 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari Trans Metro Pasundan Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 jauh lebih rendah dari standar pelayanan. Trans Metro Pasundan Koridor 2 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 1 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 22. Jumlah penumpang layanan Trans Metro Pasundan (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilisasi Armada Trans Metro Pasundan

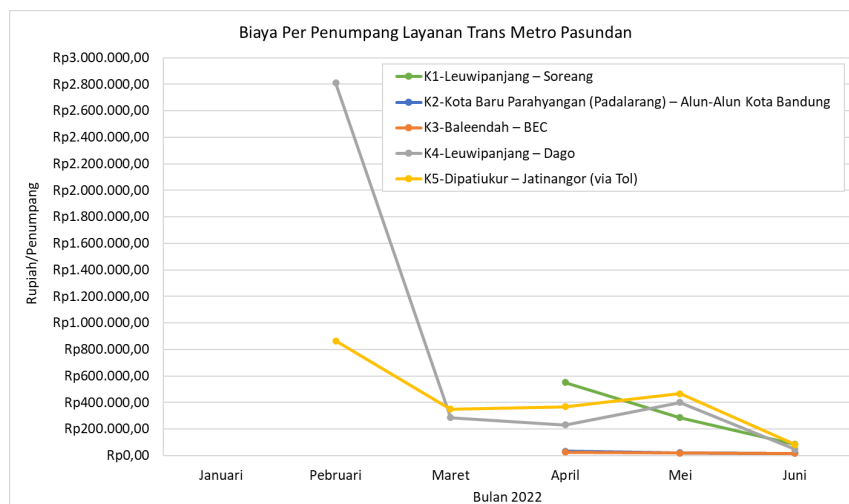
Hasil analisis utilitas armada Trans Metro Pasundan menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 berturut-turut sebesar 98%; 100%; 100%; 100% dan 95%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 7.

C. Jarak Tempuh Layanan Trans Metro Pasundan

Jarak tempuh layanan Trans Metro Pasundan Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 berturut-turut yaitu 209,7 m/bus.hari, 216,9 m/bus.hari, 217,8 m/bus.hari, 173,0 m/bus.hari, dan 347,6 km/bus.hari. Jarak tempuh layanan Trans Metro Pasundan Koridor 1, 2, dan 3 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 4 dan 5 tidak memenuhi standar pelayanan. Trans Metro Pasundan Koridor 1, 4, dan 5 mengalami perubahan jumlah ritase sebagai bagian dari optimalisasi layanan Teman Bus sesuai dengan pendanaan yang ada. Koridor 1 dan 4 jumlah ritase turun sedangkan Koridor 5 naik, sehingga berpengaruh pada jarak tempuh layanan km/bus.hari. Trans Metro Pasundan Koridor 5 memiliki jarak tempuh layanan yang sangat panjang yang berpotensi pada tingginya biaya operasional.

D. Biaya Layanan Trans Metro Pasundan

Gambar 23 menunjukkan biaya per penumpang layanan Trans Metro Pasundan Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Sebelum bulan Juni, Trans Metro Pasundan Koridor 2 dan 3 memiliki biaya per penumpang relatif konsisten, sedangkan koridor lainnya berfluktuasi dengan perbedaan yang signifikan. Berdasarkan data di bulan Juni, Koridor 1 memiliki biaya per penumpang tertinggi sebesar Rp 85.909,00 sedangkan Koridor 2 memiliki biaya per penumpang terendah sebesar Rp 16.612,00.



Gambar 23. Biaya per penumpang layanan Trans Metro Pasundan (rupiah/penumpang)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.5.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Jawa Barat

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat dilakukan pada tanggal 19 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Provinsi Jawa Barat dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat telah memiliki Perpres Nomor 45 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung yang mengamanatkan pengembangan transportasi publik di kawasan perkotaan Cekungan Bandung.⁴⁵ Pada awalnya, pemerintah kabupaten dan pemerintah kota merencanakan pengembangan transportasi publik perkotaan masing-masing di daerahnya. Kemudian rencana tersebut disatukan sesuai dengan Perpres Nomor 45 Tahun 2018. Dalam perencanaan suatu wilayah, pengembangan transportasi harus saling terkoneksi antar Kabupaten dan Kota agar menjadi satu kesatuan. Selanjutnya rencana tersebut dituangkan dalam MoU di mana Gubernur, Bupati, Wali Kota dan Kementerian Perhubungan sepakat untuk meningkatkan pelayanan transportasi publik perkotaan di kawasan perkotaan Cekungan Bandung sesuai dengan ketentuan Perpres Nomor 45 Tahun 2018.

Beberapa studi pengembangan transportasi publik perkotaan di kawasan perkotaan Cekungan Bandung telah dilakukan oleh pemerintah pusat, pemerintah daerah maupun lembaga non profit (NGO). Pada tahun 2020, Bappenas memberi bantuan penyusunan studi *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP) di kawasan perkotaan Cekungan Bandung. Pengembangan transportasi publik perkotaan dilakukan secara bertahap, dimulai dari pengembangan transportasi publik berbasis bus kemudian berbasis kereta api. Stimulus pengembangan transportasi publik perkotaan berbasis bus dimulai dengan program BTS dari Kementerian Perhubungan. Rencana trayek transportasi publik perkotaan program BTS disusun bersama-sama oleh pemerintah provinsi, pemerintah kota, dan pemerintah kabupaten, tim dan Kementerian Perhubungan.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat menyediakan infrastruktur pendukung halte, rambu dan marka *bus stop*. Saat ini sedang merencanakan penganggarannya karena peraturan undang-undang tiap daerah perlu disesuaikan tahap demi tahap.

Aspek kelembagaan: Provinsi Jawa Barat memiliki beberapa operator transportasi publik yaitu Perum DAMRI, perusahaan transportasi publik AKDP dan perkotaan. Proses lelang operator Trans Metro Pasundan dilakukan oleh Kementerian Perhubungan, kemudian pemenang lelang disampaikan ke daerah. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat tidak terlibat dalam lelang tapi sebagai penerima manfaat dan pemberi izin trayek. Pemenang lelang operator Trans Metro Pasundan adalah Perum DAMRI dan PT *Big Bird* Pusaka yang menjalankan di trayek sesuai otoritas masing-masing. Perum DAMRI merupakan lembaga BUMN sedangkan PT *Big Bird* merupakan perusahaan swasta luar daerah Jawa Barat.

Aspek dukungan kajian atau studi: Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat memiliki studi SUMP tentang pengembangan transportasi publik perkotaan di kawasan perkotaan Cekungan Bandung. Penentuan trayek Trans Metro Pasundan dilakukan oleh pemerintah provinsi bersama dengan pemerintah kota, pemerintah kabupaten, tim dan Kementerian Perhubungan melalui kajian yang komprehensif berdasarkan studi SUMP dan data survei lapangan.

Aspek push and pull: Persiapan upaya *push and pull* secara umum sudah ada, beberapa telah dilakukan namun masih belum optimal. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat berupaya

⁴⁵ Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung

melakukan perbaikan pelayanan transportasi publik perkotaan secara komprehensif, di mana trayek Trans Metro Pasundan berada di jalur utama, maka harus didukung oleh layanan *feeder* yang dapat dilakukan oleh operator eksisting yaitu angkot dan AKDP. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat berencana untuk memperbaiki dan meningkatkan layanan *feeder* seperti di Jakarta. Sosialisasi program BTS dilakukan kepada masyarakat agar menggunakan layanan Trans Metro Pasundan, dan sosialisasi kepada operator eksisting agar layanannya sebagai *feeder* layanan Trans Metro Pasundan dapat memberi keuntungan baginya. Penyediaan fasilitas pejalan kaki yang dilakukan oleh pemerintah kabupaten dan pemerintah kota diperlukan untuk memberi kemudahan aksesibilitas masyarakat dari asal/tujuan perjalanan menuju ke halte/*bus stop*.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Koordinasi antara Kementerian Perhubungan dengan Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat terjalin dengan baik. Pada awalnya diadakan MoU antara Kementerian Perhubungan dengan Gubernur dan Kepala Daerah Kota Bandung, Kota Cimahi, Kabupaten Sumedang, dan Kabupaten Bandung terkait dengan pengembangan transportasi publik perkotaan di kawasan perkotaan Cekungan Bandung. Operasional program BTS dan BRT Cekungan Bandung perlu dioptimalisasikan sehingga perlu untuk dikelola secara matang. *Stakeholder* yang terlibat dalam program ini yaitu pemerintah provinsi, pemerintah kota, pemerintah kabupaten, pemerintah pusat dan operator eksisting.

Dalam pelaksanaan program BTS, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat memiliki keterbatasan dalam penentuan koridor, penanganan dampak sosial dan lainnya, sehingga memerlukan bantuan dari pemerintah pusat. Program BTS merupakan program RPJMN, di mana fokus dalam memperbaiki peningkatan kualitas transportasi publik perkotaan dengan skema BTS. Provinsi Jawa Barat mendapat pendanaan dari program BTS sesuai dengan amanat RPJMN dengan memenuhi kriteria dari Kementerian Perhubungan dalam pengembangan transportasi publik perkotaan. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat bersama-sama dengan pemerintah kabupaten dan pemerintah kota di Bandung Raya saling berkoordinasi melakukan survei dan kajian secara kontinu dan selanjutnya melakukan usulan pengembangan transportasi publik ke Kementerian Perhubungan.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Operator eksisting melakukan protes terhadap implementasi program BTS, dengan alasan mereka telah memberikan layanan terlebih dahulu, namun tidak mendapat bantuan subsidi dari pemerintah pusat. Dalam hal ini, Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat telah melakukan sosialisasi program BTS kepada operator eksisting, sehingga kondisi di lapangan kondusif karena operator eksisting paham bahwa program BTS dari pemerintah pusat. Diharapkan transportasi publik eksisting juga mendapat subsidi dari pemerintah sebagai layanan *feeder* seperti kasus di Jakarta. Hal ini perlu kajian untuk merencanakan sistem penganggaran subsidi moda yang berbeda-beda oleh pemerintah. Untuk itu harus ada komitmen bersama antar pemerintah pusat dan pemerintah daerah yang diikat dalam peraturan daerah tentang pemberian subsidi sesuai dengan sumber daya yang ada. Pemerintah Provinsi berkoordinasi dengan organda provinsi, organda kota dan organda kabupaten sebagai lembaga hukum yang menaungi operator eksisting terkait dengan dampak sosial yang terjadi atau hal lainnya.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Pemerintah provinsi, pemerintah kota, dan Pemerintah kabupaten mendukung program BTS dalam penyediaan halte, marka dan rambu *bus*

stop yang disesuaikan dengan anggaran di masing-masing daerah. Perizinan trayek Trans Metro Pasundan difasilitasi oleh Dinas Perhubungan Provinsi.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi adalah program pengembangan transportasi publik belum dilakukan secara sinergi antar *stakeholder* dalam penyediaan dan penyelenggaraan transportasi publik. Pemerintah daerah perlu melakukan perbaikan layanan Trans Metro Pasundan yang bersinergi dengan layanan transportasi publik lainnya yaitu angkot, AKDP, dan lainnya agar bersama-sama untuk dapat melayani masyarakat sesuai fungsi dan perannya masing-masing. Penerapan layanan Trans Metro Pasundan yang tidak berbayar memicu terjadinya protes yang dilakukan oleh operator eksisting. Satu hal yang penting dalam operasional transportasi publik yaitu pendanaan. Untuk itu keberlanjutan program BTS ini perlu dipikirkan karena menyangkut anggaran.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Penyerahan kewenangan pendanaan dan operasional program BTS ke daerah tidak dapat dilakukan secara tiba-tiba. Dalam hal pendanaan perlu adanya kesepakatan alokasi anggaran dari tiap daerah (provinsi, kota, dan kabupaten), karena kebijakan anggaran merupakan hak otonomi daerah. Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat tidak mampu apabila pendanaan dan operasional Trans Metro Pasundan diserahkan ke daerah secara keseluruhan. Dalam hal ini perlu adanya bantuan dari pemerintah pusat dan/atau skema pendanaan lainnya. Beberapa upaya untuk mendapatkan pendanaan dapat dilakukan melalui penetapan tarif berbayar Trans Metro Pasundan, periklanan, komersialisasi simpul transportasi (konsep *transit oriented development/TOD*), proporsi dari pajak bumi dan bangunan, dan pajak kendaraan.

3.2.6. Kabupaten Banyumas

3.2.6.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kabupaten Banyumas

Kabupaten Banyumas merupakan salah satu kabupaten di Jawa Tengah yang beribukota di Kecamatan Purwokerto. Secara administratif, Kabupaten Banyumas memiliki luas wilayah seluas 1.327,59 km² yang terbagi menjadi 27 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Kabupaten Banyumas pada Tahun 2021 sebanyak 1.789.630 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 1.348 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Kabupaten Banyumas sepanjang 1.508,00 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang 171,00 km, jalan provinsi sepanjang 39,73 km dan jalan kabupaten sepanjang 1.718,73 km.⁴⁶ Besaran APBD Kabupaten Banyumas Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp3. 661.265.269.620,00.⁴⁷

Visi Kabupaten Banyumas yang tertuang dalam RPJMD Kabupaten Banyumas Tahun 2018-2023 adalah “Menjadikan Banyumas yang Maju, Adil-Makmur dan Mandiri”.⁴⁸ Komitmen politik Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam misi ke-6 dalam RPJMD Tahun 2018-2023 yaitu meningkatkan kualitas dan

⁴⁶ BPS Kabupaten Banyumas, 2022. Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2022.

⁴⁷ Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

⁴⁸ Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Banyumas Tahun 2018-2023.

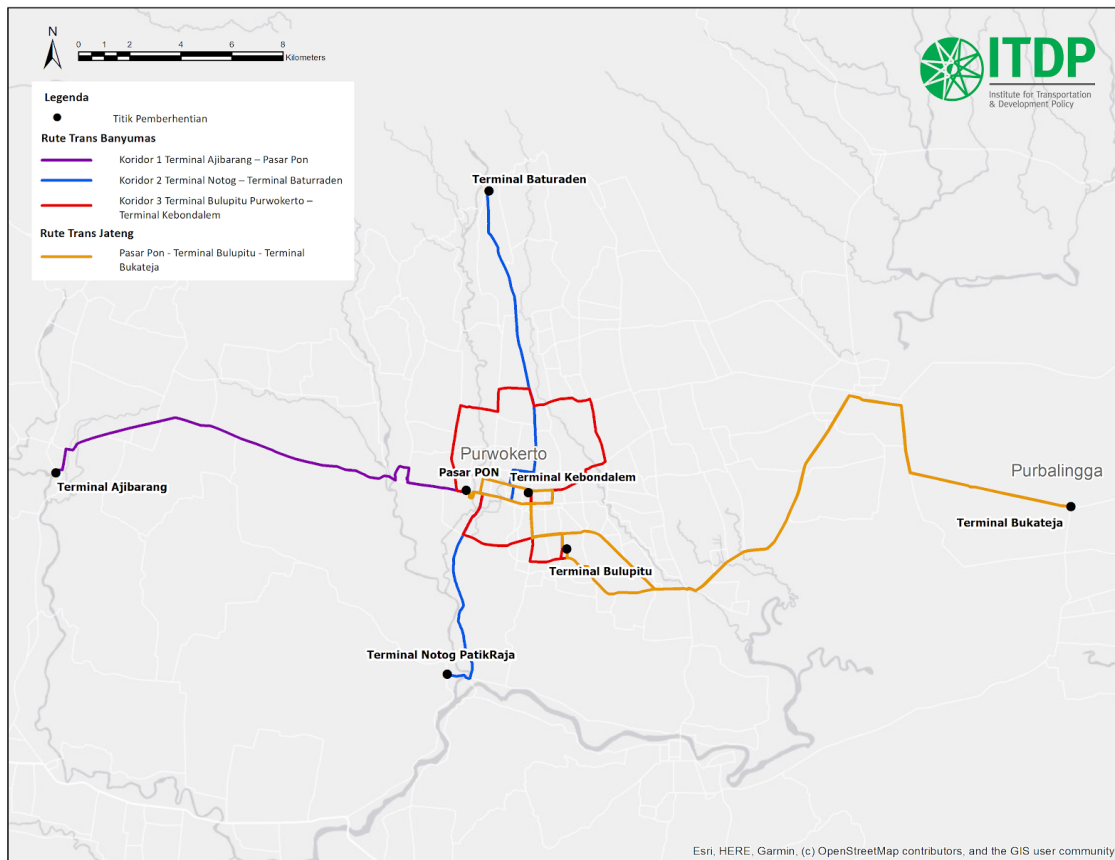
kuantitas infrastruktur dasar yang merata dan memadai sebagai daya ungkit pembangunan. Strategi yang digunakan untuk mencapai misi tersebut dengan meningkatkan pemenuhan prasarana dan sarana, sumber daya manusia dan manajemen transportasi publik yang terintegrasi. Untuk meningkatkan pelayanan transportasi dan meningkatkan konektivitas wilayah, pemerintah daerah akan mengembangkan angkutan sungai dan angkutan massal perkotaan melalui program BTS. Jalur angkutan massal perkotaan yang dikembangkan meliputi: 1) Pasar Pon - Ajibarang, 2) Terminal Notog Patikraja - Baturaden, dan 3) Terminal Bulupitu - Terminal Kebondalem. Jalur Terminal Bulupitu - Terminal Kebondalem diintegrasikan dengan transportasi publik Trans Jateng Koridor Purwokerto - Purbalingga yang merupakan program Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk memberikan dukungan pengembangan perekonomian kawasan Barlingmascakeb (Banjarnegara - Purbalingga - Banyumas - Cilacap - Kebumen).

Rencana pengembangan transportasi publik di Kabupaten Banyumas yang tertuang dalam RPJMD Tahun 2018-2023 selanjutnya diimplementasikan pada bulan Desember 2021 dengan dioperasikannya 3 koridor transportasi publik berbasis bus transit program BTS dengan nama Trans Banyumas, lihat Tabel 9. Cakupan wilayah Trans Banyumas merupakan pelayanan transportasi publik dalam kota. Operator Trans Banyumas adalah PT Banyumas Raya Transportasi yang merupakan konsorsium dari 12 perusahaan dan koperasi transportasi publik eksisting yaitu Koperades, Kopata, PO Asli, PT Asli Putra Pribumi, Teguh Muda Abadi, PT Amala Jaya, PT Putra Jaya, PT Jaya Mandiri Trans, KSU Trans Banyumas, Berkah Alam Sumber Sejahtera, PT Budi Jaya Transport dan KSU Mandiri. Jaringan trayek Trans Banyumas Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 dapat dilihat pada Gambar 24. Koridor Trans Banyumas terintegrasi dengan Trans Jateng Koridor Purwokerto - Purbalingga dengan bertemunya titik kumpul *interchange* di kawasan Pasar Pon, lihat Gambar 24. Kawasan Pasar Pon berdekatan dengan Stasiun Purwokerto, sehingga konektivitas antar moda berbasis jalan raya yaitu Trans Banyumas dan Trans Jateng dengan moda berbasis jalan rel yaitu Kereta Api Kamandaka dan kereta api lainnya dapat terjalin dengan baik. Sistem transportasi publik di Kabupaten Banyumas selain bus transit, terdapat juga angkot dan angdes yang sistem operasionalnya bersifat konvensional.

Tabel 9. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Banyumas⁴⁹

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Terminal Ajibarang – Pasar Pon	39,0	13	15	Bus Sedang
2	Terminal Notog – Terminal Baturraden	47,0	17	19	Bus Sedang
3	Terminal Bulupitu Purwokerto – Terminal Kebondalem	47,8	16	18	Bus Sedang

⁴⁹ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



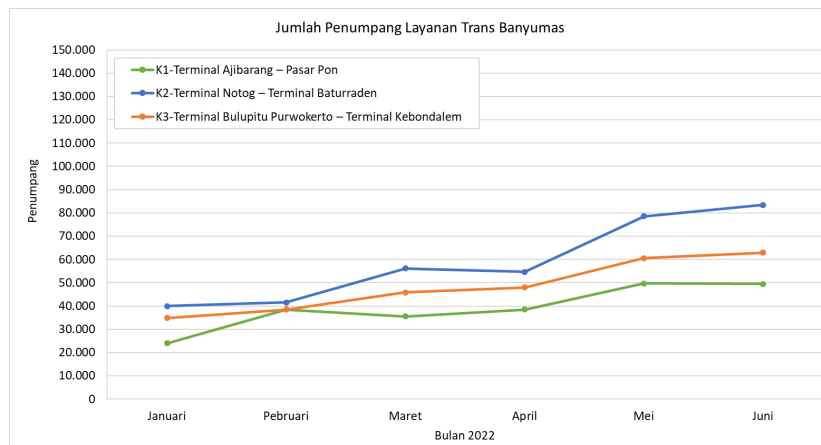
Gambar 24. Jaringan trayek a) Trans Banyumas dan b) Trans Jateng

3.2.6.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kabupaten Banyumas

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Banyumas di Kabupaten Banyumas adalah sebagai berikut:

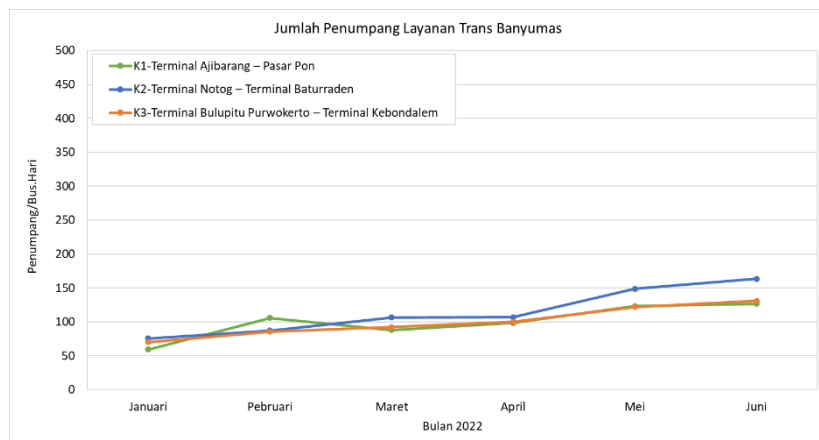
A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Banyumas

Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Banyumas di 3 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 25. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di semua koridor. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 28%, 33%, dan 27% untuk Koridor 1, 2, dan 3.



Gambar 25. Jumlah penumpang layanan Trans Banyumas (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan bus Trans Banyumas di 3 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 26. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Banyumas Koridor 1, 2, dan 3 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 127 penumpang/bus.hari, 163 penumpang/bus.hari, dan 131 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Trans Banyumas Koridor 2 memiliki nilai tertinggi, sedangkan Koridor 1 yang terendah.



Gambar 26. Jumlah penumpang layanan Trans Banyumas (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Trans Banyumas

Hasil analisis utilitas armada Trans Banyumas menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 8.

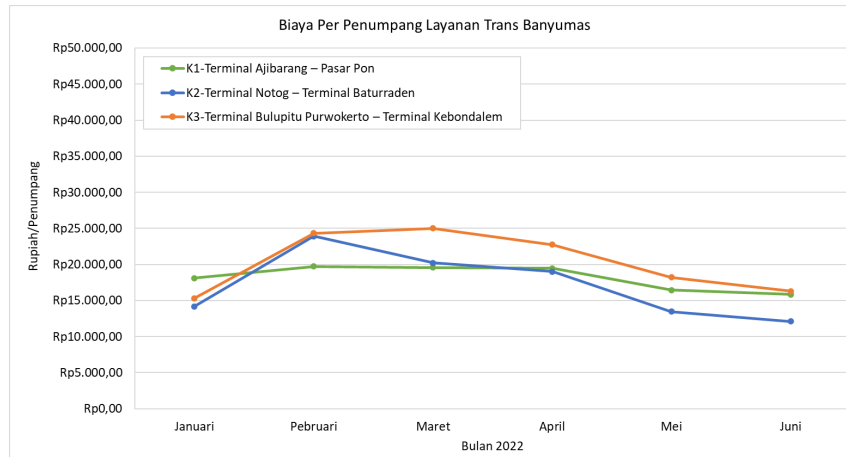
C. Jarak Tempuh Layanan Trans Banyumas

Jarak tempuh layanan Trans Banyumas Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 adalah 200,9 km/bus.hari, 197,8 km/bus.hari, dan 214,1 km/bus.hari. Jarak tempuh layanan Trans Banyumas Koridor 3 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan

Koridor 1, dan 2 tidak memenuhi standar pelayanan. Perbedaan jarak tempuh layanan Trans Banyumas Koridor 1 dan 2 terhadap standar pelayanan relatif pendek ± 10 km. Jarak tempuh Koridor 1, dan 2 dihitung sedemikian rupa dengan mempertimbangkan waktu pelayanan dalam satu hari, jumlah ritase, kondisi lalu lintas dan geometrik jalan, sehingga efektif dan efisien sesuai dengan pendanaan yang ada.

D. Biaya Layanan Trans Banyumas

Gambar 27 menunjukkan biaya per penumpang per kilometer layanan Trans Banyumas Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Trans Banyumas Koridor 3 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 2 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Trans Banyumas Koridor 3 sebesar Rp 16.309,00 dan Koridor 2 sebesar Rp 12.124,00.



Gambar 27. Biaya per penumpang layanan Trans Banyumas (rupiah/penumpang)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.6.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kabupaten Banyumas

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dilakukan pada tanggal 20 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Kabupaten Banyumas dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Penyediaan transportasi publik perkotaan dengan program BTS telah sesuai dengan RPJMD Tahun 2018-2023 dan rencana pengembangan transportasi publik perkotaan di Kabupaten Banyumas hasil kajian atau studi yang telah dilakukan sebelumnya. Hasil kajian Rencana Induk Transportasi di Perkotaan Kawasan Barlingmascakeb (Kabupaten Banjarnegara, Kabupaten Purbalingga, Kabupaten Banyumas, Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Kebumen) yang dilakukan oleh Bina Sarana Transportasi Perkotaan (BSTP) Kementerian Perhubungan pada tahun 2014 merekomendasikan sebanyak 4 trayek utama BRT Barlingmascakeb dan 3 trayek *feeder* sebagai pengumpan layanan BRT Barlingmascakeb. Pada tahun 2015, hasil kajian *detailed engineering design* (DED) Angkutan Wilayah Purbalingga - Purwokerto yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah merekomendasikan 4 Koridor Trans Jateng yang relatif sama dengan kajian sebelumnya. Koridor 4 Trans Jateng aglomerasi Barlingmascakeb dengan trayek Purbalingga - Purwokerto direalisasikan pada tahun 2018.

Hasil kajian Perencanaan Pengembangan Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan Dengan Skema BTS yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan pada Tahun 2020 merekomendasikan 6 Koridor Trans Banyumas. Tiga koridor yang memiliki skala prioritas tinggi diimplementasikan pada tahun 2021 sebanyak 1 koridor dan pada tahun 2022 sebanyak 2 koridor. Trayek Koridor Trans Banyumas dan Koridor Trans Jateng saling terintegrasi di halte integrasi. Trayek Koridor Trans Banyumas sebagian besar berhimpitan dengan rencana trayek transportasi publik hasil kajian atau studi sebelumnya.

Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas melakukan *rerouting* trayek angkot eksisting pada tahun 2021 sebagai bagian dari penataan trayek transportasi publik perkotaan di Kabupaten Banyumas. Namun demikian penataan trayek angkot tersebut belum terlaksana dan masih menggunakan trayek eksisting. Layanan angkot bersinergi dengan layanan Trans Banyumas di mana angkot berfungsi sebagai pengumpan layanan Trans Banyumas, terutama trayek dari desa menuju ke kota.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas mendukung pengembangan transportasi publik perkotaan dengan mengalokasikan anggaran untuk infrastruktur pendukung transportasi publik. Pada tahun 2021 dialokasikan anggaran sebesar 1 milyar rupiah untuk pembangunan rambu dan marka *bus stop* serta perlengkapan lainnya, dan anggaran sebesar 800 juta rupiah untuk pembangunan halte/*shelter* yang direalisasikan secara bertahap. Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas mendorong *stakeholder* perbankan, instansi pendidikan dan lainnya untuk membantu pembangunan halte dengan program kerja sama pemasangan iklan di halte. Terminal angkutan penumpang tipe C yang sudah tidak beroperasi direvitalisasi untuk terminus asal-tujuan atau yang dilewati Trans Banyumas. Ruas jalan yang dilalui oleh Trans Banyumas diperbaiki oleh DPUPR Kabupaten Banyumas. Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas dengan anggaran Tugas Pembantuan Kementerian Perdagangan merevitalisasi titik simpul integrasi di kawasan Pasar Pon yang menghubungkan layanan multimoda antara Trans Banyumas, Trans Jateng dan Kereta Api Purwokerto.

Aspek kelembagaan: Kabupaten Banyumas memiliki beberapa operator transportasi publik yaitu koperasi, perusahaan transportasi publik antar kota antar provinsi (AKAP) dan AKDP. Keberadaan program BTS di Kabupaten Banyumas disambut baik oleh operator transportasi publik perkotaan eksisting. Sebanyak 12 operator transportasi publik perkotaan eksisting bergabung menjadi konsorsium yaitu PT Banyumas Raya Transportasi, yang selanjutnya mengikuti lelang operator Trans Banyumas. Hasil lelang menetapkan PT Banyumas Raya Transportasi sebagai operator Trans Banyumas.

Aspek dukungan kajian atau studi: Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas telah memiliki dokumen Rencana Induk Transportasi Di Perkotaan Kawasan Barlingmascakeb pada tahun 2014 dan DED Angkutan Wilayah Purbalingga-Purwokerto untuk trayek Trans Jateng pada tahun 2015. Berdasarkan perencanaan yang sudah ada, selanjutnya Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas menyusun dokumen Perencanaan Pengembangan Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan Dengan Skema BTS bersama dengan akademisi, tim dan Kementerian Perhubungan pada Tahun 2020.

Aspek push and pull: Upaya *push* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas meliputi surat edaran Bupati Kabupaten Banyumas bagi pegawai negeri sipil yang kantornya dilewati oleh Trans Banyumas untuk menggunakannya, penyediaan *park and ride* di beberapa

lokasi yang berdekatan dengan halte/*bus stop* Trans Banyumas dan Pasar Pon/Stasiun Purwokerto, penetapan sistem satu arah di beberapa ruas jalan, dan larangan berhenti bagi kendaraan bermotor di ruas jalan tertentu kecuali untuk Trans Banyumas. Upaya *pull* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas meliputi pelaksanaan program edutrip berupa sosialisasi keselamatan lalu lintas dan penggunaan transportasi publik di sekolah disertai praktik naik Trans Banyumas, dan rencana pedestrianisasi dan jalan sepeda yang terintegrasi dengan halte/*bus stop* Trans Banyumas.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan secara intens mengenai pengembangan transportasi publik perkotaan sejak tahun 2014. Pada tahun 2014 Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas meminta BSTP Kementerian Perhubungan untuk menyusun rencana induk transportasi di perkotaan kawasan Barlingmascakeb. Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas juga berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah yang menyusun kajian DED Purwokerto - Purbolinggo untuk trayek Trans Jateng pada tahun 2015. Untuk melengkapi persyaratan pengajuan pendanaan program BTS, maka Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas menyusun dokumen perencanaan pengembangan transportasi massal berbasis jalan dengan skema BTS pada tahun 2020. Selanjutnya pada pertengahan tahun 2020 ditindaklanjuti dengan MoU tentang perencanaan dan pembangunan angkutan perkotaan Kabupaten Banyumas dengan skema BTS dengan disetujuinya Kabupaten Banyumas sebagai kota penerima program BTS. Pada tahun 2021, Kabupaten Banyumas memperoleh pendanaan program BTS sebanyak 3 koridor Trans Banyumas. Selama operasional Trans Banyumas, Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam hal proses monitoring dan evaluasi layanan Trans Banyumas.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Pemerintah Daerah Kabupaten Banyuwangi berkoordinasi dengan operator eksisting untuk membahas pembentukan konsorsium transportasi publik sebagai operator Trans Banyumas. Operator eksisting menyambut baik upaya pembentukan konsorsium dan pada akhirnya terbentuk konsorsium transportasi publik yaitu PT Banyumas Raya Transportasi. Dalam proses pelelangan operator Trans Banyumas, PT Banyumas Raya Transportasi dinyatakan sebagai pemenang lelang. Proses pembentukan konsorsium relatif mudah dilakukan karena Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas telah memiliki pengalaman terlibat dalam pembentukan kelembagaan operator Trans Jateng trayek Purwokerto - Purbolinggo.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Trans Banyumas merupakan transportasi publik perkotaan yang hanya melayani wilayah Kabupaten Banyumas. Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas memiliki rencana pengembangan transportasi publik aglomerasi ke wilayah Kabupaten Cilacap yaitu trayek Koridor 4 Trans Banyumas. Trayek Koridor 4 Trans Banyumas yaitu Terminal Bulupitu Purwokerto - Sokaraja - Banyumas - Stasiun Kroya Cilacap. Terkait dengan hal ini, Dinas Perhubungan Kabupaten Cilacap secara intens berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas dan mendorong agar segera dapat merealisasikan layanan Koridor 4 Trans Banyumas.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas dalam pelaksanaan program BTS adalah meningkatkan kinerja layanan Trans Banyumas agar *load factor* Trans

Banyumas saat ini meningkat dan selanjutnya mempertahankannya jika layanan Trans Banyumas sudah berbayar. Peningkatan *load factor* yang telah dilakukan melalui program edutrip, *rerouting* trayek Trans Banyumas, dan penambahan halte/*bus stop*.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas telah berdiskusi dengan DPRD Kabupaten Banyumas terkait dengan rencana pendanaan dan operasional Trans Banyumas yang akan diserahkan ke daerah. Beberapa opsi yang diusulkan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas apabila pendanaan dan operasional Trans Banyumas diserahkan ke daerah yaitu (1) subsidi dari pemerintah daerah, (2) diserahkan ke operator; dan (3) *sharing* pendanaan antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat. Tantangan pemilihan opsi subsidi dari pemerintah daerah adalah pendekatan ke DPRD Kabupaten Banyumas dan meyakinkannya bahwa penyediaan transportasi publik merupakan kewajiban pemerintah daerah sesuai undang-undang yang berlaku. Apabila DPRD sepakat dengan amanat undang-undang tersebut, maka akan menyetujui pendanaan transportasi publik dari APBD. Namun demikian, hal ini sangat berat apabila seluruh subsidi ditanggung oleh pemerintah daerah.

Pemilihan opsi diserahkan ke operator harus mempertimbangkan besarnya *load factor* Trans Banyumas dan tarif yang dibebankan ke pengguna Trans Banyumas. *Load factor* dan tarif merupakan penopang utama perolehan pendapatan yang dapat digunakan sebagai pendanaan. Apabila *load factor* tinggi diatas standar dan tarif lebih tinggi dari yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, kemungkinan operator akan mempertimbangkannya. Opsi *sharing* antara Pemerintah daerah dan pemerintah pusat yaitu sebagian anggaran dari Kementerian Perhubungan ditransfer ke Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas melalui dana alokasi khusus (DAK) yang digunakan untuk pendanaan operasional Trans Banyumas.

Opsi *sharing* antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat yaitu dengan mekanisme sebagian anggaran dari Kementerian Perhubungan ditransfer ke Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas melalui DAK khusus yang digunakan untuk pendanaan operasional Trans Banyumas. Sebagian pendanaan Trans Banyumas ditanggung oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas dari APBD. Untuk meningkatkan pendapatan selain dari penjualan tiket dapat dicarikan melalui sumber pendanaan lain yaitu penjualan iklan, bisnis cuci kendaraan di pol, dan retail. Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas berharap pendanaan program BTS dari pemerintah pusat masih terus berlanjut.

3.2.7. Kota Surabaya

3.2.7.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Kota Surabaya

Kota Surabaya merupakan ibukota provinsi Jawa Timur dan kota terbesar ke-2 di Indonesia dan menjadi salah satu kota pusat pertumbuhan utama di Indonesia. Secara administratif, Kota Surabaya memiliki luas wilayah seluas 334,45 km² yang terbagi menjadi 31 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Kota Surabaya pada Tahun 2021 sebanyak 2.880.284 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 8.612 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Kota Surabaya sepanjang 1.700,21 km menjadi tanggung jawab pemerintah Kota Surabaya.⁵⁰ Sebagai kota

⁵⁰ BPS Kota Surabaya, 2022. Kota Surabaya Dalam Angka 2022.

metropolitan, Kota Surabaya memiliki fasilitas infrastruktur jaringan jalan yang terkoneksi dengan kota dan provinsi di Indonesia berupa jalan tol dan jalan kereta api. Besaran APBD Kota Surabaya Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp10.405.185.797.113,00.⁵¹

Visi Kota Surabaya yang tertuang dalam RPJMD Kota Surabaya Tahun 2021-2026 adalah “Gotong Royong Menuju Kota Dunia yang Maju, Humanis dan Berkelanjutan”.⁵² Pembangunan Kota Surabaya berorientasi pada konsep pembangunan berkelanjutan yang mengedepankan keseimbangan antara pembangunan ekonomi, sosial, budaya dan lingkungan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya menyediakan sarana transportasi yang mendukung konektivitas pusat ekonomi serta mendukung kelancaran mobilitas warga serta bebas macet agar tidak merusak lingkungan. Komitmen politik Pemerintah Daerah Kota Surabaya dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam misi ke-3 dalam RPJMD Tahun 2021-2026 yaitu memantapkan penataan ruang kota yang terintegrasi melalui ketersediaan infrastruktur dan utilitas kota yang modern berkelas dunia serta berkelanjutan. Strategi yang dilakukan yaitu dengan mengembangkan infrastruktur hijau dan sistem transportasi perkotaan terpadu. Hal ini bertujuan agar tercipta lingkungan yang nyaman untuk masyarakat, karena dalam penciptaan inklusivitas perekonomian daerah tak lepas dari konektivitas adanya infrastruktur yang tersedia, baik infrastruktur ekonomi maupun sosial dikarenakan infrastruktur ini sebagai jembatan dalam aksesibilitas pergerakan alur distribusi dari perekonomian yang ada. Untuk itu, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan, PT. Kereta Api Indonesia, dan Pelindo III, Bappeda Provinsi dan Dinas Perhubungan Provinsi terkait arah kebijakan transportasi massal nasional dan provinsi. Misi ke-3 dalam RPJMD Tahun 2021-2026 selaras dan konsisten dengan misi ke-3 dalam RPJPD Kota Surabaya periode lima tahunan ke-4 Tahun 2021-2024 yaitu terwujudnya optimalisasi peran Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) yang memberikan layanan murah, aman, nyaman, efisien, efektif dan handal.

Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Kota Surabaya dilayani oleh tiga jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler, angkot, dan bus transit. Angkutan perkotaan bus reguler dijalankan oleh Perum DAMRI dan beberapa PO swasta, sedangkan angkot dijalankan oleh koperasi maupun perseorangan. Dalam rangka memberikan layanan transportasi yang nyaman, aman dan terjangkau, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya menjalankan layanan Suroboyo Bus di kawasan perkotaan pada bulan April 2018. Manajemen operasional layanan ini ditangani oleh Pemerintah Daerah Kota Surabaya di bawah Badan Layanan Umum Daerah (BLUD) Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Suroboyo Bus dikategorikan dalam sistem bus transit. Saat ini Suroboyo Bus memiliki dua koridor yaitu R1 dan R2.

Pada bulan Desember 2021, Kota Surabaya mendapat pendanaan program BTS sebanyak 1 koridor untuk Trans Semanggi Surabaya dengan operator PT Seduluran Bus Suroboyo yang merupakan konsorsium dari 3 perusahaan transportasi publik eksisting yaitu PT Kalisari Citra Jaya, PT Harapan Jaya Prima dan PT Tentrem Sejahtera Karoseri, lihat Tabel 10. Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 ini menggantikan layanan Suroboyo Bus Koridor 3 (R3) dan 4 (R4). Trans Semanggi Surabaya Koridor 1, 3, 4, 5 dan 6 masih dalam proses koordinasi dengan Kementerian Perhubungan. Trayek Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 dapat dilihat Gambar 28.

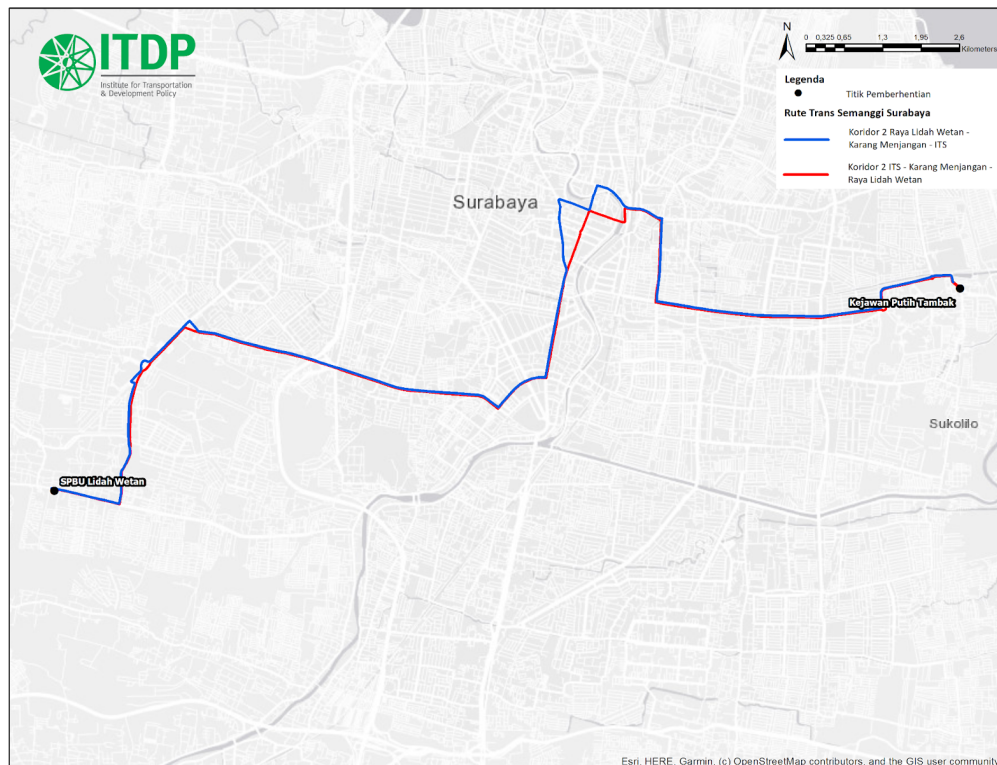
⁵¹ Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 8 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

⁵² Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Surabaya Tahun 2021-2026.

Tabel 10. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Semanggi Surabaya⁵³

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Terminal Purabaya – Tanjung Perak via Raya Darmo (*)	44,0	18	20	Bus Besar
2	Raya Lidah Wetan – Karang Menjangan – ITS	47,0	15	17	Bus Besar
3	Terminal Purabaya - Kenjeran via MERR (via Tol) (*)	51,0	15	17	Bus Besar
4	GBT - Unesa - Mastrip (*)	49,0	19	21	Bus Besar
5	Terminal Benowo - Tunjungan (*)	43,0	17	19	Bus Besar
6	Terminal Purabaya – UNAIR Kampus C (*)	43,0	17	19	Bus Besar

Catatan: (*) Belum dioperasikan (Oktober 2022)



Gambar 28. Jaringan trayek Trans Semanggi Surabaya

3.2.7.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Kota Surabaya

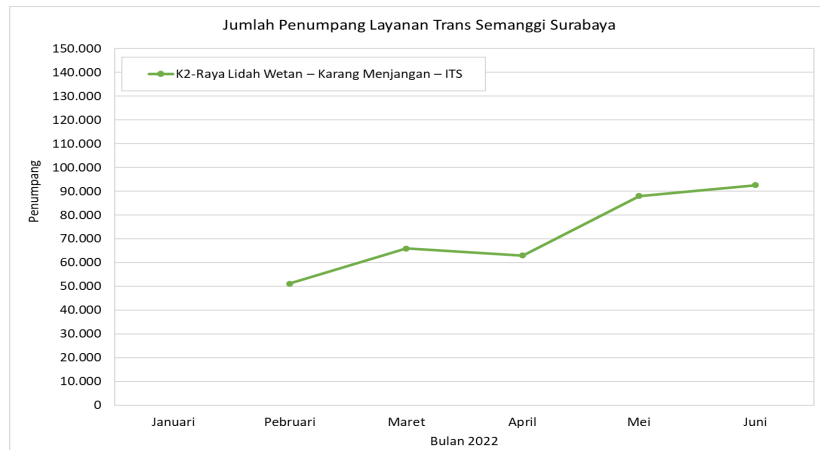
Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Semanggi Surabaya di Kota Surabaya adalah sebagai berikut:

A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Semanggi Surabaya

Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 29. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang cenderung mengalami peningkatan. Pada

⁵³ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

bulan Juni, mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret sebesar 29%.



Gambar 29. Jumlah penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya (penumpang/bulan)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 30. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 dengan armada bus besar memiliki 206 penumpang/bus.hari, lebih rendah daripada standar pelayanan bus besar sebesar 750-900 penumpang/bus.hari



Gambar 30. Jumlah penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya (penumpang/bus.hari)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Trans Semanggi Surabaya

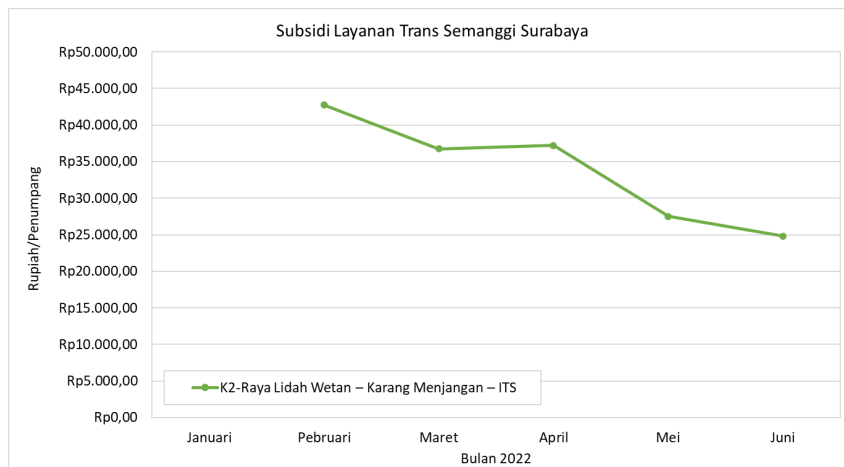
Hasil analisis utilitas armada Trans Semanggi Surabaya menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 2 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 9.

C. Jarak Tempuh Layanan Trans Semanggi Surabaya

Jarak tempuh layanan Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 yaitu 242,1 km/bus.hari dan memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari.

D. Biaya Layanan Trans Semanggi Surabaya

Gambar 31 menunjukkan biaya per penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Biaya per penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 secara konsisten mengalami penurunan dari bulan Januari ke bulan Juni. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 sebesar Rp 24.836,00.



Gambar 31. Biaya per penumpang layanan Trans Semanggi Surabaya (rupiah/penumpang)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.7.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Kota Surabaya

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Kota Surabaya dilakukan pada tanggal 19 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Kota Surabaya dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Penyediaan transportasi publik dengan skema BTS sudah sesuai dengan *masterplan* pengembangan transportasi publik perkotaan yang memuat perencanaan trayek transportasi publik perkotaan jaringan utama dan *feeder*. Di dalam dokumen *masterplan* direncanakan sebanyak 11 trayek transportasi publik perkotaan berbasis bus. Beberapa trayek telah diimplementasikan untuk layanan Suroboyo Bus sejak tahun 2018. Sehubungan dengan besarnya pendanaan layanan transportasi publik perkotaan Kota Surabaya, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengajukan 11 trayek transportasi publik perkotaan tersebut untuk didanai oleh Kementerian Perhubungan melalui program BTS. Hasil keputusan dari Kementerian Perhubungan menyetujui akan mendanai 6 trayek melalui program BTS, sedangkan sisanya akan didanai oleh Pemerintah Daerah Kota Surabaya.

Sehubungan dengan adanya program BTS, maka trayek yang digunakan oleh layanan Suroboyo Bus beberapa diantaranya dialihkan untuk layanan Trans Semanggi Surabaya. Trayek Trans Semanggi Surabaya sebanyak 6 koridor, sedangkan trayek Suroboyo Bus sebanyak 5 koridor. Untuk mendukung layanan Trans Semanggi Surabaya dan Suroboyo Bus, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya akan melakukan reformasi trayek angkot eksisting secara bertahap. *Timeline* rencana penyediaan layanan *feeder* Kota Surabaya yaitu pada tahun 2022 sebanyak 5

trayek dengan armada 36 unit, pada tahun 2023 sebanyak 11 trayek dengan armada 67 unit dan pada tahun 2024 sebanyak 23 trayek dengan armada 71 unit.

Saat ini Pemerintah Kota Surabaya mendapatkan bantuan dari *Kreditanstalt für Wiederaufbau* (KfW) Jerman terkait dengan kajian perencanaan BRT Surabaya Raya dan *Surabaya Regional Railway Line* (SRRL). Kedua moda transportasi ini dapat menjadi layanan antar wilayah Surabaya Raya. Pemerintah Daerah Kota Surabaya mendukung proyek ini dan akan menyiapkan layanan Trans Semanggi Surabaya, Suroboyo Bus dan *feeder* yang terintegrasi dengan layanan Surabaya Raya dan SRRL di Kota Surabaya.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Komitmen Pemerintah Daerah Kota Surabaya terhadap pelaksanaan program BTS yaitu menyediakan infrastruktur pendukung transportasi publik berupa halte, rambu dan marka *bus stop*. Pemerintah Daerah Kota Surabaya akan mengembangkan angkutan *feeder* yang berfungsi sebagai pengumpan Trans Semanggi Surabaya untuk meningkatkan kinerja layanan Trans Semanggi Surabaya.

Aspek kelembagaan: Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengharapkan operator Trans Semanggi Surabaya memiliki manajemen yang bagus. Untuk itu, maka terbentuk konsorsium transportasi publik yang merupakan gabungan perusahaan transportasi publik eksisting regional Jawa Timur tidak dalam kota yaitu PT Seduluran Bus Suroboyo. PT Seduluran Bus Suroboyo memenangkan lelang dan menjadi operator Trans Semanggi Surabaya.

Aspek dukungan kajian atau studi: Pemerintah Daerah Kota Surabaya memiliki *masterplan* transportasi publik perkotaan yang menjadi dasar implementasi trayek Koridor Trans Semanggi Surabaya. Selain itu terdapat kajian perencanaan BRT Surabaya Raya, SRRL dan SUMP yang sedang dalam proses kajian dengan pendanaan dari KfW dan Bappenas. Layanan BRT dan SRRL dengan cakupan wilayah Surabaya Raya akan terintegrasi dengan layanan transportasi publik perkotaan Kota Surabaya.

Aspek push and pull: Pada saat ini, Pemerintah Daerah Kota Surabaya belum dapat memaksa masyarakat untuk berpindah dari penggunaan kendaraan pribadi ke transportasi publik melalui upaya *push*. Hal ini disebabkan pelayanan transportasi publik perkotaan belum optimal. Upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Surabaya sebatas pada ajakan dan promosi kepada masyarakat untuk menggunakan transportasi publik perkotaan. Dari waktu ke waktu pengguna transportasi publik perkotaan meningkat, terutama layanan Trans Semanggi Surabaya, karena pelayanannya andal dengan *headway* 15 menit dan jadwal yang konsisten. Apabila pelayanan transportasi publik perkotaan sudah optimal, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya akan mengimplementasikan upaya *push* melalui program ganjil-genap, dan manajemen parkir berbiaya mahal.

Upaya *pull* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Surabaya meliputi penyediaan fasilitas pejalan kaki yang nyaman dan sejuk terkoneksi dengan halte/*bus stop*, dan penyediaan fasilitas *park and ride* untuk memudahkan perpindahan kendaraan pribadi ke transportasi publik salah satunya di Jalan Mayjend Sungkono. Namun demikian, saat ini banyak masyarakat yang menggunakan fasilitas *park and ride* untuk menumpang parkir karena tarifnya murah. Rencana ke depannya Pemerintah Daerah Kota Surabaya membangun layanan BRT dan SRLL yang trayeknya terintegrasi dengan layanan transportasi publik perkotaan Kota Surabaya.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Pada tahun 2020 Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengajukan surat permohonan terkait dengan program BTS ke Kementerian Perhubungan. Pengajuan surat permohonan ini seharusnya diajukan pada tahun 2019, namun ditunda karena Pemerintah Daerah Kota Surabaya memiliki program prioritas lainnya yang harus didahulukan. Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengusulkan sebanyak 11 koridor transportasi publik perkotaan berbasis bus untuk didanai melalui program BTS. Pada tahun 2021, usulan tersebut dikaji oleh Kementerian Perhubungan dan mendapat persetujuan dengan diadakannya MoU. Sebanyak 6 trayek yang akan didanai dari 11 trayek yang diusulkan, dan pada tahun 2022 baru terimplementasi 1 trayek yaitu Koridor 2 Trans Semanggi Surabaya. Pemerintah Daerah Kota Surabaya secara kontinyu melakukan koordinasi dengan Kementerian Perhubungan terkait implementasi koridor Trans Semanggi Surabaya lainnya dan melakukan pemilihan trayek yang akan diimplementasikan selanjutnya. Rencananya tahun 2022 akan diimplementasikan 2 trayek dengan menggunakan bus listrik yaitu di Koridor 3 dan 5.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Kota Surabaya memiliki beberapa operator transportasi publik yang melayani angkutan perkotaan. Dalam proses pembentukan kelembagaan operator Trans Semanggi Surabaya, operator transportasi publik eksisting diajak untuk membentuk konsorsium transportasi publik. Namun, sehubungan dengan keterbatasan yang dimiliki oleh operator transportasi publik eksisting Kota Surabaya, maka pada akhirnya konsorsium transportasi publik yang terbentuk merupakan gabungan perusahaan transportasi publik eksisting regional Jawa Timur, tidak di dalam kota. Konsorsium yang terbentuk yaitu PT Seduluran Bus Suroboyo dan selanjutnya terpilih sebagai operator Trans Semanggi Surabaya melalui pelelangan.

Operasional Trans Semanggi Surabaya Koridor 2 tidak ada penolakan dari operator eksisting, karena trayek yang digunakan merupakan trayek Suroboyo Bus yang dialihkan menjadi trayek Trans Semanggi Surabaya. Konflik dengan operator eksisting yaitu angkot terjadi dulu pada saat operasional Suroboyo Bus. Hal ini, dikarenakan trayek Suroboyo Bus bersinggungan dengan trayek angkot. Konflik yang terjadi diselesaikan dengan baik oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya melalui kesepakatan bahwa pengemudi angkot direkrut menjadi pengemudi/*helper*/petugas kebersihan Suroboyo Bus. Dalam hal ini, Suroboyo Bus di bawah pengelolaan BLUD UPTD Pengelolaan Transportasi Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya. Upaya solusi ini akan dilakukan untuk Koridor Trans Semanggi Surabaya lainnya. Dalam upaya reformasi layanan angkot, Pemerintah Daerah Kota Surabaya akan membantu operator angkot yang merupakan kepemilikan perseorangan untuk dibuatkan kelembagaan berbadan hukum dalam bentuk koperasi. Hal ini untuk mempermudah proses bantuan Pemerintah Daerah Kota Surabaya kepada operator angkot untuk rencana pengembangan transportasi publik perkotaan ke depannya.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Trayek Trans Semanggi Surabaya tidak ada yang melewati daerah kota/kabupaten sekitar Kota Surabaya. Apabila Pemerintah Daerah Kota Surabaya diberi izin untuk mengembangkan pelayanan transportasi publik perkotaan ke daerah lain oleh pemerintah provinsi, maka akan mendukungnya. Banyak perjalanan yang terjadi dari dan ke kota/kabupaten lain sehingga diperlukan peningkatan konektivitas antar daerah. Hal ini dapat diakomodasi dengan layanan *feeder*.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kota Surabaya dalam pelaksanaan program BTS adalah *load factor* Trans Semanggi Surabaya belum mencapai di atas 70%, walaupun jumlah penumpang cenderung meningkat. Faktor yang mempengaruhi rendahnya *load factor* yaitu jaringan transportasi publiknya belum optimal, di mana belum tersedia layanan *feeder* dan cakupan wilayah layanan belum luas. Hambatan operasional Trans Semanggi Surabaya terkait dengan kondisi ruas jalan sepanjang trayek Trans Semanggi Surabaya meliputi hambatan parkir *on-street*, dan keberadaan ranting pohon.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Pada awalnya, Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengajukan bantuan pendanaan transportasi publik perkotaan melalui program BTS karena keterbatasan anggaran yang dimiliki. Apabila pendanaan dan operasional Trans Semanggi Surabaya diserahkan ke daerah secara keseluruhan, maka Pemerintah Daerah Kota Surabaya tidak akan mampu. Dalam hal ini, harus ada *sharing* antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah. Pemerintah Pusat tetap memberi pendanaan, sedangkan Pemerintah Daerah Kota Surabaya membantu operasional Trans Semanggi Surabaya.

3.2.8. Provinsi Kalimantan Selatan - Kota Banjarmasin

3.2.8.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Kalimantan Selatan

Kalimantan Selatan merupakan salah satu provinsi yang berada di Pulau Kalimantan yang beribukota di Kota Banjarmasin. Secara administratif, Provinsi Kalimantan Selatan memiliki luas wilayah seluas 38.744,23 km² yang terbagi menjadi 13 wilayah kota dan kabupaten, dan terbagi menjadi 155 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Provinsi Kalimantan Selatan pada Tahun 2021 sebanyak 4.122.580 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 106 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Provinsi Kalimantan Selatan sepanjang 13.440,70 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang 1.204,29 km, jalan provinsi sepanjang 756,12 km dan jalan kabupaten sepanjang 11.480,29 km.⁵⁴ Besaran APBD Provinsi Kalimantan Selatan Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp6.278.838.931.960,00.⁵⁵

Visi Provinsi Kalimantan Selatan yang tertuang dalam RPJMD Provinsi Kalimantan Selatan Tahun 2021-2026 adalah “Kalsel Maju (Kalimantan Selatan Makmur, Sejahtera dan Berkelanjutan) sebagai Gerbang Ibukota Negara”.⁵⁶ Komitmen politik Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam misi ke-3 dalam RPJMD Tahun 2021-2026 yaitu membangun sarana dan prasarana pembangunan pelayanan dasar dan ekonomi berbasis kewilayahan. Sasaran misi ini yaitu meningkatkan konektivitas yang menghubungkan antar kawasan. Strategi yang dilakukan yaitu mengembangkan dan membangun infrastruktur transportasi yang nyaman dan aman untuk meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antar wilayah pembangunan. Arah kebijakan yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan yaitu meningkatkan pola hubungan kerja sama dalam penyediaan infrastruktur skala besar yang menjadi strategis daerah, mengembangkan sistem jaringan transportasi massal perkotaan berbasis jalan yang aman, nyaman dan terjangkau dan antar

⁵⁴ BPS Provinsi Kalimantan Selatan, 2022. Provinsi Kalimantan Selatan Dalam Angka 2022.

⁵⁵ Peraturan Gubernur Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 070 Tahun 2021 tentang Penjabaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun Anggaran 2022.

⁵⁶ Peraturan Daerah Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026.

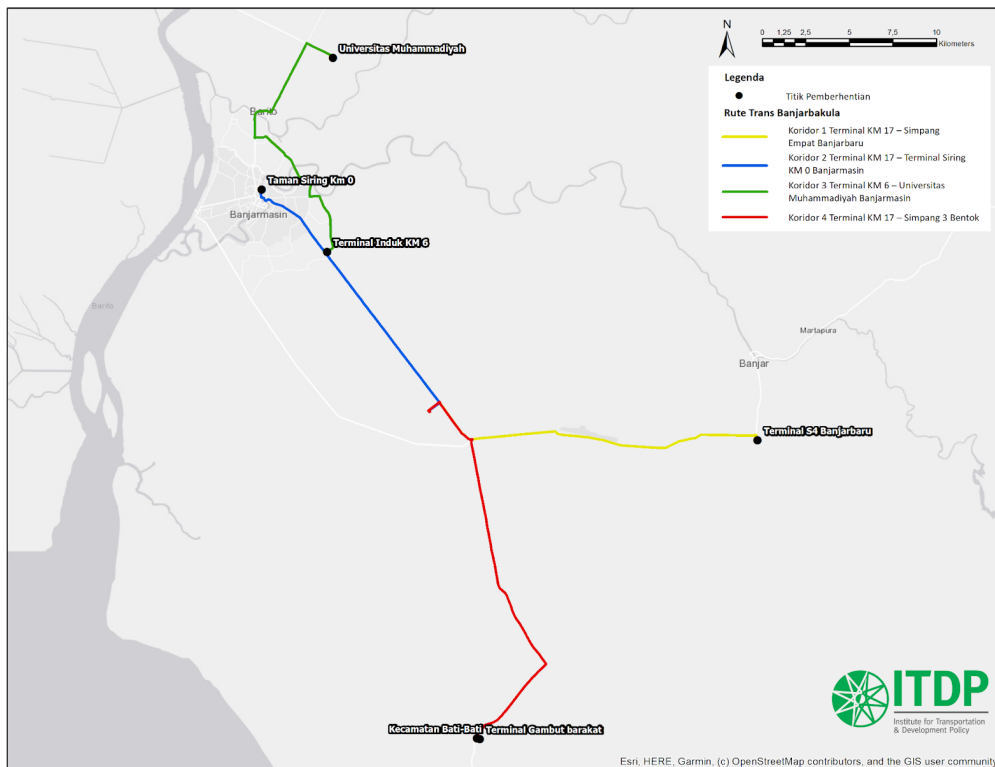
moda, meningkatkan sistem manajemen transportasi yang terintegrasi, dan membangun sistem transportasi yang handal yang menghubungkan antar titik pertumbuhan ekonomi.

Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Provinsi Kalimantan Selatan dilayani oleh empat jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler, angkot, dan bus transit. Angkutan perkotaan bus reguler, dan angkot merupakan transportasi publik konvensional yang mengakomodasi sebagian besar perjalanan masyarakat Kalimantan Selatan. Untuk meningkatkan pelayanan transportasi publik, maka pada Tahun 2019 Pemerintah Daerah Kalimantan Selatan melalui Dinas Perhubungan Provinsi mengoperasikan 1 koridor transportasi publik berbasis bus transit yaitu BRT Banjarbakula yang melayani wilayah Kota Banjarmasin, Kota Banjarbaru, Kabupaten Banjar, Kabupaten Barito Kuala, dan Kabupaten Tanah Laut. Pada bulan Desember 2021, Provinsi Kalimantan Selatan mendapat pendanaan program BTS untuk meningkatkan layanan Trans Banjarbakula menjadi sebanyak 4 koridor, lihat Tabel 11. Operator Trans Banjarbakula adalah PT Bagong Dekaka Makmur yang merupakan perusahaan swasta tunggal. Jaringan trayek Trans Banjarbakula Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 dapat dilihat pada Gambar 32.

Tabel 11. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Banjarbakula⁵⁷

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Terminal KM 17 – Simpang Empat Banjarbaru	46,3	18	20	Bus Sedang
2	Terminal KM 17 – Terminal Siring KM 0 Banjarmasin	35,8	16	18	Bus Sedang
3	Terminal KM 6 – Universitas Muhammadiyah Banjarmasin	32,8	14	16	Bus Sedang
4	Terminal KM 17 – Simpang 3 Bentok	48,8	19	21	Bus Sedang

⁵⁷ PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



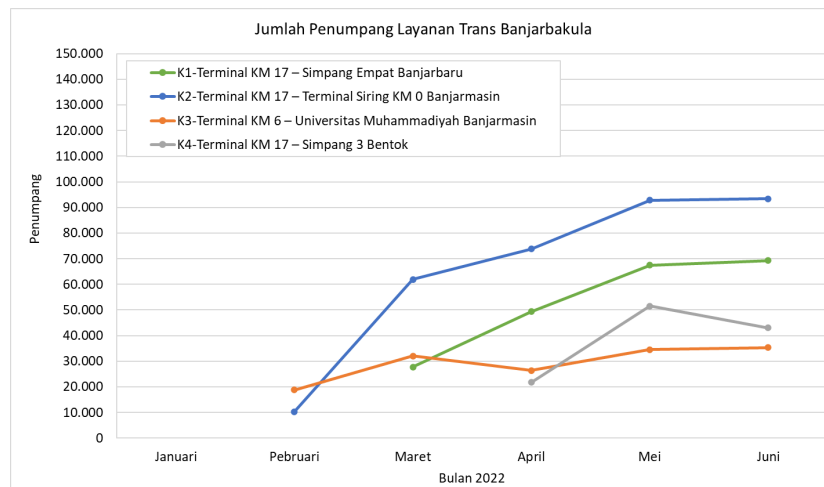
Gambar 32. Jaringan trayek Trans Banjarbakula

3.2.8.2. Kinerja Operasional Teman Bus di Provinsi Kalimantan Selatan

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Banjarbakula di Provinsi Kalimantan Selatan adalah sebagai berikut:

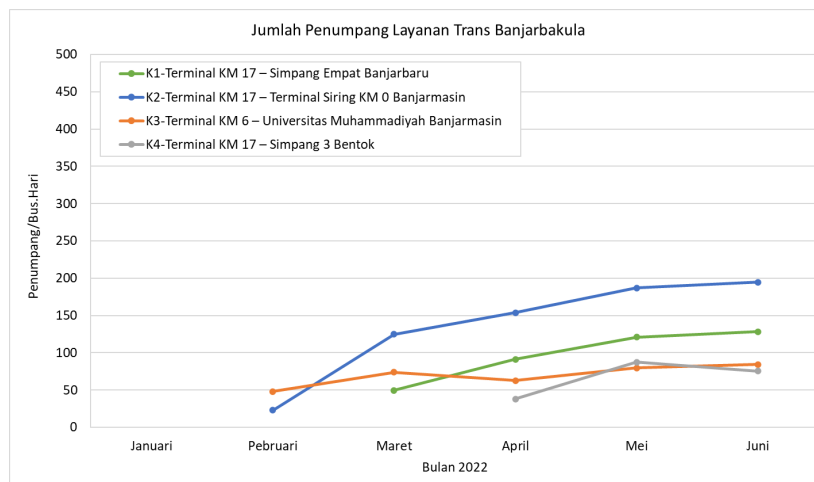
A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Banjarbakula

Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Banjarbakula di 4 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 33. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di Koridor 1 sampai dengan Koridor 3, sedangkan Koridor 4 mulai bulan April jumlah penumpang mengalami peningkatan. Pada bulan Juni, Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 60%, 34%, dan 9%. Untuk Koridor 4 pada bulan Juni mengalami penurunan jumlah penumpang dibandingkan pada bulan Mei. Pada bulan Juni, Koridor 4 mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan April sebesar 49%,



Gambar 33. Jumlah penumpang layanan Trans Banjarbakula (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Trans Banjarbakula di 4 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 34. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Banjarbakula Koridor 1, 2, 3 dan 4 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 128 penumpang/bus.hari, 195 penumpang/bus.hari, 84 penumpang/bus.hari, dan 76 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Trans Banjarbakula Koridor 2 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 4 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 34. Jumlah penumpang layanan Trans Banjarbakula (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Trans Banjarbakula

Hasil analisis utilitas armada Trans Banjarbakula menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya.

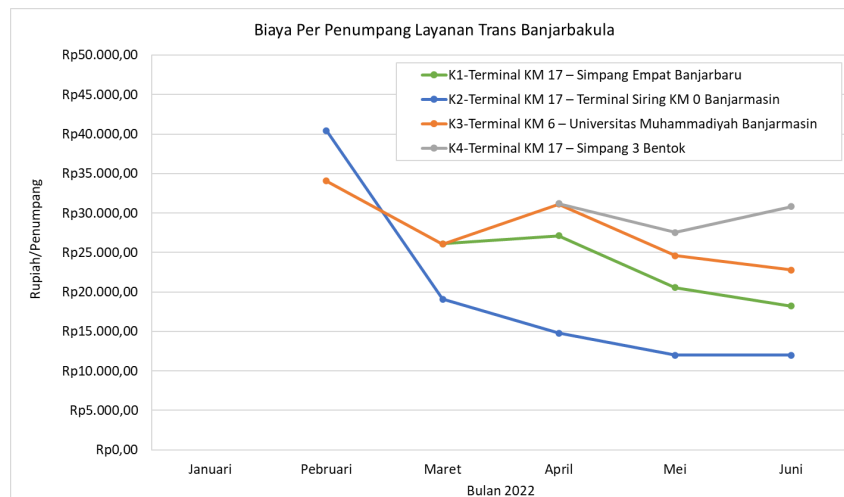
Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 10.

C. Jarak Tempuh Layanan Trans Banjarbakula

Jarak tempuh layanan Trans Banjarbakula Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 adalah 238,4 km/bus.hari, 221,2 km/bus.hari, 223,7 km/bus.hari, dan 201,1 km/bus.hari. Jarak tempuh layanan Trans Banjarbakula Koridor 1, 2, dan 3 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 4 tidak memenuhi standar pelayanan. Perbedaan jarak tempuh layanan Trans Banjarbakula Koridor 4 terhadap standar pelayanan relatif pendek \pm 10km. Jarak tempuh Koridor 4 dihitung sedemikian rupa dengan mempertimbangkan waktu pelayanan dalam satu hari, jumlah ritase, kondisi lalu lintas dan geometrik jalan, sehingga efektif dan efisien sesuai dengan pendanaan yang ada.

D. Biaya Layanan Trans Banjarbakula

Gambar 35 menunjukkan biaya per penumpang layanan Trans Banjarbakula Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Trans Banjarbakula Koridor 4 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 2 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Trans Banjarbakula Koridor 4 sebesar Rp 30.839,00 dan Koridor 2 sebesar Rp 12.007,00.



Gambar 35. Biaya per penumpang layanan Trans Banjarbakula (rupiah/penumpang)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.8.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Kalimantan Selatan

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan dilakukan pada tanggal 22 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Provinsi Kalimantan Selatan dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan telah memiliki *masterplan* transportasi publik perkotaan pada tahun 2013, kemudian dievaluasi pada tahun 2017 dan selanjutnya pada tahun 2020 dievaluasi kembali sesuai dengan standar dari Kementerian Perhubungan untuk pengajuan program BTS. Trayek jaringan transportasi publik perkotaan yang direncanakan sebanyak 10 trayek, di mana 1 koridor dilayani oleh BRT Banjarbakula dan 4 koridor dilayani oleh Trans Banjarbakula, sedangkan sisanya belum terlayani. Transportasi publik di

Kalimantan Selatan selain BRT Banjarbakula dan Trans Banjarbakula adalah bus AKDP dan angkot. Namun layanan bus AKDP dan angkot menggunakan armada tua yang umurnya lebih dari 15 tahun, jam operasionalnya tidak menentu dan jumlah armadanya relatif sedikit. Trayek bus AKDP dan angkot bersinggungan dengan trayek BRT Banjarbakula dan Trans Banjarbakula. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan mencoba mereformasi trayek angkot eksisting sebagai *feeder* layanan BRT Banjarbakula dan Trans Banjarbakula, namun belum berhasil, termasuk upaya membentuk koperasi angkot yang berbadan hukum.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah provinsi, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten mendukung penyediaan halte, rambu dan marka *bus stop*. Pemerintah Daerah memberi kesempatan bagi swasta melalui dana CSR untuk membantu membangun halte dengan *branding* nama produk/perusahaan dalam kurun waktu 3 tahun. Penyediaan halte tidak terkotak-kotak berdasarkan status jalan, namun disesuaikan dengan ketersediaan anggaran pemerintah provinsi, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten.

Aspek kelembagaan: Karakteristik layanan transportasi publik Provinsi Kalimantan Selatan, secara umum, merupakan kepemilikan perseorangan dengan armada tua. Dengan demikian untuk memenuhi persyaratan proses lelang tidak memungkinkan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Kementerian Perhubungan membuka peluang bagi perusahaan swasta tunggal atau konsorsium dari luar daerah untuk mengikuti lelang operator Trans Banjarbakula. Pemenang lelang operator Trans Banjarbakula adalah PT Bagong Dekaka Makmur yang merupakan perusahaan swasta tunggal luar daerah Provinsi Kalimantan Selatan.

Aspek dukungan kajian atau studi: Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan memiliki *masterplan* transportasi publik perkotaan sejak tahun 2013. Sehubungan dengan pengajuan pendanaan melalui program BTS, maka *masterplan* yang ada direviu kembali sesuai dengan standar Kementerian Perhubungan pada tahun 2020. Penentuan trayek koridor Trans Banjarbakula berdasarkan kajian yang komprehensif oleh Dinas Perhubungan Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota, Dinas Perhubungan Kabupaten, tim dan Kementerian Perhubungan. Kinerja pelayanan Trans Banjarbakula dievaluasi setiap 3 bulan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan.

Aspek push and pull: Upaya *push* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan yaitu rencana penerapan kebijakan bagi aparat sipil negara untuk menggunakan transportasi publik setelah jangkauan transportasi publik telah merata. Upaya *pull* yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan meliputi perbaikan halte/*bus stop* untuk memberi kemudahan akses pengguna transportasi publik agar dapat meningkatkan *load factor*, rencana mengintegrasikan trayek Trans Banjarbakula dengan angkot eksisting, sosialisasi mengenai trayek Trans Banjarbakula di forum lalu lintas dan angkutan jalan, sosialisasi kepada masyarakat, pelajar dan mahasiswa untuk beralih ke transportasi publik dari kendaraan pribadi. Penyediaan parkir sepeda di halte dan penyediaan sepeda sewa untuk meningkatkan keselamatan dan kesehatan masyarakat, serta penyediaan fasilitas pejalan kaki.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Pada tahun 2018, Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan membuat kajian transportasi publik aglomerasi BRT Banjarbakula. Selanjutnya Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan mengoperasikan BRT Banjarbakula dengan trayek Koridor Banjarmasin - Banjarbaru pada tahun 2019. Keberadaan layanan BRT Banjarbakula menarik masyarakat untuk berpindah menggunakan transportasi publik perkotaan dari kendaraan pribadi. Namun demikian, pelayanan BRT Banjarbakula belum optimal karena jumlah armada yang dioperasikan hanya 11 unit yang seharusnya 38 unit yang dibutuhkan. Sehubungan dengan terbatasnya anggaran, maka Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan berkoordinasi dengan Kementerian Perhubungan untuk mengajukan pendanaan transportasi publik perkotaan melalui program BTS. Sehubungan dengan kesiapan perencanaan transportasi publik perkotaan di Provinsi Kalimantan Selatan dan kesiapan lainnya, maka Provinsi Kalimantan Selatan mendapat bantuan pendanaan program BTS sebanyak 4 koridor layanan Trans Banjarbakula pada tahun 2021. Secara kontinyu, Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan berkoordinasi dengan pemerintah pusat dalam hal proses monitoring dan evaluasi layanan Trans Banjarbakula.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Jumlah ruas jalan utama di Provinsi Kalimantan Selatan relatif sedikit, sehingga memungkinkan trayek transportasi publik berbagai layanan saling bersinggungan. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan melakukan pemetaan ruas jalan yang dilintasi oleh trayek Trans Banjarbakula dan trayek angkot eksisting. Hasil pemetaan menunjukkan bahwa terdapat singgungan antara trayek Trans Banjarbakula dan trayek angkot eksisting di segmen jalan tertentu. Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan, selanjutnya merencanakan mengubah trayek angkot eksisting untuk melayani kawasan perumahan dan pariwisata. Namun hal ini ditolak oleh pengemudi angkot eksisting dan menimbulkan konflik terhadap keberadaan program BTS.

Untuk mengatasi konflik tersebut, maka Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan menawarkan 3 opsi kepada pengemudi angkot eksisting yaitu ikut menjadi pengemudi Trans Banjarbakula, memindahkan trayek ekisting ke trayek *feeder*, atau bersaing dengan Trans Banjarbakula. Tawaran ini diutamakan bagi angkot eksisting yang trayeknya berhimpitan dengan koridor Trans Banjarbakula. Untuk memudahkan proses penyelesaian konflik, maka Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan Selatan melakukan koordinasi dengan ketua pengemudi angkot eksisting. Opsi utama yang dipilih oleh pengemudi angkot eksisting adalah ikut menjadi pengemudi Trans Banjarbakula. Setelah beberapa waktu menjadi pengemudi Trans Banjarbakula, mereka merasa nyaman dan mendukung operasional Trans Banjarbakula. Dengan demikian, maka permasalahan di lapangan dapat teratasi.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Pemerintah Daerah Provinsi, Pemerintah Daerah Kota dan Pemerintah Daerah Kabupaten melakukan koordinasi bersama dalam penentuan trayek dan lokasi infrastruktur pendukung Trans Banjarbakula yaitu halte, rambu dan marka *bus stop*, dan penyediaan infrastruktur pendukung transportasi publik tersebut.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan dalam pelaksanaan program BTS adalah peningkatan pelayanan Trans Banjarbakula agar *load factor* mencapai 75%, penyediaan jaringan angkutan *feeder* sebagai pengumpan Trans Banjarbakula, dan pendanaan bagi Dinas Perhubungan Kota Banjarmasin dan Banjarbaru untuk menyewa angkot sebagai angkutan sekolah gratis.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Penyerahan pendanaan dan operasional Trans Banjarbakula ke daerah perlu dikaji lebih dalam oleh pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten secara bersama. Pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan tidak mampu mendanai Trans Banjarbakula secara keseluruhan. Untuk itu perlu membuat mekanisme pendanaan BTS yang dilakukan secara bersama-sama oleh pemerintah pusat, pemerintah provinsi, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten. Beberapa upaya untuk meningkatkan pendapatan Teman Bus melalui penjualan tarif dan iklan yang dipasang di halte, aplikasi, dan TV di dalam bus.

3.2.9. Provinsi Sulawesi Selatan - Kota Makassar

3.2.9.1. Penyelenggaraan dan Penyediaan Transportasi Publik di Provinsi Sulawesi Selatan

Kota Makassar atau dikenal sebagai Ujung Pandang merupakan ibukota provinsi Sulawesi Selatan dan kota terbesar ke-5 di Indonesia. Kota Makassar merupakan salah satu dari empat kota pusat pertumbuhan utama di Indonesia, bersama dengan Kota Medan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta, dan Kota Surabaya, yang berada di wilayah Indonesia Timur. Secara administratif, Kota Makassar memiliki luas wilayah seluas 175,77 km² yang terbagi menjadi 15 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Kota Makassar pada Tahun 2021 sebanyak 1.427.619 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 8.122 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Kota Makassar sepanjang 787,28 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang 49,11 km, jalan provinsi sepanjang 25,72 km dan jalan kabupaten sepanjang 712,45 km.⁵⁸ Besaran APBD Kota Makassar Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp4.969.769.154.263,00.⁵⁹

Visi Kota Makassar yang tertuang dalam RPJMD Kota Makassar Tahun 2021-2026 adalah “Mewujudkan Makassar Kota Dunia”, serta penekanan “berwawasan lingkungan” dan “paling bersahabat” dirumuskan sebagai “Sombere’ dan *Smart City*” dengan Imunitas Kota yang Kuat untuk Semua”.⁶⁰ Pokok visi Kota Makassar adalah “kota maritim, niaga, pendidikan, budaya dan jasa”.⁶¹ Komitmen politik Pemerintah Daerah Kota Makassar dalam pengembangan transportasi publik perkotaan diterjemahkan dalam misi ke-3 RPJMD Tahun 2021-2026 yaitu restorasi ruang kota yang inklusif menuju kota nyaman kelas dunia yang “sombere’ dan *smart city*” untuk semua. Program strategi yang dilakukan yaitu melalui pembenahan sistem penanganan kemacetan lalu lintas. Makassar sebagai kota inklusif yang berkelanjutan dan berkeadilan, untuk mendukung pencapaian indikator Tujuan Pembangunan Berkelanjutan, maka pemerintah daerah melakukan upaya pengembangan moda transportasi massal yang layak dan aman. Keselarasan antara kebijakan strategi Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Makassar Tahun 2015-2034 dengan tujuan RPJMD Tahun 2021-2026 yaitu mengembangkan sistem transportasi massal terpadu berbasis bus dan transportasi rel dalam kota yang melayani seluruh wilayah kota, mengembangkan sistem transportasi massal dengan moda angkutan kota sebagai *feeder* dari

⁵⁸ BPS Kota Makassar, 2022. Kota Makassar Dalam Angka 2022.

⁵⁹ Peraturan Walikota Makassar Nomor 106 Tahun 2021 tentang Penjabaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

⁶⁰ Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 5 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026.

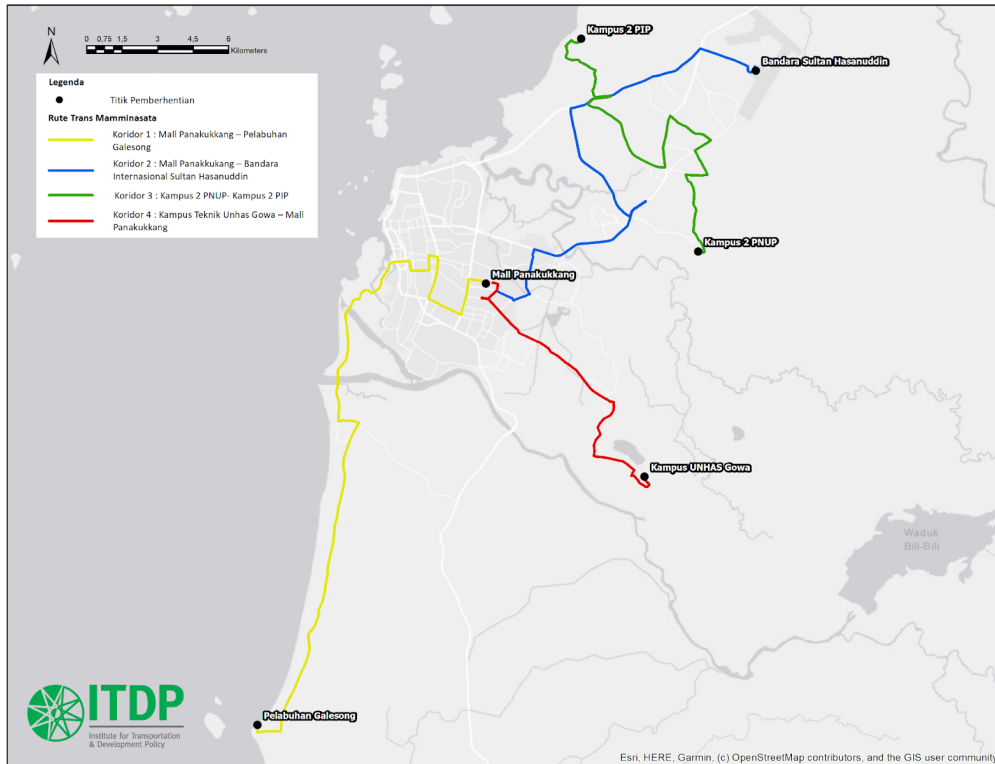
⁶¹ Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 5 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026.

bagian ruang kawasan, dan moda becak sebagai moda angkutan masyarakat antar lingkungan kawasan, serta upaya membatasi dan mengendalikan penggunaan kendaraan bermotor.

Secara umum, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar dilayani oleh dua jenis sistem transportasi publik yaitu angkot atau biasa disebut pete-pete dan bus transit. Pete-pete merupakan transportasi publik konvensional yang melayani sebagian besar wilayah Kota Makassar dengan jumlah 26 rute. Sebagai upaya peningkatan pelayanan transportasi publik di Kota Makassar, maka pada bulan November 2021 dioperasikan transportasi publik berbasis bus transit program BTS sebanyak 4 koridor dengan nama Trans Mamminasata, lihat Tabel 12 Operator Trans Mamminasata adalah PT Sinar Jaya. Trans Mamminasata merupakan pelayanan transportasi publik Antar Kota Dalam Provinsi atau aglomerasi yang melayani Kota Makassar, Kabupaten Sungguminasa, Kabupaten Maros dan Kabupaten Takalar. Jaringan trayek Trans Mamminasata Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 dapat dilihat pada Gambar 36.

Tabel 12. Data operasional transportasi publik perkotaan Trans Mamminasata⁶²

No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Mall Panakukkang – Pelabuhan Galesong	53,2	21	24	Bus Sedang
2	Mall Panakukkang – Bandara Internasional Sultan Hasanuddin	42,6	18	20	Bus Sedang
3	Kampus 2 PNUP- Kampus 2 PIP	51,2	21	24	Bus Sedang
4	Kampus Teknik Unhas Gowa – Mall Panakukkang	41,7	17	19	Bus Sedang



Gambar 36. Jaringan trayek Trans Mamminasata

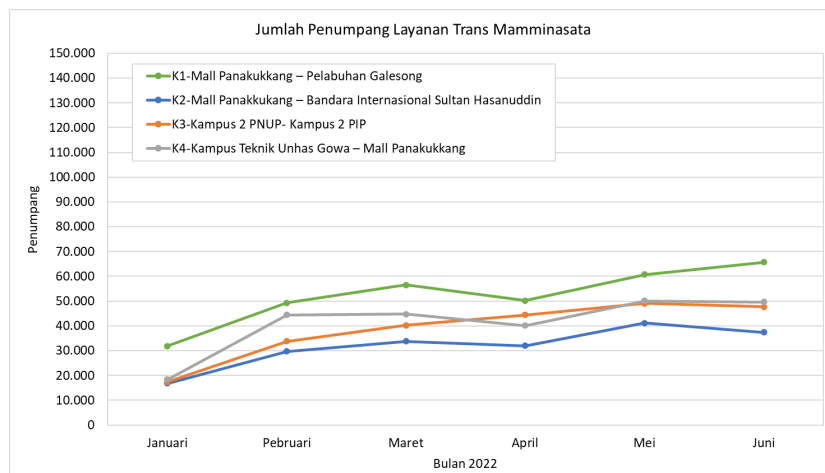
⁶² PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

3.2.9.2. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di Provinsi Sulawesi Selatan

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan transportasi publik Trans Mamminasata di Provinsi Sulawesi Selatan adalah sebagai berikut:

A. Jumlah Penumpang Layanan Trans Mamminasata

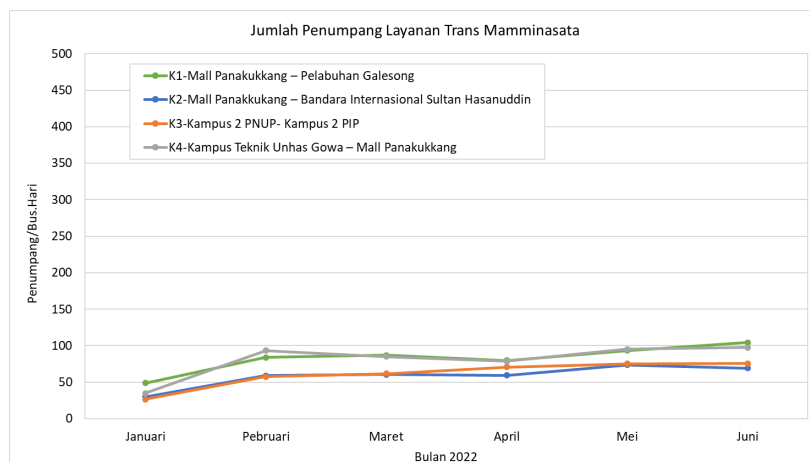
Jumlah penumpang/bulan layanan Trans Mamminasata di 4 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 37. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di semua koridor. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 14%, 10%, 16% dan 10% untuk Koridor 1, 2, 3, dan 4.



Gambar 37. Jumlah penumpang layanan Trans Mamminasata (penumpang/bulan)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan Trans Mamminasata di 4 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 38. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni Trans Mamminasata Koridor 1, 2, 3 dan 4 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 104 penumpang/bus.hari, 69 penumpang/bus.hari, 76 penumpang/bus.hari, dan 97 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Trans Mamminasata Koridor 1 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 2 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 38. Jumlah penumpang layanan Trans Mamminasata (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilitas Armada Trans Mamminasata

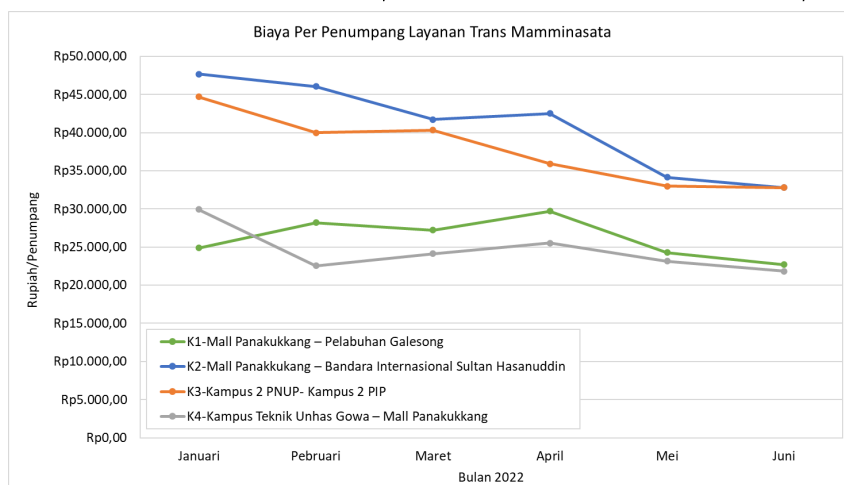
Hasil analisis utilitas armada Trans Mamminasata menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 sebesar 100%. Nilai utilitas armada tersebut memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, Tabel 11.

C. Jarak Tempuh Layanan Trans Mamminasata

Jarak tempuh layanan Trans Mamminasata Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 berturut-turut yaitu 220,0 km/bus.hari, 209,7 km/bus.hari, 232,3 km/bus.hari, dan 204,6 km/bus.hari. Jarak tempuh layanan Trans Mamminasata Koridor 1, 2, dan 3 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 4 tidak memenuhi standar pelayanan. Layanan Trans Mamminasata dioptimalisasi sesuai dengan pendanaan yang ada dengan melakukan *re-routing* dan pengurangan jumlah ritase. Hal ini berdampak pada jarak tempuh layanan km/bus.hari, sehingga untuk Koridor 4 tidak memenuhi standar pelayanan.

D. Biaya Layanan Trans Mamminasata

Gambar 39 menunjukkan biaya per penumpang layanan Trans Mamminasata Koridor 1 sampai dengan Koridor 4 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Trans Mamminasata Koridor 2 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 4 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan Trans Mamminasata Koridor 2 sebesar Rp 32.784,00 dan Koridor 4 sebesar Rp 21.819,00.



Gambar 39. Biaya per penumpang layanan Trans Mamminasata (rupiah/penumpang)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.2.9.3. Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus di Provinsi Sulawesi Selatan

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan dilakukan pada tanggal 21 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Provinsi Sulawesi Selatan dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

Penyediaan transportasi publik perkotaan dengan skema BTS di Provinsi Sulawesi Selatan sudah sesuai dengan rencana strategis pengembangan transportasi publik berbasis jalan yang diamanatkan di dalam RPJMN 2019-2023. Provinsi Sulawesi Selatan telah memiliki rencana pengembangan transportasi publik perkotaan hasil kajian GIZ melalui proyek SUTRI NAMA-INDOBUS. Pada proses pengajuan program BTS, rencana jaringan trayek transportasi publik di Provinsi Sulawesi Selatan hasil kajian sebelumnya dilakukan perubahan sesuai dengan standar dari Kementerian Perhubungan. Hasil kajian trayek transportasi publik perkotaan dengan skema BTS merekomendasikan sebanyak 4 Koridor. Trayek Koridor 2 Trans Mamminasata merupakan trayek yang digunakan oleh BRT Mamminasata yang sudah tidak beroperasi lagi. Sedangkan 3 koridor Trans Mamminasata lainnya merupakan trayek baru. Trayek Koridor 2 dan 4 Trans Mamminasata bersinggungan dengan trayek angkot yang mengakibatkan protes pengemudi angkot eksisting. Sehubungan dengan adanya protes dari pengemudi angkot eksisting, maka trayek Koridor 2 Trans Mamminasata di *rerouting* agar tidak berhimpitan dengan trayek angkot eksisting. Trayek Koridor 4 Trans Mamminasata tidak diubah, namun bus Trans Mamminasata tidak diperbolehkan berhenti di 3 halte tertentu mulai dari jam 5 pagi sampai dengan 5 sore. Fenomena ini berdampak pada menurunnya layanan Koridor 2 dan 4 Trans Mamminasata. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan bersama dengan pemerintah kota dan pemerintah kabupaten mencoba untuk membuka trayek angkot baru yang berfungsi sebagai *feeder* layanan Trans Mamminasata, namun upaya ini belum terlaksana.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah provinsi, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten mendukung penyediaan halte, rambu dan marka *bus stop*. Penyediaan halte, rambu dan marka *bus stop* belum terlaksana secara maksimal karena keterbatasan anggaran pasca Covid-19.

Aspek kelembagaan: Provinsi Sulawesi Selatan memiliki beberapa operator transportasi publik yaitu Perum DAMRI dan perusahaan transportasi publik AKDP. Proses penentuan operator Trans Mamminasata merupakan kewenangan kementerian Perhubungan melalui pelelangan. Pemenang lelang operator Trans Mamminasata adalah PT Sinar Jaya yang merupakan perusahaan swasta tunggal luar daerah Provinsi Sulawesi Selatan.

Aspek dukungan kajian atau studi: Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan memiliki beberapa kajian pengembangan transportasi publik baik yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Selatan maupun oleh GIZ melalui proyek SUTRI NAMA-INDOBUS. Dalam proses pengajuan pendanaan program BTS, rencana trayek transportasi publik yang sudah ada diubah berdasarkan kondisi lapangan eksisting. Trayek transportasi publik perkotaan dengan skema BTS ditentukan melalui kajian yang melibatkan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten, organda bersama dengan tim dan Kementerian Perhubungan.

Aspek push and pull: Upaya *push* yang dilakukan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan meliputi rencana penerapan manajemen dan rekayasa lalu lintas melalui pembatasan kendaraan dengan program ganjil-genap dan pemberlakuan fasilitas *bus priority*. Upaya *pull* yang dilakukan Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan yaitu penyediaan prasarana rambu dan marka *bus stop* di jalan Provinsi, dan sosialisasi program BTS kepada masyarakat yang melibatkan organda.

C. Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Provinsi Sulawesi Selatan pada tahun 2016-2019 memiliki transportasi publik perkotaan yaitu BRT Mamminasata yang dijalankan oleh Perum DAMRI. Dalam hal ini, Pemerintah Pusat menghibahkan sebanyak 30 bus kepada Perum DAMRI untuk operasional BRT Mamminasata, sedangkan Pemerintah Provinsi menyediakan infrastruktur pendukungnya. Pada awalnya, BRT Mamminasata memiliki 4 koridor, namun dengan berjalannya waktu hanya 1 koridor yang beroperasi, dan pada akhirnya pada tahun 2021 koridor tersebut menjadi trayek Koridor 2 Trans Mamminasata.

Pada tahun 2017, Kota Makassar mendapat tawaran dari Kementerian Perhubungan untuk pengembangan transportasi publik perkotaan. Mengingat layanan BRT Mamminasata yang belum optimal dan perlunya pengembangan transportasi publik eksisting, maka tawaran ini diterima oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan yang selanjutnya dikoordinasikan dengan Bappenas. Pada tahun 2019, Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan, Pemerintah Kota Makassar dan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan melakukan nota kesepakatan pengembangan transportasi publik perkotaan melalui program BTS. Pada tahun 2021, Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan mendapat bantuan pendanaan program BTS sebanyak 4 koridor untuk layanan Trans Mamminasata. Selama operasional Trans Mamminasata, Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam hal proses monitoring dan evaluasi layanan Trans Mamminasata.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Pada proses persiapan program BTS, Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan melibatkan ketua organda dalam penentuan trayek koridor Trans Mamminasata, dan merekomendasikan untuk menggunakan pengemudi angkot eksisting sebagai pengemudi Trans Mamminasata. Setelah layanan Trans Mamminasata berjalan selama 2 minggu, terjadi protes yang dilakukan oleh pengemudi angkot eksisting di Koridor 2 Trans Mamminasata. Hal ini disebabkan antusiasme masyarakat menggunakan Koridor 2 Trans Mamminasata yang tinggi sehingga mempengaruhi layanan angkot eksisting. Operator angkot eksisting menolak kebijakan program BTS dengan melakukan unjuk rasa lebih dari 10 kali. Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan melakukan mediasi dengan menampung aspirasi organda dan pengemudi angkot eksisting, namun demikian belum menemui titik temu. Untuk mengatasi hal tersebut agar layanan Trans Mamminasata tetap berjalan, maka Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan melakukan *rerouting* trayek Koridor 2 Trans Mamminasata agar tidak berhimpitan dengan trayek angkot eksisting. Perubahan trayek Koridor 2 Trans Mamminasata berdampak pada penurunan jumlah penumpang.

Protes pengemudi angkot eksisting juga terjadi di Koridor 4 Trans Mamminasata di mana pengemudi angkot eksisting menuntut agar bus Trans Mamminasata tidak mengambil penumpang di 3 halte tertentu mulai dari jam 5 pagi sampai dengan 5 sore. Usulan pengemudi angkot eksisting tersebut diakomodasi. Kondisi layanan Trans Mamminasata di Koridor 1 dan 3 tidak ada protes dari pengemudi angkot eksisting karena trayeknya tidak berhimpitan dengan trayek angkot eksisting. Selain permasalahan berhimpitannya trayek Trans Mamminasata dengan trayek angkot eksisting, kebijakan program BTS yang tidak berbayar juga menjadi alasan pengemudi angkot eksisting protes, sehubungan dengan tidak adanya kepastian kapan ditetapkan tarif berbayar layanan Trans Mamminasata.

Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan Kota, Dinas Perhubungan Kabupaten, organda dan pengemudi angkot untuk diskusi bersama dalam

upaya menyelesaikan masalah yang ada. Hasil diskusi merekomendasikan agar Dinas Perhubungan Kota dan Dinas Perhubungan Kabupaten untuk membuka trayek baru angkot sebagai *feeder* layanan Trans Mamminasata. Keputusan ini perlu dilaporkan ke Gubernur Provinsi Sulawesi Selatan untuk dilakukan tindakan selanjutnya.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Pemerintah provinsi, pemerintah kota dan pemerintah kabupaten saling berkoordinasi dalam penentuan trayek dan lokasi infrastruktur pendukung Trans Mamminasata yaitu halte, rambu dan marka *bus stop*, dan penyediaan infrastruktur pendukung transportasi publik tersebut. Pemerintah kota dan pemerintah kabupaten ikut andil dalam meredam gejolak protes yang dilakukan oleh pengemudi angkot eksisting terhadap pelayanan Trans Mamminasata di daerah masing-masing, bersama dengan pemerintah Daerah Provinsi Kalimantan Selatan.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan dalam pelaksanaan program BTS adalah gejolak protes pengemudi angkot eksisting terhadap layanan Trans Mamminasata, belum tertatanya manajemen transportasi publik terkait dengan pembagian operator di jaringan jalan utama, kurangnya sinergitas antar instansi terkait, diperlukannya keterlibatan pihak kepolisian dalam membangun sistem transportasi dan terbatasnya anggaran daerah untuk penyediaan fasilitas pendukung transportasi publik. Upaya mitigasi yang dilakukan yaitu memperjelas kewenangan instansi terkait yang dituangkan dalam perjanjian kerja sama, melakukan *rerouting* trayek koridor Trans Mamminasata yang berhimpitan dengan trayek angkot eksisting dan menjadikan angkot eksisting sebagai *feeder* Trans Mamminasata.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan akan berkoordinasi dengan Badan Perencanaan Pembangunan, Penelitian dan Pengembangan Daerah (Bappelitbangda), dan Badan Pengelola Keuangan dan Aset Daerah (BPKAD) untuk membahas keberlanjutan pendanaan program BTS apabila diserahkan ke daerah. Pemerintah Daerah Provinsi Sulawesi Selatan mengupayakan agar pelayanan Trans Mamminasata tetap berjalan. Mekanisme pendanaan program BTS masih dalam taraf peninjauan.

3.3. Studi Kasus Kota Surakarta - Reformasi Transportasi Publik dan Evaluasi BTS

3.3.1. Profil Kota Surakarta

Kota Surakarta atau biasa disebut Kota Solo adalah kota besar yang merupakan bagian dari kawasan Joglosemar yang berada di Provinsi Jawa Tengah. Kawasan Joglosemar, yang terdiri dari Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta, Kota Solo dan Provinsi Semarang, merupakan wilayah segitiga emas pusat pengembangan ekonomi di Jawa Tengah, baik dari sektor pariwisata maupun industri. Secara administratif, Kota Surakarta memiliki luas wilayah seluas 46,72 km² yang terbagi menjadi 5 wilayah administrasi kecamatan. Jumlah penduduk Kota Surakarta pada tahun 2021 sebanyak 522.728 jiwa dengan kepadatan penduduk sebesar 11.188,52 jiwa/km². Infrastruktur jaringan jalan di Kota Surakarta sepanjang 245,68 km terbagi menjadi jalan negara sepanjang

21,83 km, jalan provinsi sepanjang 9,44 km dan jalan kabupaten sepanjang 214,41 km.⁶³ Sebagai bagian dari kawasan strategis Joglosemar, Kota Surakarta terhubung oleh jaringan jalan tol yang menghubungkan kota dan provinsi di Indonesia, seperti Jalan Tol Solo-Kertosono dan Jalan Tol Solo-Yogyakarta (dalam proses pembangunan). Besaran APBD Kota Surakarta Tahun Anggaran 2022 direncanakan berjumlah Rp2.239.295.961.790,00.⁶⁴

3.3.2. Kebijakan Transportasi Publik Kota Surakarta

Aspirasi politik dan komitmen pemimpin daerah merupakan faktor terpenting dalam menentukan arah pembangunan perkotaan. Arah pembangunan perkotaan di berbagai sektor dijabarkan dalam visi, misi dan strategi program kerja yang tercantum dalam dokumen RPJMD dan RPJPD. Pertumbuhan penduduk dari tahun ke tahun dengan berbagai aktivitas sosial ekonominya mempengaruhi perkembangan fisik Kota Surakarta. Pertumbuhan pusat kegiatan ekonomi perkotaan yang pesat berdampak terhadap penggunaan kendaraan pribadi yang tidak terkendali. Hal ini berpengaruh terhadap menurunnya tingkat pelayanan jaringan jalan dan kualitas lingkungan Kota Surakarta.

Pembangunan sistem transportasi Kota Surakarta berorientasi pada konsep berkelanjutan berawal dari inisiatif Pemerintah Daerah Kota Surakarta belajar ke Singapura pada tahun 2005. Wali Kota dan Kepala Dinas Perhubungan Kota Surakarta beserta perwakilan 6 kota besar di Indonesia dan tim Kementerian Perhubungan melakukan studi ke *Land Transport Authority (LTA)* Singapura untuk mempelajari dan melihat bagaimana negara tersebut mengimplementasikan sistem transportasi yang berkelanjutan. Selanjutnya, Wali Kota Surakarta menginstruksikan Dinas Perhubungan Kota Surakarta untuk membuat *grand design* transportasi perkotaan Kota Surakarta. Arah kebijakan transportasi perkotaan Kota Surakarta berorientasi pada konsep “*move people not car*”, “pindahkan orang bukan mobil”. Konsep ini bertujuan untuk mendorong moda transportasi ramah lingkungan, berwawasan sosial dan ekonomis yang berkelanjutan yaitu dengan menyediakan fasilitas transportasi publik, pejalan kaki dan pesepeda.

Untuk mewujudkan kebijakan tersebut, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta membuat dokumen *grand design* perencanaan transportasi publik, manajemen dan rekayasa lalu lintas, terminal Kota Surakarta, dan selanjutnya membuat dokumen Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kota Surakarta yang menjadi pedoman dalam pengembangan jaringan prasarana dan jaringan pelayanan yang memfasilitasi perpindahan orang dan/atau barang Kota Surakarta.⁶⁵ Pada bulan Oktober 2010, Pemerintah Daerah Kota Surakarta mendapat bantuan dari GIZ Jerman untuk melakukan pra studi kelayakan transportasi perkotaan Kota Surakarta.⁶⁶ Kebijakan transportasi perkotaan Kota Surakarta dirangkum dari analisis permasalahan yang dihadapi, visi dan misi yang diinginkan oleh Wali Kota Surakarta, yaitu:

1. Mendukung pembangunan ekonomi melalui upaya peningkatan hierarkis sistem jalan dan sistem transportasi publik; teknik manajemen lalu lintas modern; dan distribusi barang yang efisien sesuai peraturan dan pedoman yang berlaku.
2. Meningkatkan keadilan dan aksesibilitas transportasi melalui upaya pengelolaan sistem transportasi yang terintegrasi; penyediaan fasilitas pejalan kaki yang baik; pengembangan

⁶³ BPS Kota Surakarta, 2022. Kota Surakarta Dalam Angka 2022.

⁶⁴ Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 9 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

⁶⁵ Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2009. Studi Tataran Transportasi Lokal Kota Surakarta.

⁶⁶ Mott MacDonald, 2011. *Pre-Feasibility Study on Urban Transport for Solo*.

sistem transportasi publik termasuk kontrak kerja operator, cakupan pelayanan dan tarif; penyediaan transportasi publik yang berkualitas sesuai standar pelayanan minimal; penyediaan fasilitas tempat pemberhentian dan terminal transportasi publik yang baik; pengelolaan fasilitas parkir untuk mendukung penggunaan transportasi publik; dan penyediaan fasilitas untuk kebutuhan penyandang cacat dalam melakukan perjalanan.

3. Mengurangi dampak lingkungan akibat kegiatan transportasi dan peningkatan keselamatan dan keamanan transportasi melalui upaya peningkatan kualitas pemeriksaan kendaraan bermotor; peningkatan keselamatan jalan melalui pendidikan, penegakan hukum, dan rekayasa lalu lintas; dan peningkatan standar kualitas armada transportasi publik.
4. Penguatan kelembagaan, prosedur dan kapasitas melalui upaya dukungan terhadap koordinasi institusi antar daerah; fokus yang lebih besar pada kebijakan dan perencanaan; peningkatan kapasitas untuk pengelolaan jaringan transportasi publik yang terintegrasi; dan dorongan yang lebih besar terhadap partisipasi sektor swasta.

3.3.3. Reformasi Pelayanan Transportasi Publik Kota Surakarta

Pada tahun 2009, sistem jaringan pelayanan transportasi publik di Kota Surakarta dilayani oleh dua jenis sistem transportasi publik yaitu angkutan perkotaan bus reguler dan angkot, di mana sistem operasionalnya bersifat konvensional. Sebanyak 15 operator bus reguler yaitu PO Nugraha Saputra, PO Sriwedari, PO ATMO, PO Sri Kresno Agung Jaya, PO Surya Kencana, PO Sumber Rahayu, PO Budi Utomo, PO Solo Central Taksi, PO Takwa, PO Sumber Makmur, PO Wahyu Mulyo, PO Surya Jaya Putra, PO Sunar Adi, PO Putra Pujiyanti, dan Perum DAMRI dengan total armada sebanyak 243 bus berukuran sedang melayani 19 trayek di wilayah Kota Surakarta dan sekitarnya. Angkot di bawah operasional koperasi memiliki armada sebanyak 373 minibus melayani 10 trayek di wilayah Kota Surakarta dan sekitarnya.⁶⁷ Kondisi armada transportasi publik pada umumnya dalam kondisi kurang layak dengan usia rata-rata diatas 10 tahun.

Jaringan pelayanan transportasi publik di Kota Surakarta bersifat radial dan sebagian besar memanfaatkan jalan utama Kota Surakarta. Dengan demikian, maka trayek bus reguler dan angkot di beberapa segmen jalan saling bersinggungan satu dengan yang lainnya sehingga masing-masing armada saling bersaing untuk mendapatkan penumpang. Keberadaan fasilitas tempat pemberhentian bus relatif sedikit dan budaya menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat serta kebiasaan menunggu penumpang (ngetem) di lokasi tertentu berdampak terhadap kelancaran lalu lintas. Secara umum tingkat pelayanan transportasi publik relatif buruk, sehingga lambat laun jumlah pengguna transportasi publik mengalami penurunan. Sehubungan dengan fenomena tersebut, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta berkomitmen untuk melakukan reformasi pelayanan transportasi publik Kota Surakarta.

3.3.3.1. Peningkatan Pelayanan Transportasi Publik Kota Surakarta

Upaya peningkatan pelayanan transportasi publik Kota Surakarta yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta yaitu mengubah sistem transportasi publik berbasis bus reguler menjadi bus transit. Wali Kota Surakarta melakukan *branding* sistem transportasi publik berbasis bus transit dengan nama Batik Solo Trans (BST). Sebagai *pilot study*, dibuka layanan BST Koridor 1 dengan trayek Terminal Kartasura - Jalan Brigjen Slamet Riyadi - Terminal Palur (ke arah Timur) dan kembali dari Terminal Palur - Jalan Kapten Mulyadi - Jalan Veteran - Jalan Brigjen Slamet

⁶⁷ Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2009. Studi Tataran Transportasi Lokal Kota Surakarta.

Riyadi - Terminal Kartasura (ke arah Barat) dengan armada baru tipe *high deck* sebanyak 15 bus berukuran sedang. Trayek yang digunakan oleh BST Koridor 1 merupakan trayek transportasi publik eksisting yang dimiliki oleh Perum DAMRI yang merupakan operator BST Koridor 1. Pemilihan trayek ini dimaksudkan agar pengoperasian BST Koridor 1 tidak berpengaruh terhadap pelayanan transportasi publik trayek lainnya.

Layanan BST Koridor 1 diresmikan oleh Wali Kota Surakarta pada tanggal 1 September 2010, lihat Gambar 40. Armada bus BST merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan kepada Pemerintah Daerah Kota Surakarta yang dioperasikan oleh Perum DAMRI. Dalam hal ini, Perum DAMRI mengoperasikan layanan BST Koridor 1 berdasarkan SPM dan SOP yang ditetapkan oleh pemerintah, dan biaya operasionalnya menjadi tanggung jawab Perum DAMRI. Pendapatan layanan ini diperoleh dari penjualan tiket, di mana tarif tiket Rp 3.000,00 untuk umum dan Rp 1.500,00 untuk pelajar dengan sistem pembayaran tunai. Untuk memberi pelayanan yang nyaman dan aman kepada penumpang, maka bus BST Koridor 1 dilengkapi dengan fasilitas AC dan fasilitas halte *high deck* untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di lokasi yang telah ditentukan. Konsep penggunaan tipe bus dan halte *high deck* merujuk pada pelayanan transportasi publik di Daerah Khusus Ibukota Jakarta yaitu Transjakarta.



Gambar 40. BST Koridor 1⁶⁸

Tantangan yang dihadapi oleh operator Perum DAMRI pada awal operasional BST Koridor 1 yaitu rendahnya jumlah penumpang. Beberapa hal yang menjadi penyebabnya yaitu sebagai berikut:

- Kewajiban bagi penumpang **naik dan turun di halte membuat masyarakat enggan menggunakan BST Koridor 1** karena sudah terbiasa naik dan turun bus di sembarang tempat sehingga lebih memilih pelayanan bus reguler atau angkot.
- **Ketersediaan halte yang relatif sedikit** dengan jarak antar halte lebih dari 800 meter bahkan ada yang lebih dari 1,0 kilometer membuat enggan masyarakat untuk mengakses halte.
- **Trayek BST Koridor 1 masih bersinggungan dengan trayek bus reguler dan angkot** sehingga saling berkompetisi dan berpotensi terhadap rendahnya penumpang.

⁶⁸ Gumay, A. N., 2015. Antara Jateng. Retrieved from <https://jateng.antaranews.com/berita/113496/april-bst-layani-koridor-tiga-solo-baru-banyuanyar> (diakses pada 18 November 2022)

Belum efektif dan efisiennya pelayanan transportasi publik Kota Surakarta menuntut Pemerintah Daerah Kota Surakarta untuk melakukan reformasi pelayanan transportasi publik perkotaan secara makro baik dari segi kebijakan, kelembagaan (operator dan regulator), jaringan pelayanan, infrastruktur, pendanaan dan manajemen permintaan transportasi (*transport demand management*) seperti kebijakan *contra flow* untuk BST, manajemen parkir dan APILL.

3.3.3.2. Reformasi Pelayanan Bus Reguler Kota Surakarta

Beroperasinya BST Koridor 1 belum memberikan kontribusi yang berarti terhadap peningkatan penggunaan transportasi publik oleh masyarakat Kota Surakarta dan kabupaten sekitarnya. Keberadaan 14 operator yang mengoperasikan sebanyak 18 trayek bus reguler, 1 koperasi (paguyuban) yang mengoperasikan sebanyak 10 trayek angkot dan 1 operator yang mengoperasikan 1 trayek BST Koridor 1 tidak menghasilkan kinerja pelayanan yang baik. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta melalui Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi (Dishubkominfo) melakukan reformasi kelembagaan operator dan jaringan pelayanan bus reguler eksisting secara bersamaan. Proses pembentukan kelembagaan operator dan perencanaan jaringan pelayanan transportasi publik Kota Surakarta dibantu oleh GIZ melalui program *Sustainable Urban Transportation Improvement Project* (SUTIP) dalam bentuk pendampingan teknis.

Dari sisi reformasi kelembagaan operator, semua PO bus reguler eksisting diajak oleh Dishubkominfo Kota Surakarta untuk bergabung menjadi konsorsium transportasi publik berbadan hukum, yang nantinya akan mengoperasikan pelayanan transportasi publik Kota Surakarta. Namun demikian, dari 14 PO bus reguler eksisting, hanya 5 PO yang bersedia dan memiliki kapasitas untuk bergabung dalam konsorsium transportasi publik yaitu PO Surya Kencana, PO ATMO, PO Nugraha Saputra, PO Sri Kresno Agung Jaya, dan PO Sumber Rahayu.⁶⁹ Ke-5 PO tersebut merupakan pengusaha otobus besar yang telah berpartisipasi dalam mengembangkan jasa pelayanan transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta sejak Tahun 1974. Setelah melalui proses diskusi dan kesepakatan antar ke-5 PO, tim ahli GIZ dan Dishubkominfo Kota Surakarta, memutuskan bentuk kelembagaan konsorsium transportasi publik yang dipilih adalah Perusahaan Terbatas (PT), lihat Gambar 41. Pada tanggal 25 Januari 2013 berdiri PT Bengawan Solo Trans (PT BST) yang merupakan gabungan dari 5 PO bus reguler eksisting.^{70,71} Sehubungan dengan semakin berkurangnya pengguna transportasi publik, maka ke-9 PO bus reguler eksisting yang tidak bergabung dengan konsorsium PT BST tidak dapat mengoperasikan armada bus regulernya di Kota Surakarta dan tidak memperpanjang izin trayeknya.

⁶⁹ GIZ, 2012. Proses Pembentukan Perseroan Terbatas. *Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City*.

⁷⁰ PT Batik Solo Trans, 2013. PT Bengawan Solo Trans Mewujudkan Batik Solo Trans.

⁷¹ Akta Pendirian Perseroan Terbatas PT Bengawan Solo Nomor 24 Tanggal 25 Januari 2013.



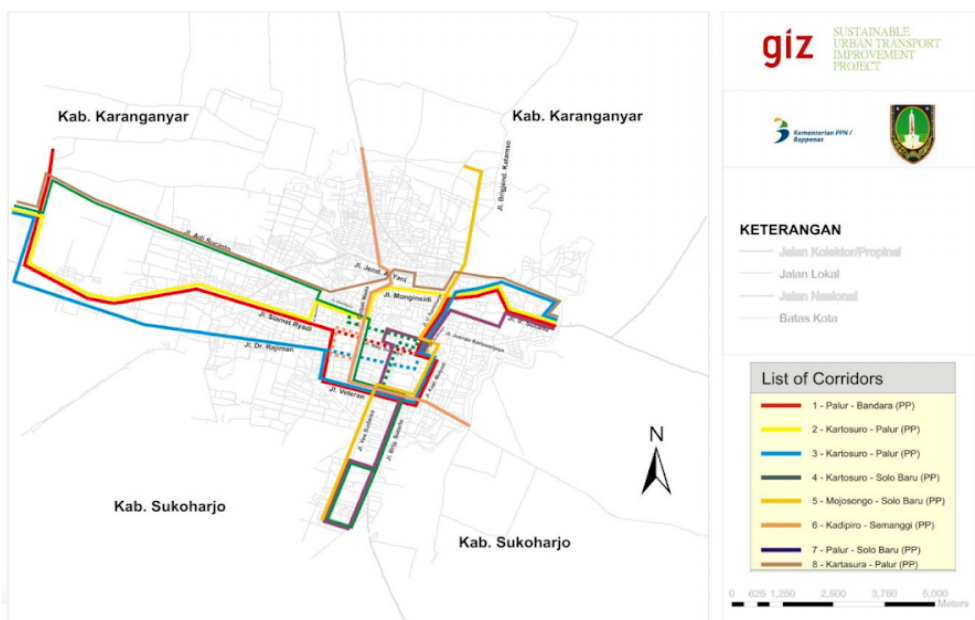
Gambar 41. Diskusi pembentukan kelembagaan transportasi publik⁷²

Paralel dengan pembentukan kelembagaan, juga dilakukan perencanaan jaringan pelayanan transportasi publik dengan mengubah trayek bus reguler eksisting yang saling bersinggungan dan memiliki *demand* yang rendah. Proses perencanaan jaringan pelayanan transportasi publik melalui diskusi secara intensif antara ke-5 PO, Perum DAMRI, tim ahli GIZ, dan Dishubkominfo Kota Surakarta. Usulan jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan yang diinisiasi oleh ke-5 PO dan Perum DAMRI selanjutnya dianalisis oleh tim ahli GIZ dan Dishubkominfo Kota Surakarta terkait dengan kesesuaian data potensi *demand* hasil survei lapangan, minimalisasi singgungan antar trayek koridor dan lokasi perpindahan penumpang antar koridor (*interchange*), lihat Gambar 42. Berdasarkan hasil analisis jaringan pelayanan yang telah disepakati bersama, maka diputuskan sebanyak 8 koridor yang akan digunakan sebagai jaringan pelayanan Koridor BST, lihat Gambar 43. Pembagian koridor BST disepakati bahwa Perum DAMRI mengoperasikan BST Koridor 1 dan 8, sedangkan PT BST mengoperasikan BST Koridor 2 sampai dengan Koridor 7.

⁷² GIZ, 2012. Proses Pembentukan Perseroan Terbatas. *Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City*.



Gambar 42. Diskusi perencanaan jaringan pelayanan transportasi publik⁷³



Gambar 43. Jaringan pelayanan bus BST⁷⁴

Menindaklanjuti hasil kesepakatan bersama antara operator PT BST, Perum DAMRI dan Pemerintah Daerah Kota Surakarta, maka pada tanggal 25 Februari 2014 diresmikan BST Koridor 2

⁷³ GIZ, 2012. Laporan Kegiatan Bantuan Teknis. *Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City. Period January-March 2012.*

⁷⁴ GIZ, 2013. *Masterplan Transportasi Perkotaan Kota Surakarta. Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City.*

sampai dengan Koridor 8 untuk melayani kebutuhan perjalanan masyarakat Kota Surakarta dan sekitarnya. Pada tahap uji coba pelaksanaan operasional 8 koridor BST, untuk BST Koridor 1 menggunakan armada eksisting, sedangkan BST Koridor 2 menggunakan armada baru sebanyak 16 bus berukuran sedang. Dalam hal ini, PT BST menyediakan 6 bus dan Pemerintah Daerah Kota Surakarta menyediakan 10 bus. Operasional BST Koridor 2 menggunakan sistem bus transit dengan kerja sama kontrak *franchise*, di mana operator menyediakan pelayanan sesuai SPM dan SOP yang ditetapkan oleh pemerintah. Kriteria kerja sama mencakup hal berikut: apabila operator tidak memenuhi ketentuan pelayanan sesuai SPM dan SOP, maka kerja sama akan diberhentikan, sistem setoran diganti dengan sistem penggajian oleh operator, operator memiliki kewenangan untuk menarik biaya perjalanan dari penumpang dengan besaran tarif yang ditentukan oleh pemerintah. Operator berkewajiban untuk membayar uang sewa 10 bus yang merupakan milik Pemerintah Daerah Kota Surakarta.

Sehubungan dengan keterbatasan pendanaan, maka operasional BST Koridor 3 sampai dengan Koridor 7 masih menggunakan sistem bus reguler dengan menggunakan armada eksisting. Dalam hal ini, operator yang menjalankan BST Koridor 3 sampai dengan Koridor 7 adalah 5 PO yang tergabung dalam PT BST, yaitu PO Surya Kencana, PO ATMO, PO Nugraha Saputra, PO Sri Kresno Agung Jaya, dan PO Sumber Rahayu. Pelaksanaan operasional koridor tersebut belum menyesuaikan SPM dan SOP yang ditetapkan oleh pemerintah. Pembagian proporsi jumlah armada yang dioperasikan di masing-masing koridor sesuai dengan kesepakatan dari ke-5 PO. Untuk BST Koridor 8 dioperasikan oleh Perum DAMRI dengan menggunakan armada yang dimilikinya.

Saat berjalannya tahap uji coba operasional BST Koridor 2 sampai dengan Koridor 8, timbul beberapa permasalahan terkait dengan jaringan pelayanan BST yang digunakan sebagai trayek koridor BST.

- **Pengemudi angkot dan angdes melakukan unjuk rasa protes** terkait berhimpitannya jaringan pelayanan koridor BST dengan trayek angkot dan angdes. Beroperasinya ke-8 koridor BST dikhawatirkan akan menurunkan pendapatan angkot dan angdes. Selain itu, jam operasional BST yang berbenturan dengan jam operasional angkot juga dinilai mempengaruhi jumlah penumpang angkot.
- **Pengemudi becak dan ojek pangkalan unjuk rasa protes** sehubungan dengan dilayaninya Jalan KH Dewantara yang berada di belakang kampus Universitas Sebelas Maret Surakarta (UNS) dan Institut Seni Indonesia Surakarta (ISI) oleh koridor BST.

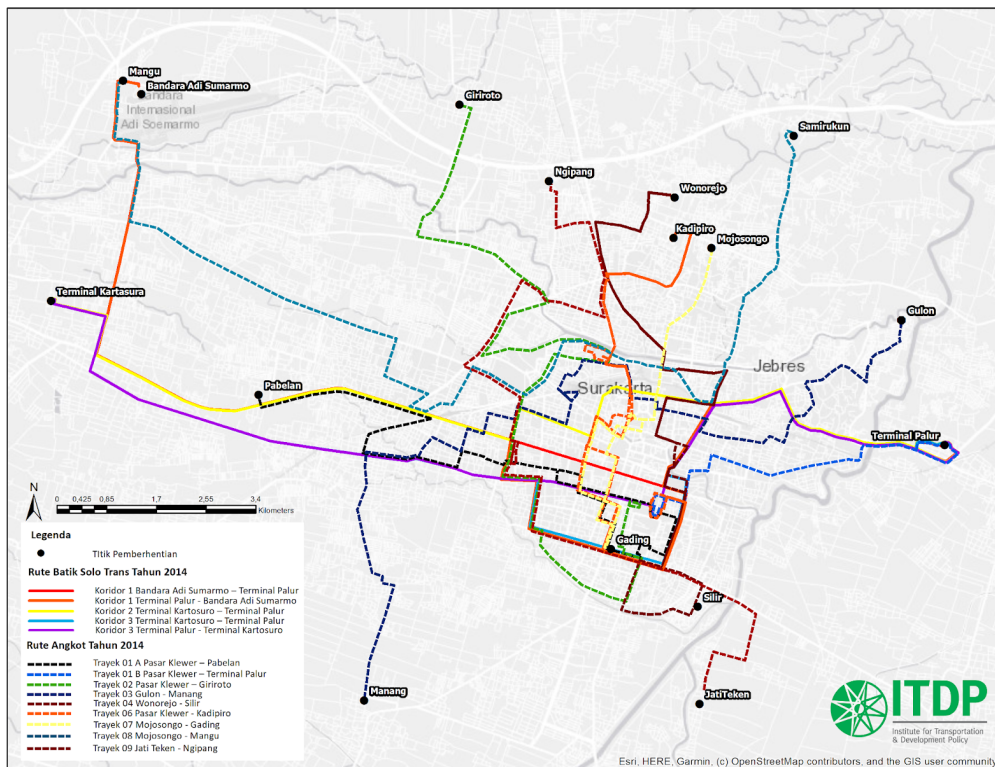
Paska unjuk rasa protes oleh angkot, angdes, pengemudi becak dan ojek pangkalan, maka Dishubkominfo Kota Surakarta merevisi sejumlah jaringan pelayanan koridor BST. Setelah melakukan perundingan yang komprehensif antara perwakilan angkot, angdes, pengemudi becak dan ojek pangkalan, PT BST, Perum DAMRI dan Dishubkominfo Kota Surakarta, pada akhirnya disepakati adanya pengalihan trayek BST Koridor 3 sampai dengan Koridor 8. Trayek BST Koridor 2 tidak mengalami perubahan karena sebelumnya merupakan trayek bus reguler milik PO ATMO yang saat ini menjadi anggota PT BST. Trayek BST Koridor 3 yang sebelumnya merupakan trayek bus reguler milik PO Nugraha Saputra, yang saat ini menjadi anggota PT BST, hanya mengalami perubahan sedikit di segmen belakang kampus UNS dan ISI yang dialihkan trayeknya ke Jalan Ir. Sutami depan kampus tersebut. Sehubungan dengan tidak efektif dan efisiensinya trayek baru BST Koridor 4 sampai dengan Koridor 8, maka dalam beberapa waktu koridor tersebut tidak beroperasi. Dengan demikian, maka pada tahun 2014, transportasi publik perkotaan yang

beroperasi di Kota Surakarta yaitu 3 Koridor BST dan 9 trayek angkot (lihat pada Tabel 13). Jaringan pelayanan koridor BST dan angkot dapat dilihat pada Gambar 44.

Tabel 13. Transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta tahun 2014⁷⁵

Jenis Sistem Layanan	Koridor/ Trayek	Trayek	Jumlah Armada	Operator
Bus Transit	BST Koridor 1	Bandara Adi Soemarmo - Terminal Palur	25	Perum DAMRI
	BST Koridor 2	Terminal Kartasura - Terminal Palur	16	PT BST
Bus Reguler	BST Koridor 3	Terminal Kartasura - Terminal Palur	20	PO
Angkot	Trayek 01A	Pasar Klewer - Pabelan	30	Paguyuban
	Trayek 01B	Pasar Klewer - Palur	25	Paguyuban
	Trayek 02	Pasar Klewer - Girioto	30	Paguyuban
	Trayek 03	Gulon - Manang	25	Paguyuban
	Trayek 04	Wonorejo - Silir	25	Paguyuban
	Trayek 06	Pasar Klewer - Kadipiro	30	Paguyuban
	Trayek 07	Mojosongo - Gading	50	Paguyuban
	Trayek 08	Mojosongo - Mangu	25	Paguyuban
	Trayek 09	Jati Teken - Ngipang	15	Paguyuban

⁷⁵ Dishubkominfo Kota Surakarta, 2014. Studi Jaringan Angkutan Umum Terintegrasi di Kota Surakarta.



Gambar 44. Jaringan layanan BST dan Angkot⁷⁶

Fenomena unjuk rasa protes oleh angkot menghambat proses reformasi transportasi publik Kota Surakarta, karena jaringan pelayanan ke-8 koridor BST yang telah ditetapkan sudah diperhitungkan dengan pola pergerakan masyarakat dan terintegrasi antar koridor BST satu dengan yang lainnya. **Pelajaran yang dapat diambil adalah belum dilibatkannya angkot dalam proses reformasi pelayanan transportasi publik Kota Surakarta berdampak pada belum berhasilnya penataan jaringan pelayanan Koridor BST.** Hal ini sebenarnya telah diperhitungkan sebelumnya, namun apabila reformasi pelayanan transportasi publik Kota Surakarta dilakukan secara bersamaan antara bus reguler dan angkot, maka akan membutuhkan tenaga, pikiran, waktu yang lama dan dana yang besar.

3.3.3.3. Reformasi Pelayanan Bus Reguler dan Angkot Kota Surakarta

Reformasi pelayanan bus reguler dari sisi kelembagaan telah berhasil, namun dari sisi jaringan pelayanan belum berhasil karena penolakan angkot. Untuk itu, maka angkot harus menjadi bagian dari reformasi pelayanan transportasi publik Kota Surakarta. Saat ini, kelembagaan koperasi angkot belum berbadan hukum. Upaya yang dilakukan pertama kali oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta yaitu membuat kelembagaan angkot yang berbadan hukum sesuai dengan amanat Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 101 Tahun 2014 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 2015.⁷⁷ Dalam hal ini, Pemerintah Daerah Kota Surakarta melakukan tindakan tegas untuk menekan sikap penolakan pengemudi dan pemilik angkot terhadap rencana penataan jaringan transportasi publik dan peremajaan armada angkot

⁷⁶ Dishubkominfo Kota Surakarta, 2014. Studi Jaringan Angkutan Umum Terintegrasi di Kota Surakarta.

⁷⁷ Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 101 Tahun 2014 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 2015.

melalui pembentukan koperasi angkot. Dishubkominfo Kota Surakarta tidak akan memperpanjang izin trayek angkot yang belum menjadi anggota koperasi angkot sampai akhir Desember 2015. Dengan pencabutan izin trayek angkot, maka angkot tidak dapat lagi beroperasi sebagai angkutan umum karena plat kendaraan diganti menjadi plat hitam. Total jumlah angkot yang memiliki izin trayek sebanyak 322 armada, di mana status kepemilikannya kebanyakan perseorangan.⁷⁸

Pembentukan koperasi angkot difasilitasi oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta. Keuntungan menjadi anggota koperasi angkot yaitu mendapat keringanan pajak kendaraan bermotor dan bea balik nama kendaraan sebesar 30% dari dasar pengenaan biaya. Selain itu, pemerintah akan lebih mudah memberi bantuan kepada koperasi terkait dengan pengembangan transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta. Hasil rapat antara Dishubkominfo Kota Surakarta dengan perwakilan pengemudi dan pemilik angkot sepakat untuk membentuk lembaga berbadan hukum dalam bentuk koperasi. Dengan pendampingan teknik dari Dinas Koperasi, Usaha Kecil dan Menengah Kota Surakarta dan tim ahli GIZ, maka **pada tanggal 27 Agustus 2015 berdiri Koperasi Bersama Satu Tujuan (BST).**⁷⁹ **Sehubungan dengan terbentuknya badan hukum, maka Koperasi BST berhak untuk mendapatkan bantuan dari pemerintah.**

Upaya selanjutnya yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta dalam melakukan reformasi pelayanan transportasi publik perkotaan yaitu mencari pendanaan untuk pembelian armada BST. Dalam perjalanan waktu, terjadi konflik internal di Koperasi BST karena beberapa anggotanya tidak ada kecocokan dalam kepengurusan koperasi. Pada akhirnya beberapa anggota Koperasi BST keluar dari keanggotaan dan membentuk koperasi berbadan hukum dengan nama Koperasi Trans Roda Sejati (TRS). Koperasi TRS berdiri pada tanggal 18 Mei 2016.⁸⁰ Dengan demikian, maka Kota Surakarta memiliki dua operator angkot yaitu Koperasi BST dan Koperasi TRS. Keberadaan koperasi tersebut menjadi wadah dalam menyelesaikan penataan jaringan transportasi publik dan peremajaan armada angkot Kota Surakarta bersama dengan Pemerintah Daerah Kota Surakarta yang sebelumnya sering mengalami jalan buntu dalam penyelesaiannya.

Sebagai upaya peremajaan armada angkot, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta melakukan koordinasi dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah untuk mendapatkan bantuan armada. Pada Tahun 2017, tersedia sebanyak 41 minibus baru dari bantuan gubernur Jawa Tengah dan APBD Kota Surakarta hasil pengadaan tahun anggaran 2016 yang dioperasikan di Koridor 11 dan Koridor 13. Minibus berukuran panjang 4,0 meter, lebar 1,6 meter dan tinggi 2,15 meter. Untuk memberi *image* baru pelayanan BST, maka sebutan angkot diganti dengan *feeder* dengan tampilan armada yang lebih menarik dari sebelumnya, lihat Gambar 45 dan Gambar 46. Dibandingkan dengan armada angkot, armada *feeder* ini lebih nyaman, aman dan dilengkapi fasilitas AC.

⁷⁸ Damianus, 2015. Penataan Trayek, Pemkot Solo Ultimatum Pemilik Angkutan <http://www.kebumenekspress.com/2015/11/penataan-trayek-pemkot-solo-ultimatum.html> (diakses 12 November 2022).

⁷⁹ Akta Pendirian Koperasi Bersama Satu Tujuan Nomor 182 Tanggal 27 Agustus 2015. Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) SK Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 9-XVII-PPAT-2008, Shallman, SE, SH, MM, MKn.

⁸⁰ Akta Pendirian Koperasi Jasa Trans Roda Sejati (TRS) Nomor 34 Tanggal 18 Mei 2016. Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) SK Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 3-X.A-2005 Tanggal 11 Februari 2005, Tegar Pembangun Dayu Putro, SH.



Gambar 45. Armada angkot (Sumber: Budi Yulianto, 2017)



Gambar 46. Armada *feeder* BST (Sumber: Budi Yulianto, 2017)

Sehubungan dengan kepastian adanya bantuan Pemerintah Daerah Kota Surakarta kepada Koperasi BST dan Koperasi TRS, maka mereka menyetujui trayek angkot eksisting diubah dan diintegrasikan dengan jaringan pelayanan koridor bus BST. Studi perencanaan jaringan pelayanan mengusulkan sebanyak 15 koridor BST dengan pembagian 7 koridor untuk bus dan 8 koridor untuk *feeder*.⁸¹ Namun, dalam penentuan trayek *feeder* BST, pihak Koperasi BST dan Koperasi TRS melakukan intervensi terhadap pemilihan jalan, walaupun dari segi *demand* rendah, jarak terlalu panjang dan berbelok-belok. Hal ini mengakibatkan beberapa trayek *feeder* BST kurang efektif dan efisien. Koperasi BST dan Koperasi TRS beranggapan bahwa dengan trayek baru hasil studi perencanaan jaringan pelayanan tidak memberi jaminan baginya untuk memperoleh pendapatan lebih banyak daripada trayek yang mereka usulkan. Berdasarkan pengalaman, membuka trayek baru membutuhkan waktu untuk membangkitkan pengguna transportasi publik di sepanjang trayek tersebut. Hal ini membuat pihak koperasi khawatir apabila pendapatan yang akan diperoleh rendah, sehingga menambah beban finansial Koperasi BST dan Koperasi TRS.

Koperasi BST dan Koperasi TRS melakukan kerja sama MoU dengan Dishubkominfo Kota Surakarta dalam menyediakan pelayanan transportasi publik Kota Surakarta. Dalam hal ini, koperasi menyediakan pelayanan sesuai SPM dan SOP yang ditetapkan oleh pemerintah. Apabila melakukan pelanggaran, maka akan terkena sanksi. Operator berkewajiban untuk membayar uang sewa armada minibus yang merupakan milik Pemerintah Daerah Kota Surakarta dan membiayai operasional pelayanannya. Pendapatan pengemudi masih mengadopsi sistem setoran kepada koperasi.

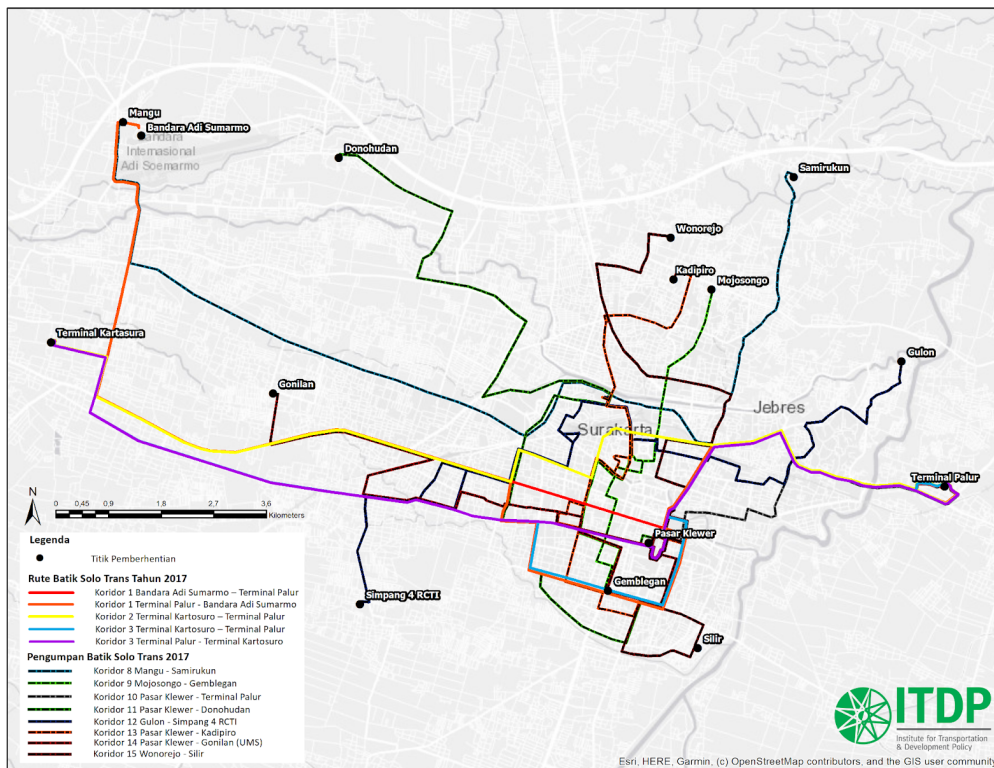
Berlakunya peraturan baru dari Korlantas Kepolisian Negara Republik Indonesia⁸² bahwa aset armada bus dan minibus milik Pemerintah Daerah dapat difungsikan sebagai transportasi publik (plat kuning) asalkan dikelola oleh BLUD atau BUMD, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta

⁸¹ Dishubkominfo Kota Surakarta, 2016. Studi Jaringan Angkutan Umum Terintegrasi di Kota Surakarta.

⁸² Surat Kapolri No. B/1178/II/2016/Korlantas tentang Petunjuk dan Arahannya terkait Regident Ranmor Umum Milik Pemerintah.

membentuk BLUD UPT Transportasi pada tanggal 29 November 2016.⁸³ Dengan terbentuknya BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, maka pada Tahun 2017 sebanyak 41 minibus baru, bantuan dari Gubernur Jawa Tengah dan APBD Kota Surakarta tahun anggaran 2016, dapat dioperasikan di *feeder* BST Koridor 11 sebanyak 21 unit dan *feeder* BST Koridor 13 sebanyak 20 unit. Untuk koridor *feeder* BST yang lainnya masih menggunakan armada eksisting.

Pada tahun 2017, jumlah koridor bus BST yang beroperasi sebanyak 3 koridor sama seperti di tahun 2014 yaitu Koridor 1, 2 dan 3. Bus BST Koridor 4 sampai dengan Koridor 7 belum dioperasikan sehubungan dengan terbatasnya pendanaan operasional dan armada dari operator maupun bantuan dari pemerintah. Untuk *feeder*, sebanyak 8 koridor yang beroperasi yaitu Koridor 8 sampai dengan Koridor 15 sesuai dengan yang direncanakan. Trayek Koridor 3 (ke arah Timur) merupakan trayek eksisting dengan sedikit perubahan dengan mengalihkan rute di Jalan Kapten Mulyadi menuju Jalan Yos Sudarso. Trayek Koridor 8, 9, 10, 12, 13, 14 dan 15 merupakan trayek angkot 08, 07, 01B, 03, 06, 01A, dan 04 eksisting dengan perubahan rute pada beberapa segmen ruas jalan. Lokasi terminus awal dan akhir perjalanan sama. Untuk Koridor 11 merupakan trayek angkot 02 eksisting dengan perubahan terminus dari Girioto ke Donohudan dan perubahan rute pada beberapa segmen ruas jalan. Secara umum, 80% rute koridor *feeder* BST sama dengan trayek angkot eksisting karena intervensi Koperasi BST dan Koperasi TRS. Jaringan pelayanan koridor bus dan *feeder* BST pada tahun 2017 dapat dilihat pada Gambar 47.



Gambar 47. Jaringan BST dan *Feeder*⁸⁴

Pada tahun 2017, merupakan awal degradasi pelayanan transportasi publik Kota Surakarta dengan adanya *booming* pelayanan taxi dan sepeda motor berbasis *online* yang merebak tanpa kendali

⁸³ Keputusan Walikota Surakarta Nomor 059/90/1/2016 tentang Penerapan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Transportasi.

⁸⁴ Dishubkominfo Kota Surakarta, 2017. Rute Angkutan Umum Batik Solo Trans.

dari pemerintah. Harga pelayanannya yang relatif murah, cepat, dan aksesibel tinggi menyebabkan relatif banyak pengguna BST yang beralih menggunakan pelayanan taxi dan sepeda motor *online*. Kesulitan dalam mendapatkan penumpang memicu pengemudi *feeder* BST untuk tidak mengikuti aturan SOP yang ditetapkan seperti ngetem, beroperasi di luar trayek, hanya beroperasi pada jam sibuk, melakukan bisnis peminjaman (*carteran*). Hal ini dilakukan untuk menutup biaya operasional dan mendapatkan penghasilan untuk keperluan hidup pengemudi. BST Koridor 1 juga mengalami kesulitan dalam mendapatkan penumpang sehingga melakukan pelanggaran terhadap SOP untuk mendapatkan pendapatan.

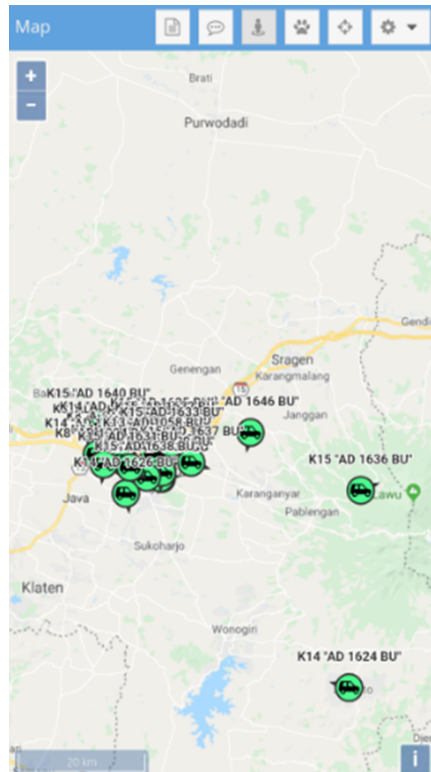
Pada Tahun 2018 sebanyak 33 bus sedang baru yang merupakan bantuan dari Kementerian Perhubungan pada tahun 2016, dioperasikan di BST Koridor 3 sebanyak 25 bus.⁸⁵ Dalam hal ini, Pemerintah Daerah Kota Surakarta mewajibkan pengoperasian BST Koridor 3 beralih dari sistem bus reguler menjadi bus transit, di mana operator harus mematuhi SPM dan SOP dari pemerintah. Operator BST Koridor 3 adalah PT BST. Pada tahun yang sama, Koperasi BST dan Koperasi TRS mendapat bantuan sebanyak 30 minibus baru dari APBD Kota Surakarta yang selanjutnya dioperasikan di BST Koridor 8 sebanyak 10 unit dan Koridor 9 sebanyak 20 unit.⁸⁶ Pada tahun 2019 sebanyak 30 minibus baru yang merupakan bantuan dari APBD Kota Surakarta dioperasikan di *feeder* BST Koridor 14 sebanyak 10 unit dan Koridor 15 sebanyak 10 unit serta penambahan armada di *feeder* BST Koridor 8 sebanyak 5 unit dan Koridor 13 sebanyak 5 unit.⁸⁷

Sehubungan dengan meluasnya pelanggaran SOP dan SPM oleh pengemudi *feeder* BST, maka BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta melakukan pengawasan dan pengendalian pelayanan *feeder* BST lebih ketat. Pelanggaran yang sering dilakukan oleh pengemudi *feeder* BST yaitu melakukan kegiatan *carteran* hingga keluar wilayah Kota Surakarta. Untuk itu diperlukan sistem monitoring yang transparan dan dapat diakses dengan mudah melalui teknologi IT. Armada *feeder* BST yang beroperasi dilengkapi teknologi *Global Positioning System (GPS)*, sehingga keberadaan lokasi armada dapat dilihat di aplikasi *Android TrackCar Manager*. Pengawasan dan pengendalian pelayanan *feeder* BST dilakukan oleh BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta agar pengemudi *feeder* BST mematuhi SOP dan SPM dalam pelayanannya. Gambar 48 menunjukkan lokasi keberadaan *feeder* BST berada diluar wilayah pelayanannya melalui aplikasi *Android TrackCar Manager*. Hasil monitoring melalui aplikasi *Android TrackCar Manager* tersebut selanjutnya digunakan sebagai bukti pelanggaran pengemudi *feeder* BST terhadap SOP yang ada untuk ditindaklanjuti dengan penindakan secara hukum.

⁸⁵ Kementerian Perhubungan, 2017. Berita Acara Serah Terima hasil Pekerjaan Untuk Dipergunakan Dalam Tugas-Tugas Operasional Nomor: KU.003/4/1/BASTO-AO/SATKER-DAMM/2017, Tanggal 31 Januari 2017.

⁸⁶ BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2018. Data *Feeder* Batik Solo Trans.

⁸⁷ BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2019. Data *Feeder* Batik Solo Trans



Gambar 48. Lokasi keberadaan *feeder* BST terdeteksi berada diluar wilayah pelayanannya
(Sumber: Budi Yulianto, 2019)

Pada Tahun 2019 Pemerintah Daerah Kota Surakarta mengalihkan pengelolaan BST Koridor 1 dari Perum DAMRI kepada PT BST karena Perum DAMRI tidak memenuhi keputusan kerja sama yang telah disepakati bersama antara Perum DAMRI dan Pemerintah Daerah Kota Surakarta. Pengalihan pengelolaan BST Koridor 1 berdampak pada waktu antar bus lebih lama, karena jumlah bus yang dioperasikan belum ideal sesuai dengan jarak pelayanan. Sebanyak 15 bus sedang baru yang dioperasikan merupakan milik Pemerintah Daerah Kota Surakarta yang diperoleh dari bantuan Gubernur Jawa Tengah sebanyak 7 unit dan APBD Kota Surakarta tahun anggaran 2016 sebanyak 8 unit.⁸⁸ Ketentuan SPM dan SOP berlaku pada operasional BST Koridor 1. Sejalan dengan semakin bertambahnya jumlah penyedia layanan taxi dan sepeda motor *online*, maka kemampuan operator PT BST, Koperasi BST dan Koperasi TRS untuk bertahan pada pelayanan sesuai SPM dan SOP sangat berat. Untuk mensiasati agar pelayanan BST tetap bertahan, maka dengan terpaksa operator mengurangi jumlah armada dan intensitas pelayanan BST. Dalam hal ini, Pemerintah Daerah Kota Surakarta memaklumi kondisi yang ada karena biaya operasional merupakan tanggungan operator dan tetap mendukung agar transportasi publik masih berjalan walaupun dengan keterbatasan yang ada. Kondisi yang memprihatinkan ini menuntut Pemerintah Daerah Kota Surakarta untuk mencari solusi pendanaan pelayanan BST agar operasional BST tetap berjalan sesuai standar pelayanan.

Inventarisasi transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta tahun 2019 dapat dilihat pada Tabel 14. Koridor 1 sampai dengan Koridor 3 menggunakan armada bus, sedangkan untuk Koridor 8 sampai dengan Koridor 15 selain menggunakan armada *feeder* juga masih menggunakan armada angkot eksisting. Hal ini untuk mengakomodasi anggota koperasi yang masih memiliki armada

⁸⁸ BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2016. Data *Feeder* Batik Solo Trans.

angkot agar dapat melayani trayek yang ada, sementara menunggu adanya bantuan penyediaan armada *feeder* baru dari Pemerintah Daerah Kota Surakarta berikutnya.

Tabel 14. Transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta tahun 2019⁸⁹

Jenis Sistem Layanan	Koridor	Trayek	Jumlah Armada	Kepemilikan Armada	Operator
Bus Transit	1	Bandara Adi Soemarmo - Terminal Palur	15	Pemerintah Daerah (Pemda)	PT BST
	2	Terminal Kartasura - Terminal Palur	16	Pemda dan PT BST	PT BST
	3	Terminal Kartasura - Terminal palur	25	Pemda	PT BST
Feeder	8	Mangu - Samirukun	15 <i>feeder</i> 19 angkot*	Pemda Koperasi	Koperasi BST
	9	Mojosongo - Gemblegan	20 <i>feeder</i> 10 angkot*	Pemda Koperasi	Koperasi TRS
	10	Pasar Klewer - Terminal palur	11 angkot*	Koperasi	Koperasi TRS
	11	Pasar Klewer - Donohudan	21 <i>feeder</i> 10 angkot*	Pemda Koperasi	Koperasi TRS
	12	Pasar Klewer - Kadipiro	12 angkot*	Koperasi	Koperasi TRS
	13	Gulon - Simpang 4 RCTI	25 <i>feeder</i> 5 angkot*	Pemda Koperasi	Koperasi BST
	14	Pasar Klewer - Gonilan (UMS)	10 <i>feeder</i> 13 angkot*	Pemda Koperasi	Koperasi TRS
	15	Wonorejo - Silir	10 <i>feeder</i> 5 angkot*	Pemda Koperasi	Koperasi TRS

Note: * armada angkot eksisting

3.3.3.4. Pelayanan Transportasi Publik Kota Surakarta Dengan Program BTS

Kementerian Perhubungan memiliki program BTS yang bertujuan mendanai operasional transportasi publik daerah dan meminta kesiapan daerah untuk mendapatkan pendanaan dari pemerintah. Menindaklanjuti imbauan ini, maka Dinas Perhubungan Kota Surakarta melakukan kajian teknik perencanaan jaringan pelayanan BST dengan skema pembiayaan BTS dan infrastruktur penunjangnya.⁹⁰ Hasil studi merekomendasikan 12 koridor BST dengan pembagian 6 koridor bus BST dan 6 koridor *feeder* BST. Jaringan pelayanan BST dibuat efektif dan efisien dengan mempertimbangkan *demand*, minimalisasi singgungan antar koridor, lokasi *interchange* yang mengintegrasikan antara trayek koridor bus dan *feeder* BST. Jalan Brigjen Slamet Riyadi diterapkan Sistem Satu Arah dengan *Contra Flow Bus Lane* (SSA-CFBL) untuk mengakomodasi pelayanan BST khususnya BST Koridor 1. Hasil studi dilaporkan kepada Kementerian Perhubungan dan selanjutnya Wali Kota Surakarta dipanggil ke Kementerian Perhubungan untuk membahas bantuan pendanaan transportasi publik perkotaan Kota Surakarta melalui program BTS. Sehubungan dengan kesiapan Kota Surakarta dari segi komitmen, kelembagaan operator, jaringan pelayanan, infrastruktur dan lainnya dalam penyediaan transportasi publik perkotaan, maka Kota Surakarta ditetapkan sebagai kota yang mendapatkan pendanaan program BTS.

⁸⁹ BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2019. Data Angkutan Umum Kota Surakarta.

⁹⁰ Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2019. Kajian Jasa Konsultan Evaluasi Koridor Batik Solo Trans.

Kota Surakarta memiliki operator bus eksisting yaitu PT BST, sedangkan untuk *feeder* adalah Koperasi BST dan Koperasi TRS. Untuk menjadi operator transportasi publik dengan program BTS harus mengikuti lelang dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan. PT BST secara kelembagaan telah memenuhi persyaratan lelang, namun untuk Koperasi BST dan Koperasi TRS secara kelembagaan masih memiliki keterbatasan dalam hal finansial, kompetensi dan lainnya. Untuk itu, maka operator *feeder* yang maju ke lelang adalah perusahaan transportasi publik swasta yaitu PT TGM. Dalam hal ini, ada kesepakatan antara PT TGM dengan Koperasi BST, Koperasi TRS dan Pemerintah Daerah Kota Surakarta, bahwa nantinya dalam operasional *feeder* BST melibatkan Koperasi BST dan Koperasi TRS. Pada akhirnya, PT BST ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan sebagai pemenang operator bus BST dan PT TGM sebagai pemenang operator *feeder* BST. Pada pelaksanaan operasional *feeder* BST, pengemudi *feeder* BST merupakan anggota Koperasi BST dan Koperasi TRS yang memenuhi persyaratan, dan anggota lainnya menjadi staff operasional di PT TGM.

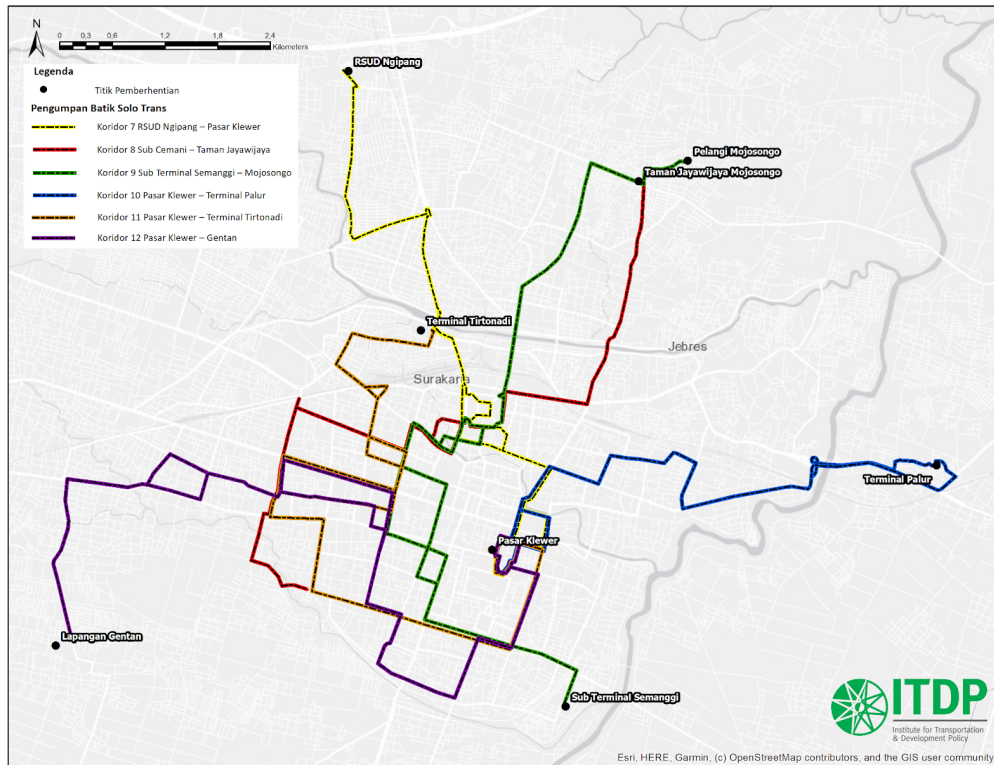
Pada Tahun 2020, Kota Surakarta mendapat pendanaan program BTS secara bertahap yaitu bus BST Koridor 3 dan 4 pada bulan Juli 2020, *feeder* BST Koridor 7 sampai dengan Koridor 12 pada bulan November 2020, dan bus BST Koridor 1 dan 2 pada bulan Desember 2020. Pada Tahun 2021, cakupan pelayanan bus BST ke wilayah Kabupaten Sukoharjo yaitu di Kecamatan Mojolaban dan Kecamatan Sukoharjo terimplementasi dengan adanya kesepakatan antara Wali Kota Surakarta dan Bupati Kabupaten Sukoharjo yang saling mendukung pengembangan transportasi publik perkotaan di wilayah aglomerasi Subosukawonosraten. Bus BST Koridor 5 dan 6 yang melayani wilayah Kecamatan Mojolaban dan Kecamatan Sukoharjo diresmikan pada bulan Desember 2021 dengan pendanaan program BTS. Data operasional transportasi publik perkotaan BST dapat dilihat pada Tabel 15. Jaringan trayek BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 12 yang didanai melalui program BTS dapat dilihat pada Gambar 49 dan Gambar 50.

Tabel 15. Data operasional Teman Bus BST⁹¹

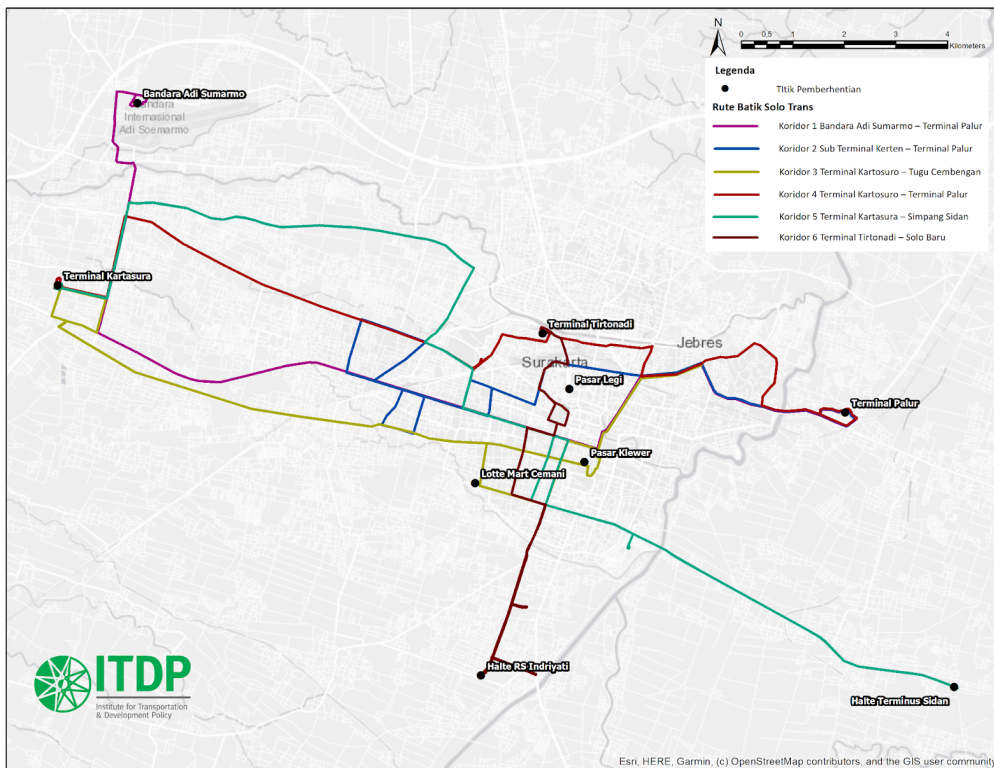
No.	Trayek	Jarak (km)	Jumlah Armada		Tipe Armada
			SO	SGO	
1	Bandara Adi Sumarmo – Terminal Palur	48,0	27	30	Bus Besar
2	Sub Terminal Kerten – Terminal Palur	29,1	14	16	Bus Sedang
3	Terminal Kartosuro – Tugu Cembengan	34,6	14	15	Bus Sedang
4	Terminal Kartosuro – Terminal Palur	42,0	16	18	Bus Sedang
5	Terminal Kartasura – Simpang Sidan	52,6	23	26	Bus Sedang
6	Terminal Tirtonadi – Solo Baru	21,2	10	11	Bus Sedang
7	RSUD Ngipang – Pasar Klewer	18,9	16	18	Bus Kecil
8	Cemani (Lotte Grosir) – Taman Jayawijaya	19,5	16	18	Bus Kecil
9	Sub Terminal Semanggi – Mojosongo	22,0	17	19	Bus Kecil
10	Pasar Klewer – Terminal Palur	16,7	15	16	Bus Kecil
11	Pasar Klewer – Terminal Tirtonadi	23,1	17	19	Bus Kecil
12	Pasar Klewer – Gentan	24,1	19	21	Bus Kecil

Sumber: PT Surveyor Indonesia, 2022

⁹¹ PT Surveyor Indonesia. 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.



Gambar 49. Jaringan trayek BST⁹²



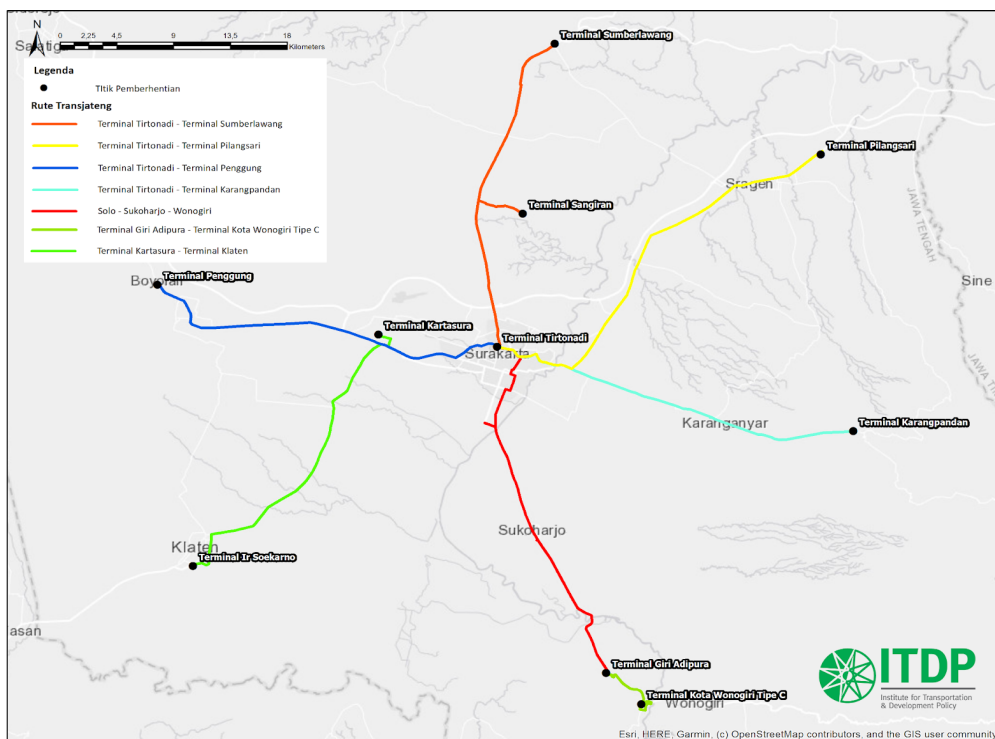
Gambar 50. Jaringan trayek Feeder BST⁹³

⁹² PT Surveyor Indonesia. 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

⁹³ PT Surveyor Indonesia. 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

Keberadaan program BTS yang telah berjalan sejak Tahun 2020 di Kota Surakarta memberi nilai positif bagi operator bus maupun *feeder* BST di mana mereka dapat menjalankan pelayanan BST sesuai standar yang ditetapkan, bagi Pemerintah Daerah Kota Surakarta di mana pemerintah telah memenuhi kewajiban penyediaan transportasi publik sesuai UU No 22 Tahun 2009, bagi masyarakat yang dilintasi pelayanan BST dapat menggunakan pelayanan BST sebagai moda perjalanan mereka.

Selain program Teman Bus, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah sesuai dengan RPJMD Provinsi Jawa Tengah Tahun 2018-2023 mengembangkan transportasi publik di kawasan aglomerasi Subosukawonosraten, yang merupakan singkatan dari nama daerah yakni Kota Surakarta, Kabupaten Boyolali, Sukoharjo, Karanganyar, Wonogiri, Sragen dan Klaten, dengan menyediakan pelayanan transportasi publik Trans Jateng sebanyak 6 koridor, lihat Gambar 51. Koridor 1 Trans Jateng dengan trayek Terminal Tirtonadi (Solo) - Terminal Sumberlawang (Sragen) telah beroperasi sejak Tahun 2020. Pada Tahun 2023, direncanakan untuk mengoperasikan pelayanan Trans Jateng dengan trayek Terminal Tirtonadi (Solo) - Terminal Giri Adipura (Wonogiri). Sehubungan dengan wilayah pelayanan Trans Jateng meliputi Kota Surakarta dan Kabupaten Sukoharjo, maka jaringan trayek BST dan Trans Jateng diintegrasikan agar efektif dan efisien. Untuk itu, maka beberapa trayek koridor BST yang telah direncanakan sebelumnya dilakukan perubahan terutama Koridor 5 dan 6.⁹⁴



Gambar 51. Jaringan layanan Trans Jateng⁹⁵

⁹⁴ Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2021. Jasa Konsultansi Penyusunan Kajian Evaluasi *Buy The Service* di Kota Surakarta.

⁹⁵ Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, 2019. Studi Pengembangan Angkutan Aglomerasi Perkotaan Wilayah Subosukawonosraten.

3.3.3.5. Penyediaan Infrastruktur dan Sistem Informasi Transportasi Publik

Infrastruktur transportasi publik berupa fasilitas bangunan dan jalan sangat berperan penting terhadap keberlangsungan dan keberhasilan pelayanan transportasi publik. Sebagaimana telah disampaikan pada subbab 3.2.3.4 bahwa Kota Surakarta telah menerapkan SSA-CFBL di Jalan Brigjen Slamet Riyadi dari Simpang 4 Gendengan sampai dengan Bundaran Gladag. Untuk mendukung penerapan SSA-CFBL dibutuhkan dukungan infrastruktur jalan dengan ketersediaan lahan, legalitas dan lain sebagainya. Pada awal proses perencanaan SSA-CFBL, lajur jalan yang akan digunakan sebagai lajur khusus bus adalah di atas jalan rel yang berada di ujung selatan Jalan Brigjen Slamet Riyadi, lihat Gambar 52. Namun sehubungan dengan legalitas peruntukan jalan rel yang tidak boleh digunakan untuk keperluan selain pelayanan kereta api serta mempertimbangkan faktor keselamatan dan kenyamanan moda bus dan kereta api, maka usulan lajur khusus bus di atas jalan rel dibatalkan. Selanjutnya diusulkan untuk menggunakan lajur lalu lintas Jalan Brigjen Slamet Riyadi yang berada di sebelah selatan.



Gambar 52. Lajur khusus BST di Jalan Brigjen Slamet Riyadi⁹⁶

Koordinasi antar SKPD yaitu DPUPR dengan Dinas Perhubungan Kota Surakarta dilakukan untuk mengkaji kelayakan program SSA-CFBL dari sisi ketersediaan lahan, legalitas peruntukan jalan dan dampak lalu lintas. Konsep SSA-CFBL tidak menggunakan *divider* atau *curb* untuk memisahkan lajur khusus bus dengan lajur lalu lintas. Pemisah jalur menggunakan marka dan *road stud* untuk memberikan kemudahan aksesibilitas pergerakan lalu lintas menuju jalan lingkungan atau ke pusat kegiatan (dan sebaliknya). Selain itu untuk mengajarkan kepada masyarakat untuk taat terhadap peraturan lalu lintas dan budaya “tepo seliro” atau tenggang rasa yang saling menghargai antar pengguna jalan. SSA-CFBL merupakan tahapan awal pengembangan transportasi publik berbasis *bus transit* yang selanjutnya akan dikembangkan ke *bus rapid transit* yang memiliki infrastruktur khusus bus untuk ke dua arah pergerakan.

Selain program SSA-CFBL, prasarana penunjang pelayanan BST berupa infrastruktur Tempat Pemberhentian Bus (TPB) berupa *shelter* sebagai titik transfer transportasi publik merupakan bagian dari jaringan transportasi publik yang terintegrasi. Titik transfer merupakan lokasi perpindahan penumpang dari satu koridor menuju koridor lainnya. Titik transfer merupakan salah satu faktor penting yang mempengaruhi efektivitas dan efisiensi pelayanan transportasi publik. Dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi publik Kota Surakarta, Pemerintah

⁹⁶ Google Earth, 2022.

Daerah Kota Surakarta membangun *Shelter* Kerten untuk mengakomodasi pergerakan pengguna layanan BST, AKDP, dan AKAP. Pengguna transportasi publik dapat berpindah di *Shelter* Kerten dari menggunakan pelayanan BST ke AKDP dan AKAP (dan sebaliknya). Dengan demikian diharapkan mobilitas penggunaan transportasi publik dapat berlangsung secara berkesinambungan. *Shelter* Kerten memiliki fasilitas yang memberi kenyamanan dan keamanan bagi pengguna transportasi publik berupa kantor petugas, ruang tunggu yang luas dan ber-AC, mushola, kios, toilet dan informasi jadwal BST. Gambar 53 menunjukkan infrastruktur *Shelter* Kerten yang menggunakan konsep minimalis.



Gambar 53. Infrastruktur *Shelter* Kerten⁹⁷

Untuk meningkatkan layanan BST, Pemerintah Daerah Kota Surakarta juga membangun Terminal Tipe C Pelangi Mojosongo sebagai terminus *feeder* BST Koridor 9 yang aman dan nyaman sesuai peraturan yang berlaku untuk menggantikan titik pemberhentian yang berlokasi di Jalan Pelangi. Fasilitas yang tersedia di Terminal Tipe C ini meliputi kantor petugas, ruang tunggu, mushola, kios, toilet serta ruang parkir *feeder* BST dan kendaraan bermotor, lihat Gambar 54.

⁹⁷ Rusdiyana, N. 2017. Wajah Baru Shelter Kerten. <https://surakarta.go.id/?p=8395> (diakses 12 November 2022)



Gambar 54. Terminus Sub Terminal Tipe C Pelangi Mojosongo (Sumber: Budi Yulianto, 2022)

Dalam rangka peningkatan pelayanan BST, pemerintah pusat juga memberi pendanaan kepada Pemerintah Daerah Kota Surakarta untuk perbaikan halte eksisting dan pembangunan halte baru di sepanjang Jalan Brigjen Slamet Riyadi, lihat Gambar 55. Sebanyak 26 halte eksisting direhabilitasi (tipe *high deck*) dan 12 halte baru (tipe *low entry*) dibangun untuk mengakomodasi penumpang di jalur SSA-CFBL. Halte ini memiliki fasilitas *Public Transport Information System* (PTIS) untuk menginformasikan jarak dan waktu tempuh BST yang menuju ke halte tersebut. Dengan demikian, maka pengguna BST memperoleh informasi jadwal kedatangan BST di halte secara *real-time*.



Gambar 55. Halte BST dengan fasilitas PTIS (Sumber: Budi Yulianto, 2022)

Sebagai bentuk komitmen Pemerintah Daerah Kota Surakarta terhadap pelayanan BST, maka dibangun halte di ruas jalan yang dilintasi oleh koridor BST. Sehubungan dengan kebijakan penggunaan armada bus BST ke depannya dengan menggunakan tipe *low entry*, maka halte didesain sesuai dengan konsep *low entry*. Saat ini untuk mengakses armada BST tipe *high deck* di halte tipe *low entry*, disediakan *box* tangga sebagai akses penumpang naik ke bus dan turun dari bus, lihat Gambar 56. Total jumlah TPB BST yang telah dibangun pada Tahun 2022 sebanyak 88

halte permanen, 221 halte *portable* dan 90 *bus stop*.⁹⁸ Sebagian besar TPB di wilayah Kabupaten Sukoharjo, Kabupaten Boyolali dan Kabupaten Karanganyar masih menggunakan halte *portable* dan *bus stop*. Sehubungan dengan hal itu, maka dibutuhkan dukungan komitmen Pemerintah Daerah Kabupaten untuk menyediakan fasilitas halte permanen yang memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengguna transportasi publik perkotaan di wilayahnya.



Gambar 56. Halte permanen BST *low entry* (Sumber: Budi Yulianto, 2022)

Dalam rangka mendukung pelayanan BST di wilayah Kabupaten Sukoharjo, maka Pemerintah Daerah Kabupaten Sukoharjo pada Tahun 2022 membangun fasilitas halte di beberapa lokasi TPB BST Koridor 5 sebanyak 6 halte permanen *low entry*, lihat Gambar 57.



Gambar 57. Halte permanen BST *low entry* di Kabupaten Sukoharjo (Sumber: Budi Yulianto, 2022)

⁹⁸ PT Surveyor Indonesia. 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

3.3.3.6. Sosialisasi Transportasi Publik

Dalam rangka meningkatkan pengguna layanan BST oleh pelajar dan masyarakat, maka Dinas Perhubungan Kota Surakarta melakukan sosialisasi layanan BST secara rutin di beberapa sekolah, kelurahan dan kecamatan di Kota Surakarta. Sosialisasi layanan BST diadakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta dengan melibatkan narasumber dari akademisi, operator bus BST yaitu PT BST dan operator *feeder* BST yaitu PT TGM. Materi sosialisasi layanan BST berisi tentang konsep transportasi berkelanjutan melalui pengembangan sistem transportasi publik yang terintegrasi dengan infrastruktur kendaraan tidak bermotor dan operasional layanan BST meliputi trayek BST, sistem pembayaran, dan fasilitas pendukung layanan BST. Dalam kegiatan sosialisasi dilakukan sesi tanya jawab untuk menjawab pertanyaan audien terkait dengan layanan BST dan menampung keluhan dan saran untuk perbaikan layanan BST. Dinas Perhubungan Kota Surakarta melakukan kegiatan sosialisasi sebanyak 21 kali per tahun, pada tahun 2020 sampai dengan tahun 2022. Gambar 58 menunjukkan sosialisasi layanan BST di SMPN 10 Kota Surakarta.

Beberapa instansi pendidikan di Kota Surakarta bekerja sama dengan operator BST melakukan kegiatan edutrip dalam rangka membangun budaya menggunakan transportasi publik bagi pendidik dan pelajar sekolah di Kota Surakarta. Gambar 59 menunjukkan kegiatan edutrip SMP Kristen 1 dan SDN Tempel Kota Surakarta. Untuk memperluas jangkauan sosialisasi BST yang lebih luas, maka Dinas Perhubungan Kota Surakarta membuat konten sosialisasi layanan BST di media sosial Instagram (*dishubsurakarta*). Dinas Perhubungan Kota Surakarta bekerjasama dengan Kementerian Perhubungan melaksanakan kegiatan sosialisasi Gerakan Nasional Kembali ke Angkutan Umum melalui program Teman Bus setiap tahunnya. Kegiatan sosialisasi merupakan aspek penting dalam peningkatan penggunaan transportasi publik oleh pelajar dan masyarakat.



Gambar 58. Sosialisasi layanan BST di SMPN 10 Kota Surakarta (Sumber: PT BST, 2022)



Gambar 59. Kegiatan edutrip SMP Kristen 1 dan SDN Tempel Kota Surakarta (Sumber: PT BST, 2022)

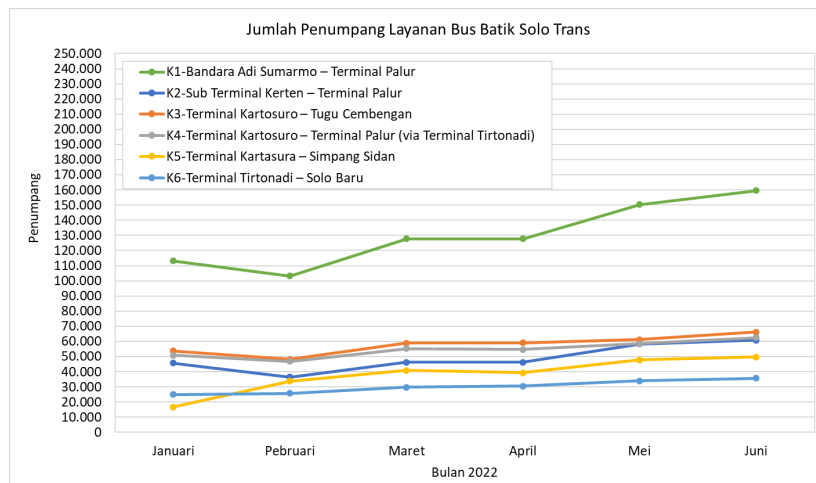
3.3.4. Evaluasi Program Teman Bus BST Kota Surakarta

3.3.4.1. Analisis Indikator Kinerja Pelayanan BST

Hasil analisis kinerja operasional pelayanan BST di Kota Surakarta adalah sebagai berikut:

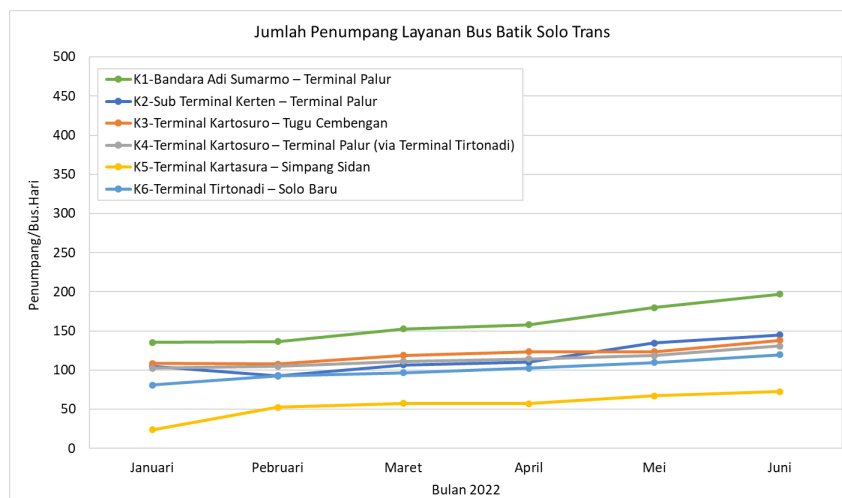
A. Jumlah Penumpang Layanan BST

Jumlah penumpang/bulan layanan bus BST di 6 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 60. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di semua koridor. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 20%, 24%, 11%, 12%, 18% dan 17% untuk Koridor 1, 2, 3, 4, 5 dan 6.



Gambar 60. Jumlah penumpang layanan bus BST (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

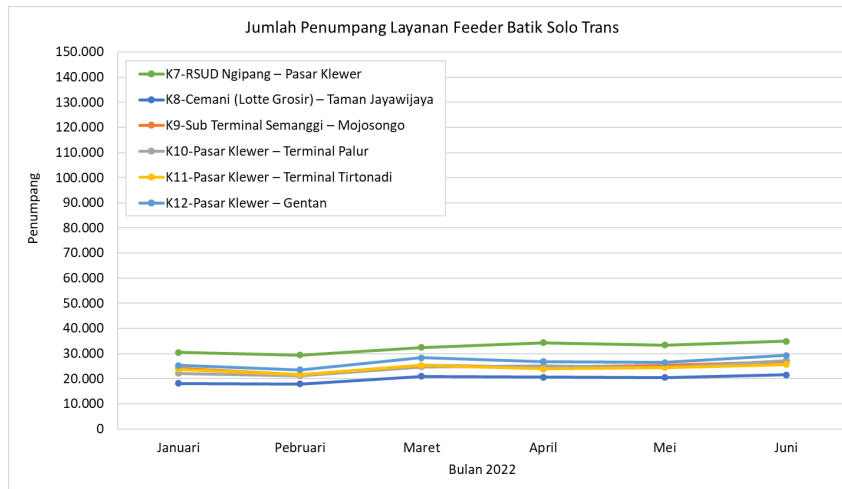
Jumlah penumpang/bus.hari pada layanan bus BST di 6 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 61. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni bus BST Koridor 1 dengan armada bus besar memiliki 197 penumpang/bus.hari, lebih rendah daripada standar pelayanan bus besar sebesar 750-900 penumpang/bus.hari. Pada bulan Juni, bus BST Koridor 2, 3, 4, 5 dan 6 dengan armada bus sedang berturut-turut memiliki 145 penumpang/bus.hari, 138 penumpang/bus.hari, 131 penumpang/bus.hari, 72 penumpang/bus.hari, dan 119 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 2 sampai dengan Koridor 6 lebih rendah daripada standar pelayanan bus sedang sebesar 500-600 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 lebih rendah dari standar pelayanan. Bus BST Koridor 1 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 5 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 61. Jumlah penumpang layanan bus BST (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

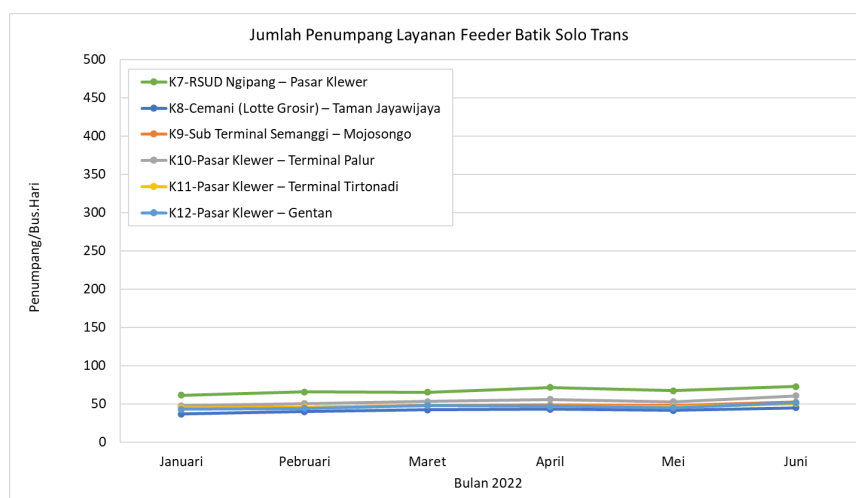
Jumlah penumpang/bulan layanan feeder BST di 6 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 62. Hasil analisis menunjukkan bahwa mulai

bulan Maret jumlah penumpang mengalami peningkatan di semua koridor. Pada bulan Juni, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret berturut-turut sebesar 7%, 3%, 6%, 9%, 1% dan 3% untuk Koridor 1, 2, 3, 4, 5 dan 6.



Gambar 62. Jumlah penumpang layanan *feeder* BST (penumpang/bulan)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

Jumlah penumpang/bus.hari layanan *feeder* BST di 6 koridor dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022 dapat dilihat pada Gambar 63. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada bulan Juni *feeder* BST Koridor 7, 8, 9, 10, 11 dan 12 dengan armada bus kecil berturut-turut memiliki 73 penumpang/bus.hari, 45 penumpang/bus.hari, 52 penumpang/bus.hari, 61 penumpang/bus.hari, 50 penumpang/bus.hari, dan 51 penumpang/bus.hari. Jumlah penumpang/bus.hari di Koridor 7 sampai dengan Koridor 12 lebih rendah daripada standar pelayanan bus kecil (*feeder*) sebesar 190-250 penumpang/bus.hari. *Feeder* BST Koridor 7 memiliki jumlah penumpang/bus.hari tertinggi, sedangkan Koridor 8 memiliki jumlah penumpang/bus.hari terendah.



Gambar 63. Jumlah penumpang layanan *feeder* BST (penumpang/bus.hari)
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

B. Utilisasi Armada BST

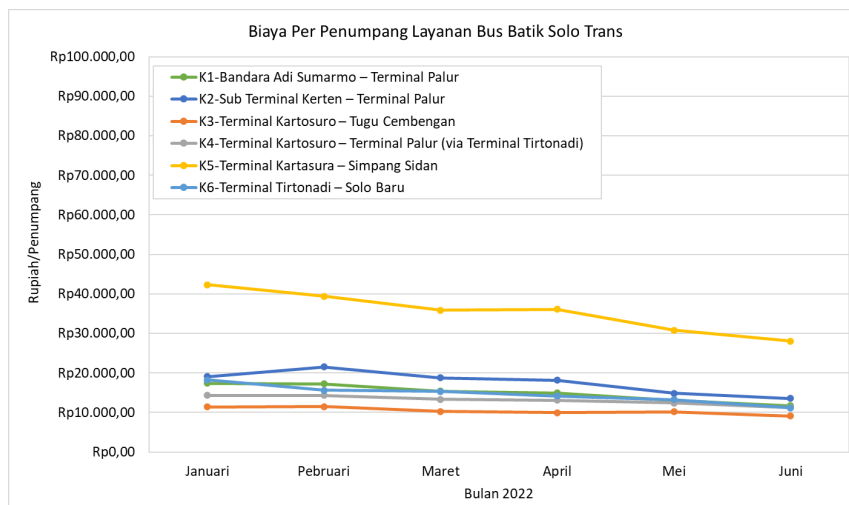
Hasil analisis utilitas armada bus BST menunjukkan bahwa proporsi armada bus yang dioperasikan setiap hari di Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 sebesar 100%. Demikian pula, utilitas armada *feeder* BST di Koridor 7 sampai dengan Koridor 12 sebesar 100%. Nilai utilitas armada bus dan *feeder* BST memenuhi standar pelayanan sebesar 80-90% bahkan melebihinya. Dalam hal ini, jumlah armada bus dan *feeder* BST yang dioperasikan setiap hari memenuhi ketentuan SO yang ditetapkan, lihat pada Tabel 14.

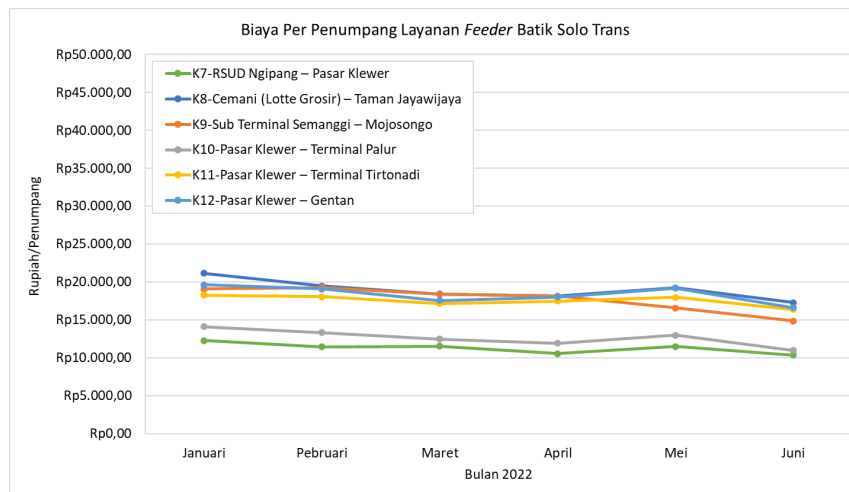
C. Jarak Tempuh Layanan BST

Jarak tempuh layanan bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 berturut-turut yaitu 247,2 km/bus.hari, 209,8 km/bus.hari, 213,8 km/bus.hari, 216,3 km/bus.hari, 216,7 km/bus.hari, dan 196,5 km/bus.hari pada bulan Juni 2022, sedangkan *feeder* BST Koridor 7 sampai dengan Koridor 12 berturut-turut yaitu 175,2 km/bus.hari, 180,8 km/bus.hari, 158,6 km/bus.hari, 137,6 km/bus.hari, 190,3 km/bus.hari, dan 173,8 km/bus.hari. Jarak tempuh layanan bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 5 memenuhi standar pelayanan yaitu 210-260 km/bus.hari, sedangkan Koridor 6 tidak memenuhi standar pelayanan. Bus BST Koridor 1, 5, dan 6 mengalami penurunan jumlah ritase sebagai bagian dari optimalisasi layanan Teman Bus sesuai dengan pendanaan yang ada. Hal ini berpengaruh pada jarak tempuh layanan km/bus.hari, bus BST Koridor 1, 5, dan 6. Untuk *feeder* BST Koridor 7 sampai dengan Koridor 12 memiliki jarak tempuh layanan dibawah 210-260 km/bus.hari (standar pelayanan untuk bus).

D. Biaya Layanan BST

Gambar 64 dan Gambar 65 menunjukkan biaya per penumpang layanan bus dan *feeder* BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 12 dari bulan Januari sampai dengan bulan Juni 2022. Bus BST Koridor 5 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 3 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan bus BST Koridor 5 sebesar Rp 28.017,00 dan Koridor 3 sebesar Rp 9.136,00. *Feeder* BST Koridor 8 memiliki biaya per penumpang tertinggi, sedangkan Koridor 7 memiliki biaya per penumpang terendah. Pada bulan Juni biaya per penumpang layanan *feeder* BST Koridor 8 sebesar Rp 17.262,00 dan Koridor 7 sebesar Rp 10.354,00.





Gambar 64. Biaya per penumpang layanan bus BST dan Gambar 65. Feeder BST (rupiah/penumpang)

Sumber: Hasil Analisis, 2022

3.3.4.2. Analisis Indikator Kualitas Pelayanan BST

Berbagai penelitian mengenai pelayanan transportasi publik menunjukkan bahwa pengguna transportasi publik menganggap keandalan sebagai kualitas pelayanan transportasi publik yang paling penting, diikuti oleh frekuensi pelayanan dan kecepatan perjalanan.⁹⁹ Ketiga parameter tersebut adalah kunci keberhasilan untuk menekan biaya perjalanan secara keseluruhan. Secara umum kebijakan pemerintah cenderung memusatkan perhatian pada penentuan tarif transportasi publik yang rendah agar terjangkau oleh masyarakat. Namun demikian, pengguna transportasi publik memandang bahwa ketersediaan dan kualitas pelayanan transportasi publik yang baik lebih penting daripada sekedar tarif yang rendah. Beberapa indikator yang digunakan untuk mengukur kualitas pelayanan transportasi publik meliputi waktu tunggu, jarak berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, dan waktu perjalanan.¹⁰⁰

A. Waktu Tunggu

Waktu yang dibutuhkan oleh penumpang untuk menunggu bus merupakan faktor utama kualitas pelayanan transportasi publik secara keseluruhan. Waktu tunggu dapat dinilai dengan memantau waktu antara (*time headway*) bus. Dengan mempertimbangkan berbagai faktor dan kondisi yang mungkin terjadi di lapangan, maka disarankan untuk mencapai tingkat pelayanan yang wajar di negara berkembang, waktu tunggu rata-rata harus berkisar antara 5 sampai dengan 10 menit, dengan maksimum waktu tunggu 10 sampai dengan 20 menit.¹⁰¹ Hasil analisis *time schedule* operasional bus BST menunjukkan bahwa *time headway* bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 berada pada interval standar pelayanan, lihat Tabel 16. Pengaturan *time headway* bus BST tidak spesifik pada kondisi lalu lintas jam sibuk maupun tidak sibuk.

⁹⁹ Richard Meakin, 2004. *Training Course: Bus Regulation and Planning - Bus Sector Reform*. GTZ. Division 44 Environment and Infrastructure Sector Project "Transport Policy Advice".

¹⁰⁰ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards* (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series).

¹⁰¹ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards* (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series).

Tabel 16. *Time headway bus BST*¹⁰²

Koridor	<i>Time Headway</i> (detik)
Koridor 1	6 - 8
Koridor 2	9 - 12
Koridor 3	8 - 13
Koridor 4	9 - 14
Koridor 5	8 - 12
Koridor 6	9 - 12

B. Jarak Berjalan Kaki ke Tempat Pemberhentian Bus (TPB)

Jarak yang ditempuh oleh penumpang transportasi publik dengan berjalan kaki ke dan dari TPB merupakan indikasi jangkauan yang disediakan oleh pelayanan transportasi publik. Secara umum, di daerah perkotaan yang terlayani oleh transportasi publik dengan baik, jarak TPB ke rumah atau pusat kegiatan dalam jarak tempuh sejauh 300 sampai dengan 500 meter.¹⁰³ Hasil studi dari Kementerian Perhubungan menyatakan bahwa 34,29% responden pengguna pelayanan BST mempunyai jarak perjalanan dari rumah ke TPB sejauh kurang dari 500 meter.¹⁰⁴ Sebanyak 57,15% responden memiliki jarak antara 500 sampai 1.500 meter dan selebihnya sebanyak 8,56% responden memiliki jarak lebih dari 1.500 meter. Sebanyak 20,00% responden pengguna pelayanan BST mempunyai jarak perjalanan dari TPB ke tujuan perjalanan sejauh kurang dari 500 meter, 54,29% responden memiliki jarak antara 500 sampai 1.500 meter dan selebihnya sebanyak 25,71% responden memiliki jarak lebih dari 1.500 meter.

Sebagian besar jarak berjalan kaki lebih dari 500 meter berada di daerah pinggiran Kota Surakarta dan daerah dalam Kota Surakarta yang belum dilintasi oleh trayek Koridor BST. Pelayanan BST sebanyak 12 koridor belum mengakomodasi cakupan wilayah pelayanan yang luas. Sehubungan dengan hal tersebut, maka penyediaan pelayanan *feeder* BST berupa penambahan trayek perlu dipertimbangkan dalam pengembangan transportasi publik di Kota Surakarta ke depannya. Trayek *feeder* BST yang melayani kawasan perumahan dan wilayah padat penduduk yang merupakan pusat kegiatan. Untuk mengakomodasi pengguna BST yang memiliki jarak antara 500 sampai 1.500 meter perlu disediakan fasilitas infrastruktur sepeda, parkir sepeda, rak sepeda di bus atau penyediaan fasilitas *bike sharing* di kawasan pusat kota. Untuk pengguna BST yang memiliki jarak lebih dari 1.500 meter perlu disediakan layanan *feeder* BST yang menjangkau kawasan tersebut.

C. Waktu Perjalanan

Waktu perjalanan transportasi publik dipengaruhi oleh kecepatan perjalanan yang merupakan kecepatan rata-rata dengan mempertimbangkan kecepatan armada, tundaan yang terjadi di ruas jalan dan simpang, dan berhenti di TPB untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan jarak tempuh layanan di setiap rute. Di daerah padat dengan lalu lintas campuran, kecepatan perjalanan minimal yang dianjurkan adalah 10 sampai dengan 12 kilometer per jam, sedangkan di jalur khusus bus adalah 15 sampai dengan 18 kilometer per jam. Di daerah dengan kepadatan sedang hingga rendah, kecepatan perjalanan sekitar 25 kilometer per jam. Standar rata-rata

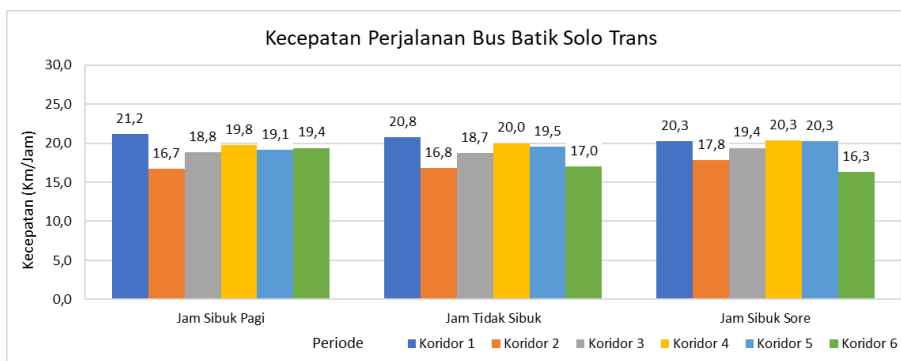
¹⁰² PT Surveyor Indonesia, 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.

¹⁰³ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series)*.

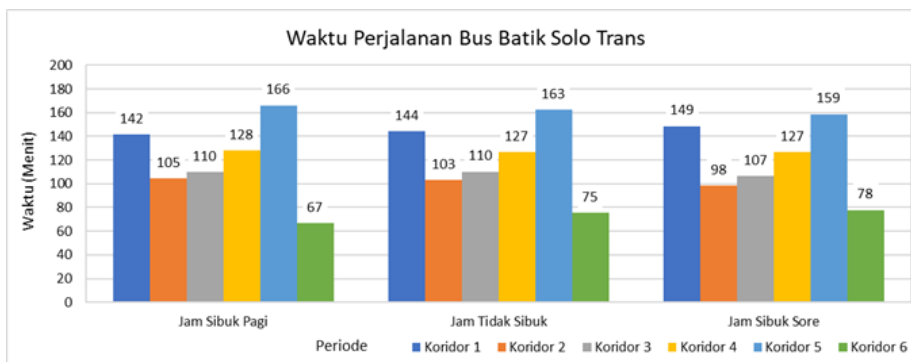
¹⁰⁴ Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2021. Kajian Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy the Service*.

waktu perjalanan transportasi publik yaitu antara 60 sampai dengan 90 menit dengan nilai maksimum antara 120 sampai dengan 180 menit.¹⁰⁵

Hasil analisis kecepatan perjalanan bus BST menunjukkan bahwa rata-rata kecepatan perjalanan bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 yaitu 21 km/jam, 17 km/jam, 19 km/jam, 20 km/jam, 20 km/jam dan 18 km/jam secara berturut-turut, lihat Gambar 66. Kecepatan perjalanan relatif sama antara jam sibuk dengan jam tidak sibuk, dengan rata-rata kecepatan perjalanan sebesar 19,0 km/jam. Rata-rata waktu perjalanan bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 yaitu 145 menit, 102 menit, 109 menit, 127 menit, 163 menit dan 73 menit secara berturut-turut, lihat Gambar 67. Kecepatan perjalanan bus BST berada pada interval yang distandarkan yaitu antara 10 sampai dengan 25 kilometer/jam, namun demikian kecepatan perjalanan saat ini perlu ditingkatkan untuk memperpendek waktu perjalanan yang relatif lama melebihi standar nilai batas maksimum, terutama untuk jarak pelayanan BST yang pendek.



Gambar 66. Kecepatan perjalanan bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)



Gambar 67. Waktu perjalanan bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

3.3.4.3. Analisis Audiensi Pelaksanaan Program BTS Teman Bus

Audiensi dengan Dinas Perhubungan Kota Surakarta dilakukan pada tanggal 12 Juli 2022. Hasil audiensi pelaksanaan program BTS di Kota Surakarta dari berbagai aspek yang dibahas adalah sebagai berikut:

A. Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan

¹⁰⁵ World Bank, 1987. *Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series)*.

Operasional BST dengan pendanaan program BTS telah sesuai dengan rencana *masterplan* transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta, di mana layanan BST dengan 12 koridor terintegrasi dengan layanan Trans Jateng. Pendanaan program BTS dari Kementerian Perhubungan memberi kontribusi besar dalam reformasi jaringan layanan BST eksisting yang masih belum efektif dan efisien. Dengan adanya program BTS, maka trayek koridor BST baik bus maupun *feeder* didesain sedemikian rupa dengan mempertimbangkan *demand* pengguna transportasi publik perkotaan, minimalisasi tumpang tindihnya trayek antar koridor BST, integrasi trayek antar koridor BST, minimalisasi jumlah transit trayek antar koridor BST dalam melakukan perjalanan dari asal ke tujuan dan sebaliknya.

B. Kesiapan penerimaan program BTS

Aspek komitmen penyediaan anggaran: Pemerintah Daerah Kota Surakarta berkomitmen mendukung pelaksanaan program BTS dengan mengalokasikan anggaran untuk penyediaan armada (khususnya *feeder* BST) dan infrastruktur pendukung transportasi publik seperti terminal, shelter, halte, rambu dan marka *bus stop*, dan trotoar.

Aspek kelembagaan: Kota Surakarta telah memiliki kelembagaan operator transportasi publik yaitu PT BST untuk layanan bus, Koperasi BST dan Koperasi TRS untuk layanan *feeder*. Sebelum adanya program BTS, ketiga operator tersebut telah menjalankan koridor BST yang ada di Kota Surakarta. Pemenang lelang operator Teman Bus adalah PT BST untuk layanan bus, sedangkan PT TGM untuk layanan *feeder*. PT TGM melibatkan Koperasi BST dan Koperasi TRS dalam menjalankan layanan *feeder* BST. Pemerintah Daerah Kota Surakarta memiliki BLUD UPT Transportasi yang mengelola aset bus dan minibus milik Pemerintah Daerah yang difungsikan sebagai transportasi publik perkotaan.

Aspek dukungan kajian atau studi: Kajian atau studi telah banyak dilakukan secara berkelanjutan, termasuk dari inisiasi internal Dinas Perhubungan Kota Surakarta yang bekerja sama dengan universitas, lembaga non pemerintah internasional dan konsultan. Kajian atau studi yang dilakukan meliputi *masterplan* transportasi publik perkotaan Kota Surakarta, pembentukan kelembagaan operator transportasi publik perkotaan, Tatralok, evaluasi kinerja BST, *Pre-Feasibility Study* infrastruktur pendukung transportasi publik perkotaan dari program *Green Infrastructure Initiative* (masih dalam proses kajian).

Aspek push and pull: Upaya *push* yang dilakukan Pemerintah Daerah Kota Surakarta meliputi implementasi sistem satu arah dengan *contra flow bus lane* berupa lajur khusus BST di Jalan Brigjen Slamet Riyadi. Upaya ini bertujuan untuk meningkatkan pengguna BST dan memudahkan integrasi trayek antar koridor BST. Manajemen parkir dengan pengaturan retribusi parkir berdasarkan zona dan retribusi parkir progresif (masih terdapat tantangan pelaksanaannya di lapangan), dan rencana implementasi pembatasan penggunaan kendaraan pribadi bila pelayanan transportasi publik perkotaan sudah optimal dengan cakupan wilayah layanannya yang luas. Upaya *pull* yang dilakukan Pemerintah Daerah Kota Surakarta meliputi kerja sama dengan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah mengintegrasikan jaringan trayek koridor BST dengan 6 koridor Trans Jateng Subosukawonosraten, penyediaan fasilitas pejalan kaki berupa fasilitas *city walk* di sepanjang Jalan Brigjen Slamet Riyadi. Selain itu, terdapat rencana pengembangan jaringan pejalan kaki yang terintegrasi dengan jaringan transportasi publik di Kota Surakarta oleh DPUPR Kota Surakarta.

C. Koordinasi antara pemangku kepentingan yang terlibat

Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah: Pemerintah Daerah Kota Surakarta secara berkesinambungan berkoordinasi dengan Pemerintah Pusat dalam proses reformasi transportasi publik perkotaan Kota Surakarta sejak dioperasionalkannya BST Koridor 1 pada tahun 2010. Pada tahun 2018 Pemerintah Pusat memberi bantuan sebanyak 33 bus sedang kepada Pemerintah

Daerah Kota Surakarta, yang kemudian dioperasikan di BST Koridor 3 sebanyak 25 bus. Pada tahun 2019, Pemerintah Daerah Kota Surakarta mengajukan pendanaan operasional BST kepada Pemerintah Pusat melalui program BTS. Koordinasi antara Pemerintah Daerah Kota Surakarta dengan Pemerintah Pusat dilakukan secara intens terkait dengan kesiapan Pemerintah Daerah Kota Surakarta dalam mengoperasikan BST dengan program BTS. Koordinasi ini dilakukan secara berkelanjutan setelah diperolehnya pendanaan program BTS untuk BST Koridor 3 dan 4 pada bulan Juli 2020 hingga terpenuhinya pendanaan di 12 koridor BST. Hal ini berkaitan dengan komitmen Pemerintah Daerah Kota Surakarta dalam menyediakan infrastruktur pendukung transportasi publik serta proses monitoring dan evaluasi program BTS.

Pemerintah Daerah dan Operator Eksisting: Koordinasi Pemerintah Daerah Kota Surakarta dengan operator *feeder* BST eksisting (yaitu Koperasi BST dan Koperasi TRS) dan PT TGM menghasilkan kesepakatan agar PT TGM melibatkan Koperasi BST dan Koperasi TRS dalam operasional *feeder* BST apabila menang lelang program BTS. Dengan terpilihnya PT TGM sebagai operator *feeder* BST dengan program BTS, maka anggota Koperasi BST dan Koperasi TRS menjadi pengemudi dan staf operasional di PT TGM.

Koordinasi antara sesama Pemerintah Daerah: Koordinasi antara Pemerintah Daerah Kota Surakarta dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Sukoharjo, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Boyolali dilakukan untuk menentukan jaringan layanan dan infrastruktur pendukung BST. Hal ini berkaitan dengan beberapa titik terminus BST berada di wilayah Kabupaten. pemerintah kabupaten mendukung layanan BST ke wilayahnya. Dukungan penyediaan halte, marka dan rambu *bus stop* untuk layanan BST masih belum optimal karena keterbatasan pendanaan yang dimiliki oleh pemerintah kabupaten. Untuk itu, maka perlu dorongan kepada pemerintah daerah kabupaten yang terlayani oleh layanan BST untuk dapat berkontribusi pada penyediaan fasilitas pendukung BST, karena pelayanan BST tidak hanya dinikmati oleh masyarakat Kota Surakarta saja, namun juga Kabupaten sekitarnya.

Berkaitan dengan layanan BST Koridor 5 dan 6, Pemerintah Daerah Kota Surakarta berkoordinasi dengan Pemerintah Daerah Kabupaten Sukoharjo dalam penentuan trayek dan lokasi halte atau *bus stop* yang melintas di wilayah Kabupaten Sukoharjo. Selain itu Pemerintah Daerah Kota Surakarta menghibahkan beberapa halte portabel untuk layanan BST Koridor 5 dan 6, dan memberikan pendampingan teknis desain halte permanen untuk layanan BST di wilayah Kabupaten Sukoharjo.

D. Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah

Tantangan yang dihadapi oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta dalam pelaksanaan program BTS adalah masih rendahnya pengguna BST. Beberapa faktor yang mempengaruhinya adalah (i) trayek koridor BST belum optimal dalam mengakomodasi pola pergerakan perjalanan masyarakat; (ii) infrastruktur pendukung transportasi publik seperti terminal, *shelter*, halte, dan trotoar belum memadai; (iii) cakupan wilayah layanan BST masih terbatas; dan (iv) belum maksimalnya kebijakan *push and pull* yang diterapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta. Sehubungan dengan hal tersebut, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta mengevaluasi trayek BST saat ini dan bila diperlukan akan melakukan (i) *rerouting* trayek ke kawasan yang memiliki *demand* yang lebih besar (perubahan trayek BST Koridor 6); (ii) peningkatan aksesibilitas, kenyamanan, keselamatan dan keamanan infrastruktur pendukung transportasi publik; dan (iii) mengintegrasikan layanan BTS dengan layanan Trans Jateng Subosukawonosraten (rencana 6 koridor) dan transportasi publik lainnya (moda kereta api dan pesawat) agar cakupan wilayah layanannya menjadi lebih luas.

E. Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS

Pemerintah Daerah Kota Surakarta memiliki komitmen untuk melanjutkan program BTS. Namun apabila pendanaan ditanggung sepenuhnya oleh Pemerintah Daerah Kota Surakarta, maka APBD Kota Surakarta tidak akan mampu. Hal ini merujuk pada pengalaman pada tahun 2019, di mana telah diajukan kebutuhan pendanaan operasional BST ke legislatif, namun dari hasil perhitungan, kapasitas fiskal Kota Surakarta tidak mampu untuk membiayai akan hal ini. Pemerintah Daerah Kota Surakarta mengharapkan Pemerintah Pusat dapat membuat regulasi yang mengatur pendanaan program BTS termasuk pembagian (*share*) antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah. Mekanisme pendanaan program BTS di daerah dengan DAK terbentur dengan belum masuknya sektor transportasi dalam skema pembiayaan, di mana DAK fokus pada kesehatan dan pendidikan. Mekanisme alternatif pendanaan lainnya yang dapat dilakukan adalah dengan membagi proporsi pendanaan dari pemerintah pusat dan pemerintah daerah (APBN dan APBD), dan mencari pendapatan dari penjualan tiket, *advertising* dan lainnya. Hal ini perlu dikaji secara matang, agar penyelenggaraan dan penyediaan transportasi publik perkotaan di Kota Surakarta dapat berkelanjutan.

3.3.4.4. Analisis Persepsi Pengguna Pelayanan BST

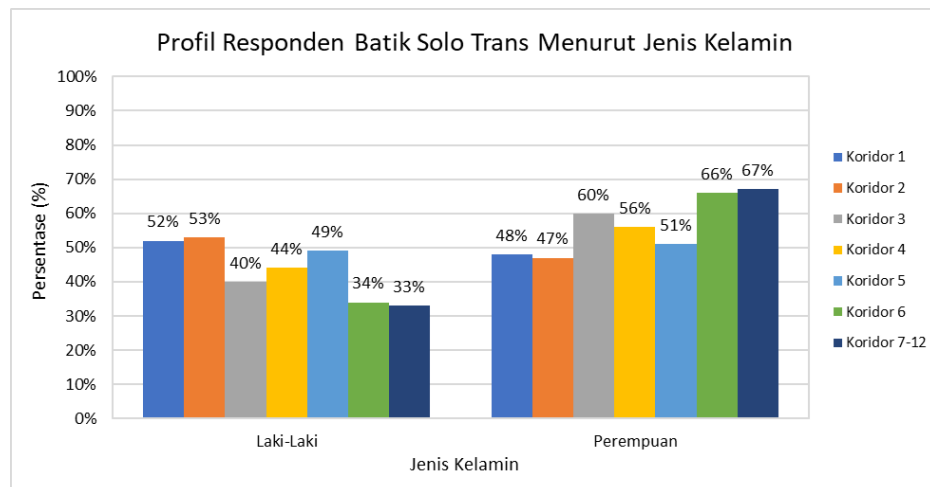
Penyediaan pelayanan transportasi publik yang handal merupakan salah satu faktor penting keberhasilan implementasi kebijakan penggunaan transportasi publik sebagai moda transportasi utama masyarakat. Kualitas pelayanan transportasi publik sangat berpengaruh terhadap kepuasan pengguna transportasi publik. Kepuasan didefinisikan sebagai tingkat kepuasan seseorang setelah membandingkan kinerja pelayanan yang dirasakan dengan harapannya. Pemerintah Daerah Kota Surakarta telah menyediakan layanan BST sejak tahun 2020 dengan program Teman Bus untuk melayani kebutuhan perjalanan masyarakat Kota Surakarta dan wilayah sekitarnya. Untuk mengetahui tingkat kepuasan pengguna pelayanan BST, maka studi ini juga menganalisis persepsi pengguna terhadap pelayanan BST. Jumlah responden untuk analisis persepsi pengguna pelayanan BST di masing-masing koridor bus BST yaitu Koridor 1 sampai Koridor 6 sebanyak 100 orang, sedangkan jumlah responden *feeder* BST sebanyak 100 orang untuk total Koridor 7 sampai dengan Koridor 12.

A. Karakteristik Responden

Karakteristik responden merupakan gambaran umum atau profil responden yang merupakan sampel dalam studi. Karakteristik responden dideskripsikan berdasarkan beberapa gambaran sebagai berikut.

a. Profil Responden Pengguna Pelayanan BST Menurut Jenis Kelamin

Gambar 68 menunjukkan persentase jenis kelamin responden pengguna bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 dan *feeder* BST Koridor 7-12. Rata-rata persentase jenis kelamin responden pengguna pelayanan BST adalah 44% laki-laki (305 responden) dan 56% perempuan (395 responden).



Gambar 68. Profil responden pengguna pelayanan BST menurut jenis kelamin
 Sumber: Hasil Analisis, 2022

b. Profil Responden Pengguna Pelayanan BST Menurut Kelompok Usia

Tabel 17 menunjukkan persentase kelompok usia responden pengguna bus BST Koridor 1 sampai dengan Koridor 6 dan feeder BST Koridor 7-12. Secara umum, pengguna layanan BST terbanyak merupakan kelompok usia muda (15-24 tahun). Untuk pengguna bus BST Koridor 3 dan feeder Koridor 7-12 memiliki persentase relatif besar pada kelompok usia tua (≥ 55 tahun). Hal ini dikarenakan mayoritas pengguna bus BST Koridor 3 dan feeder Koridor 7-12 yaitu pedagang dan pengunjung pasar berada dalam kategori usia tua yang melakukan perjalanan menuju dan dari pusat perdagangan dan retail.

Tabel 17. Profil responden pengguna pelayanan BST menurut kelompok usia

Kelompok Usia	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7-K12	Total Koridor
≤ 14 tahun	8%	14%	6%	4%	12%	6%	0%	7%
15-19 tahun	31%	28%	12%	39%	22%	20%	14%	24%
20-24 tahun	17%	20%	24%	17%	20%	26%	6%	19%
25-29 tahun	8%	12%	6%	10%	10%	6%	9%	9%
30-34 tahun	4%	4%	5%	7%	4%	5%	7%	5%
35-39 tahun	7%	3%	3%	3%	8%	11%	4%	6%
40-44 tahun	6%	3%	4%	2%	9%	7%	13%	6%
45-49 tahun	6%	6%	12%	6%	4%	5%	13%	7%
50-54 tahun	7%	3%	6%	4%	2%	2%	6%	4%
≥ 55 tahun	6%	7%	22%	8%	9%	12%	28%	13%

Sumber: Hasil Analisis, 2022 Catatan: K: Koridor

B. Indikator Pelayanan

Untuk menilai tingkat kepuasan pengguna pelayanan BST, maka diperlukan indikator pelayanan yang digunakan untuk menilai kinerja pelayanan dan harapan atau kepentingan pengguna pelayanan BST. Indikator pelayanan yang dijadikan objek pertanyaan kepada responden

pengguna BST didasarkan pada parameter SPM angkutan massal berbasis jalan^{106,107} dan faktor yang dikeluhkan oleh masyarakat terkait dengan operasional BST pada Unit Layanan Aduan Surakarta.¹⁰⁸ Jumlah indikator pelayanan yang ditanyakan kepada responden sebanyak 17 pernyataan, sebagaimana terlihat pada Tabel 18. Responden diminta untuk memberi penilaian terhadap kinerja pelayanan (*performance*) yang telah diberikan dan kepentingan (*importance*) dari masing-masing indikator pelayanan berdasarkan skala *likert* sebagaimana terlihat pada Tabel 19.

Tabel 18. Pernyataan Indikator pelayanan

No.	Pernyataan Indikator Pelayanan
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya.
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat.
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte.
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan).
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang.
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus.
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir.
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya.
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat.
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan.
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus.
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus.
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman.
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas.
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik.
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang.
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan.

Sumber: Hasil Analisis, 2022

¹⁰⁶ Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.

¹⁰⁷ Peraturan Menteri Nomor 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012. tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.

¹⁰⁸ Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2022. Kajian Indek Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Batik Solo Trans.

Tabel 19. Skala Linkert¹⁰⁹

Persepsi	Nilai	Keterangan	Persepsi	Nilai	Keterangan
Kinerja	1	Tidak Baik (TB)	Kepentingan	1	Tidak Penting (TP)
	2	Kurang Baik (KB)		2	Kurang Penting (KP)
	3	Cukup Baik (CB)		3	Cukup Penting (CP)
	4	Baik (B)		4	Penting (P)
	5	Sangat Baik (SB)		5	Sangat Penting (SP)

C. Analisis Gap Indikator Pelayanan BST

Analisis gap indikator pelayanan BST dilakukan untuk mengetahui kesenjangan atau gap antara kinerja dan harapan pelayanan sesuai dengan persepsi pengguna BST. Nilai indeks kinerja kualitas pelayanan BST yang dipersepsikan oleh pengguna dibandingkan dengan indeks kualitas pelayanan BST yang diharapkan berdasarkan kepentingan. Dari perbedaan nilai indeks kinerja kualitas pelayanan dengan indeks kualitas pelayanan yang diharapkan dapat diperoleh besaran gap yang menunjukkan kesesuaian dan tidaknya antara kinerja pelayanan dengan harapan pengguna pelayanan BST. Gap yang bernilai negatif menunjukkan bahwa kinerja kualitas pelayanan BST belum sesuai dengan tingkat harapan pengguna BST. **Secara keseluruhan gap dari masing-masing 17 pernyataan indikator pelayanan di semua koridor BST bernilai negatif, kecuali pernyataan indikator pelayanan fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang di Koridor 1 dan 5.** Detail hasil analisis gap indikator pelayanan BST dapat di Lampiran A.1 dan A.2.

Beberapa indikator pelayanan yang memiliki nilai gap yang besar (>0.85) yaitu kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte (No. 3) dan kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus (No. 12). Hal ini menunjukkan bahwa fasilitas bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte dan di dalam bus relatif rendah. Tipe halte yang digunakan untuk melayani BST digolongkan dalam dua kelompok yaitu halte permanen dan portabel, lihat Gambar 69 dan Gambar 70. Rancang bangun halte didesain sesuai dengan jenis armada BST yang berupa *high deck* atau *low entry*. Halte permanen jenis *low entry* dapat digunakan untuk mengakomodasi bus BST *high deck*, yaitu dengan menyediakan *box* tangga sebagai akses penumpang bus BST naik ke bus dan turun dari bus. Halte portabel diperuntukkan bagi bus BST *high deck*. Dari desain halte yang ada menunjukkan bahwa tingkat kesulitan bagi penumpang berkebutuhan khusus untuk mengakses halte relatif tinggi. Permasalahan klasik yang terjadi di halte permanen dan portabel *high deck* yaitu penumpang naik bus dan turun dari bus tidak menggunakan fasilitas halte yang disediakan karena tidak memungkinkan untuk proses *loading* dan *unloading* penumpang untuk bus BST *low entry* dan *feeder* BST, lihat Gambar 71.

¹⁰⁹ Mahardi, P, Sudibyo, T, Widayanti, F, R, 2019. Analisis Kualitas Pelayanan Bus Kota Surabaya Berdasarkan Persepsi Pengguna Dengan Metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Jurnal Proteksi Volume 1 Nomor 1 Tahun 2019, Universitas Negeri Surabaya.



Gambar 69. Halte permanen *low entry*



Gambar 70. Halte permanen *high deck* (kiri) dan halte portabel *high deck* (kanan)



Gambar 71. Penumpang naik dan turun tidak menggunakan fasilitas halte

Untuk *feeder* BST, indikator pelayanan yang memiliki nilai gap yang besar (>0.85) selain tersebut diatas yaitu penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte seperti nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan (No. 4) dan penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang (No. 5). Sebagian besar fasilitas pemberhentian bus untuk *feeder* BST berupa *bus stop*, lihat Gambar 72, di mana informasi pelayanan tidak tersedia dan penerangannya mengandalkan lampu penerangan jalan atau penerangan dari gedung yang berada di sekitar *bus stop*. Dengan demikian fasilitas ketersediaan informasi pelayanan di halte dan penerangan di *bus stop* relatif rendah.



Gambar 72. *Bus stop* BST

Indikator lain yang perlu menjadi perhatian yaitu (1) akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat, (2) ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus, (3) perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan, dan (4) tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas. Fasilitas pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan merupakan fasilitas penting pendukung konektivitas dan aksesibilitas infrastruktur transportasi publik. Secara umum, keberadaan fasilitas pejalan kaki yang terhubung dengan halte belum memberikan rasa nyaman dan selamat bagi pengguna pelayanan BST. Bahkan di beberapa lokasi terutama di jalan pinggiran kota belum tersedia fasilitas pejalan kaki yang menghubungkan antara pusat kegiatan dengan halte ataupun *bus stop*. Keandalan waktu tempuh berkaitan dengan ketepatan dan kepastian jadwal merupakan faktor dominan keberhasilan pelayanan transportasi publik. Tingkat pelayanan ruas jalan dan persimpangan yang buruk berdampak terhadap kehandalan pelayanan BST terutama di jalan utama yang memiliki tingkat kepadatan lalu lintas tinggi.

Perilaku dan tingkah laku pengemudi merupakan faktor penting terhadap kenyamanan dan keselamatan bagi pengguna BST. Satu hal yang menjadi perhatian khusus bagi pengemudi adalah memastikan bahwa penumpang telah naik ke atau turun dari bus dengan selamat. Hal ini menjadi tantangan bagi pengemudi terutama bus besar (bus BST Koridor 1) karena pengemudi harus memastikan keberadaan penumpang dengan melihat secara langsung atau melalui kaca spion proses naik dan turun penumpang. Pada kondisi tertentu di mana waktu tempuh telah melebihi jadwal, pengemudi cenderung kurang perhatian dan menjalankan bus sebelum penumpang naik ke dan turun dari bus dengan sempurna, sehingga hal ini membahayakan penumpang. Selain itu, beberapa hal yang sering terjadi di lapangan yang menjadi keluhan pengguna jalan yaitu pengemudi dari jalur kanan memotong ke jalur kiri lokasi halte tanpa melihat kendaraan di belakangnya dan sebaliknya, dan pengemudi menggunakan jalur kiri untuk fasilitas belok kiri jalan terus. Kejadian ini tidak berkeselamatan karena berpotensi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

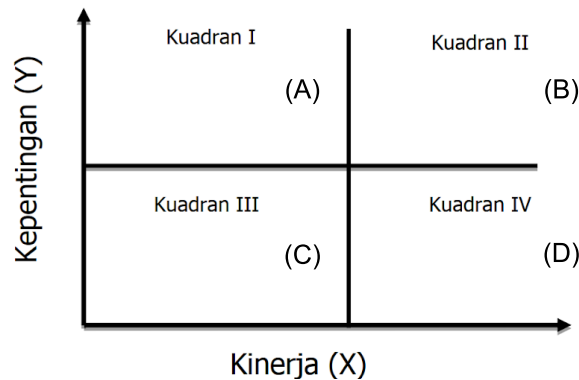
D. Analisis Tingkat Kesesuaian Pelayanan BST

Analisis tingkat kesesuaian memberikan gambaran mengenai kepuasan pengguna BST terhadap pelayanan yang diberikan oleh operator BST untuk masing-masing indikator pelayanan. **Hasil analisis tingkat kesesuaian pelayanan BST terhadap penilaian 17 pernyataan indikator pelayanan di semua koridor BST menunjukkan bahwa secara umum tingkat kepuasan pengguna pelayanan BST tinggi.** Indikator pelayanan yang memiliki kepuasan sedang yaitu kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte dan di dalam bus. Untuk *feeder* BST, indikator pelayanan yang memiliki kepuasan sedang selain tersebut diatas yaitu penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte seperti nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan, dan penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang. Detail hasil analisis tingkat kesesuaian pelayanan BST dapat di Lampiran A.3-6.

E. Analisis Prioritas Perbaikan Pelayanan BST

Analisis prioritas perbaikan pelayanan BST dilakukan untuk mengetahui indikator pelayanan yang belum memuaskan pengguna BST, yang harus ditingkatkan dan tetap dipertahankan pelayanannya. Metoda yang digunakan adalah metode *Importance Performance Analysis* (IPA). Diagram IPA terdiri dari empat buah kuadran berdasarkan hasil pengukuran nilai tingkat kinerja dan kepentingan yaitu Kuadran I (A), Kuadran II (B), Kuadran III (C) dan Kuadran IV (D), lihat Gambar 73. Definisi masing-masing kuadran yaitu:

- a. Kuadran I (*concentrate here – high importance and low satisfaction*): wilayah yang memuat aspek dengan tingkat kepentingan yang tinggi, namun kenyataannya belum sesuai dengan harapan pelanggan. Aspek yang ada pada kuadran ini harus segera ditingkatkan kinerjanya.
- b. Kuadran II (*keep up the good work – high importance and high satisfaction*): wilayah dengan tingkat kepentingan yang tinggi dan dengan tingkat kepuasan yang relatif tinggi pula. Aspek dalam kuadran ini harus tetap dipertahankan karena merupakan penunjang bagi kepuasan pengguna.
- c. Kuadran III (*low priority – low importance and low satisfaction*): wilayah dengan tingkat kepentingan yang relatif rendah dan tingkat kepuasan yang rendah. Aspek dalam kuadran ini memiliki pengaruh sangat kecil terhadap manfaat yang dirasakan pengguna.
- d. Kuadran IV (*possible overkill – low importance and high satisfaction*): wilayah dengan tingkat kepentingan yang rendah, namun dengan tingkat kepuasan yang tinggi. Variabel pada kuadran ini dapat dikurangi upaya penyediaan pelayanannya dan digunakan untuk variabel lainnya yang memerlukan peningkatan kinerja.



Gambar 73. Diagram kartesius *Importance-Performance Analysis*¹¹⁰

Hasil analisis prioritas perbaikan pelayanan BST terhadap penilaian 17 pernyataan indikator pelayanan menunjukkan bahwa beberapa indikator pelayanan antar koridor bervariasi posisi kuadrannya sesuai dengan karakteristik pelayanan BST per koridor. Namun demikian, dari variasi tersebut memiliki kecenderungan kesamaan posisi kuadran. Detail hasil analisis prioritas perbaikan pelayanan BST dapat di Lampiran A.7 dan A.8.

A. Pelayanan Bus BST

Kuadran I (A): terdapat empat indikator pelayanan yang cenderung berada pada kuadran ini adalah sebagai berikut:

1. Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat;
2. Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte;
3. Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus; dan
4. Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan).

Indikator pelayanan pada kuadran I (A) menunjukkan bahwa tingkat kinerja pelayanan yang diberikan belum memuaskan atau belum sesuai dengan harapan pengguna pelayanan bus BST. Dalam hal ini, pengguna pelayanan bus BST menganggap bahwa indikator pelayanan tersebut penting. Sehubungan dengan hal tersebut, maka **pihak operator (penyedia jasa) berkewajiban untuk memprioritaskan upaya peningkatan kinerjanya sesuai dengan harapan pengguna pelayanan bus BST.**

Kuadran II (B) terdapat enam indikator pelayanan yang cenderung berada pada kuadran ini adalah sebagai berikut:

1. Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat;
2. Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan;
3. Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus;
4. Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas;

¹¹⁰ Supranto, J. 2001. Pengukuran Tingkat Kepuasan Pengguna. Jakarta: Bhineka Cipta.

5. Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik; dan
6. Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan.

Indikator pelayanan pada kuadran II (B) menunjukkan bahwa tingkat kinerja pelayanan yang diberikan telah memuaskan atau sesuai dengan harapan pengguna pelayanan bus BST. Sehubungan dengan itu, maka **pihak operator berkewajiban untuk memastikan kinerja pelayanan yang diberikan pada kuadran ini dapat terus dipertahankan prestasinya.** Untuk bus BST Koridor 1, indikator pelayanan perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan berada pada kuadran I (A). Oleh karena itu, perlu upaya peningkatan kinerja perilaku pengemudi di bus BST Koridor 1.

Pada Kuadran III (C): terdapat empat indikator pelayanan yang cenderung berada pada kuadran ini adalah sebagai berikut:

1. Penumpang mudah mendapatkan kartu *e-money* dan pengisiannya;
2. Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang;
3. Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus; dan
4. Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya.

Indikator pelayanan pada kuadran III (C) bukan merupakan hal yang penting bagi pengguna pelayanan bus BST dan pada kenyataannya kinerja pelayanan yang diberikan relatif rendah. Sehubungan dengan itu, maka **pihak operator perlu memprioritaskan upaya perbaikan pelayanan indikator pada kuadran I (A) terlebih dahulu sebelum di kuadran III (C).** Untuk bus BST Koridor 1 dan 5, indikator pelayanan ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus berada pada kuadran I (A). Indikator pelayanan ini sangat penting sehubungan dengan koridor ini merupakan koridor utama yang sebagian besar penggunanya adalah mahasiswa atau pelajar, wiraswasta dan pegawai swasta yang memerlukan ketepatan waktu kerja dan sekolah.

Kuadran IV (D): terdapat tiga indikator pelayanan yang cenderung berada pada kuadran ini yaitu

1. Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir;
2. Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman; dan
3. Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang.

Indikator pelayanan pada kuadran IV (D) menunjukkan bahwa tingkat kinerja pelayanan yang diberikan telah memuaskan. Namun demikian, pengguna pelayanan BST tidak melihat indikator pelayanan tersebut sebagai aspek yang utama dalam penilaian kualitas pelayanan bus BST, maka mereka tidak memberikan harapan yang tinggi. Hal ini menunjukkan bahwa antar koridor BST telah memiliki konektivitas yang baik antar koridor. Penggunaan informasi identitas pengemudi sebagai bagian SPM dan SOP telah terlaksana dengan baik dan fasilitas AC telah memenuhi persyaratan SPM dan SOP, sehingga hal ini menjadi kewajiban bagi pengguna pelayanan bus BST.

B. Pelayanan Feeder BST

Pada kuadran I (A) terdapat empat indikator pelayanan adalah sebagai berikut:

1. Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte; dan
2. Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus.

Indikator pelayanan ini perlu ditingkatkan kinerjanya sesuai dengan harapan pengguna pelayanan *feeder* BST.

Pada kuadran II (B) terdapat lima indikator pelayanan adalah sebagai berikut:

1. Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat;
2. Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan;
3. Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus;
4. Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas; dan
5. Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik.

Indikator pelayanan ini perlu terus dipertahankan prestasinya agar tingkat kinerja pelayanan yang diberikan sesuai dengan harapan pengguna pelayanan *feeder* BST.

Pada kuadran III (C) terdapat empat indikator pelayanan yaitu sebagai berikut:

1. Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat;
2. Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan);
3. Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang; dan
4. Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman.

Indikator pelayanan ini memiliki kinerja pelayanan relatif rendah dan bukan merupakan hal yang penting bagi pengguna pelayanan *feeder* BST. Informasi pelayanan di halte dinilai bukan hal penting, karena sebagian besar pengguna *feeder* BST adalah ibu rumah tangga dan wiraswasta yang bekerja di pusat perdagangan dan retail, sehingga koridor yang digunakan relatif sama karena merupakan aktivitas sehari-hari. Selain itu, terminus *feeder* BST sebagian besar berada di pusat perdagangan yaitu Pasar Klewer dan tutup di sore hari, sehingga penggunaan *feeder* BST pada malam hari relatif kecil, dan penerangan bukan menjadi hal yang penting bagi mereka.

Pada kuadran IV (D) terdapat lima indikator pelayanan yaitu

1. Penumpang mudah mendapatkan kartu *e-money* dan pengisiannya;
2. Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus;
3. Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir;
4. Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya; dan
5. Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang.

Kinerja indikator pelayanan ini telah memuaskan pengguna pelayanan *feeder* BST, namun demikian karena sudah menjadi kewajiban maka tidak menjadi penting.

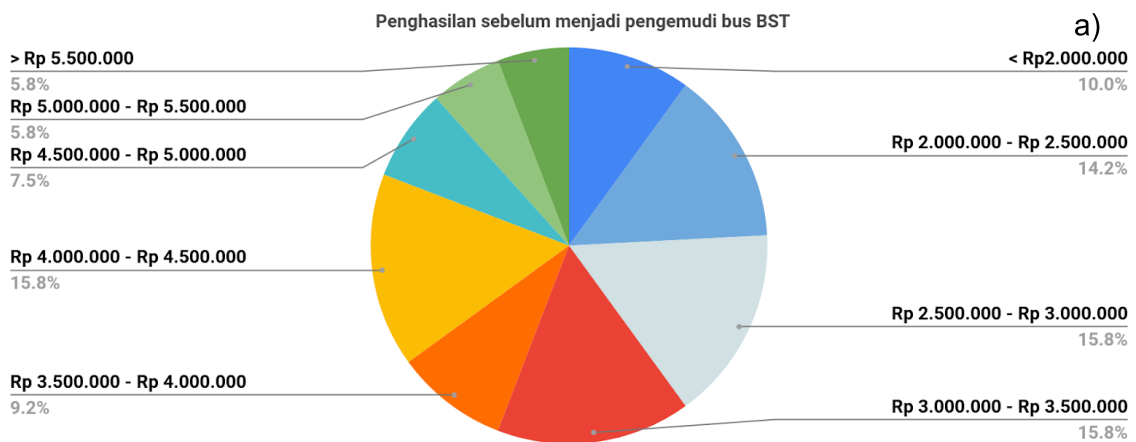
3.3.4.5. Analisis Kesejahteraan Pengemudi BST

Pemberian pendanaan program BTS kepada transportasi publik di daerah selain untuk meningkatkan kinerja pelayanan juga untuk meningkatkan kesejahteraan pengemudi transportasi publik. Untuk mengetahui perubahan kondisi kesejahteraan pengemudi BST, maka dilakukan survei kondisi kesejahteraan pengemudi BST pada saat sebelum dan setelah menjadi pengemudi

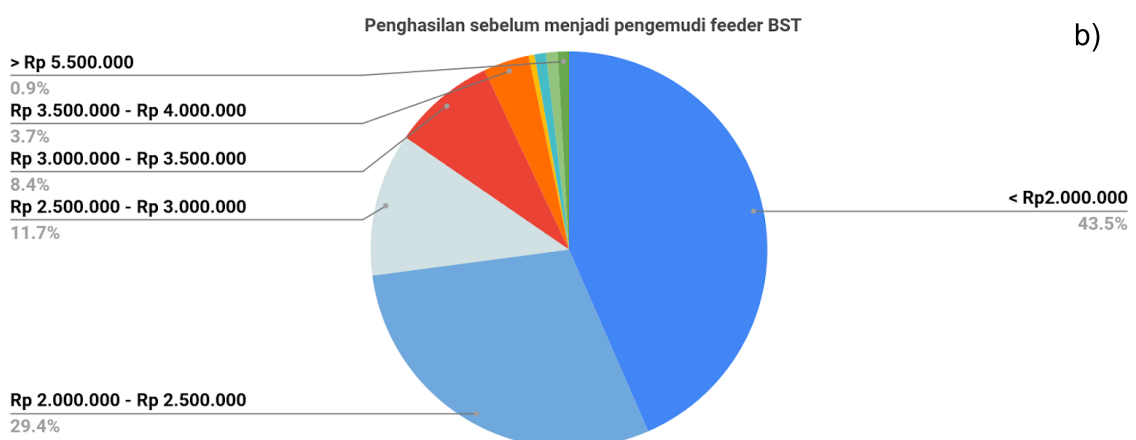
BST. Survei dilakukan kepada pengemudi bus dan *feeder* BST dengan melalui pengisian kuesioner. Jumlah kuesioner responden pengemudi bus BST sebanyak 120 kuesioner, sedangkan responden pengemudi *feeder* BST sebanyak 214 kuesioner. Karakteristik responden merupakan profil responden yang merupakan sampel dalam kajian. Karakteristik responden dideskripsikan berdasarkan beberapa gambaran sebagai berikut.

A. Penghasilan

Penghasilan pengemudi bus BST sebesar Rp 4.600.00,00 per bulan, sedangkan pengemudi *feeder* BST sebesar Rp 3.200.00,00 per bulan. Penghasilan sebelum menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST bervariasi sesuai dengan jenis pekerjaannya, lihat Gambar 74 dan Gambar 75. Hasil analisis menunjukkan bahwa sebanyak 80,8% orang penghasilannya naik setelah menjadi pengemudi bus BST (penghasilan \leq Rp 4.500.000) dan sebanyak 93,0% orang penghasilannya naik setelah menjadi pengemudi *feeder* BST ((penghasilan \leq Rp 3.500.000).



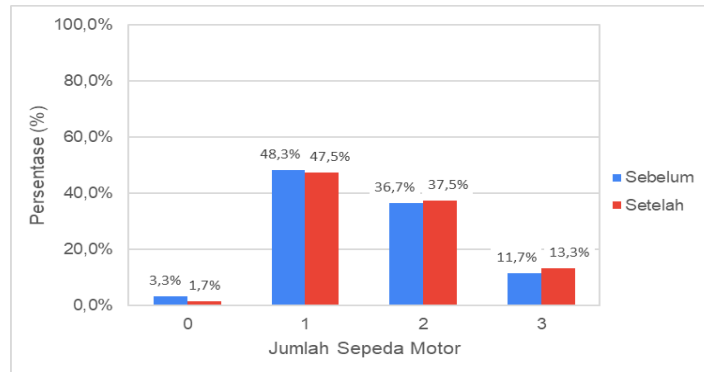
Gambar 74. Penghasilan sebelum menjadi pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)



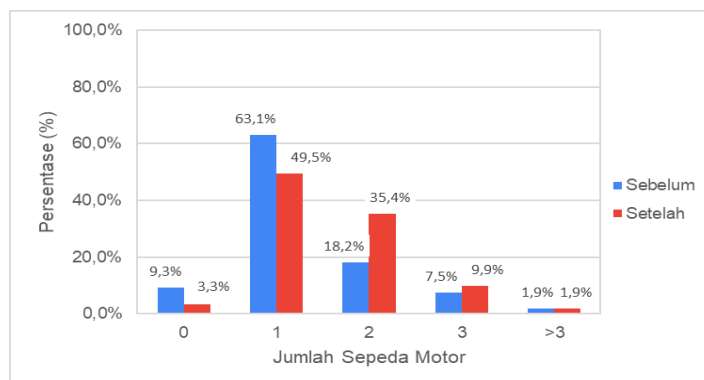
Gambar 75. Penghasilan sebelum menjadi pengemudi *feeder* BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

B. Jumlah Sepeda Motor yang dimiliki

Perbandingan jumlah sepeda motor yang dimiliki sebelum dan setelah menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST dapat dilihat pada Gambar 76 dan Gambar 77. Sebelum menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST tidak memiliki sepeda motor, namun setelah menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST memiliki sepeda motor. Beberapa pengemudi bus dan *feeder* BST memiliki sepeda motor lebih banyak dari sebelumnya.



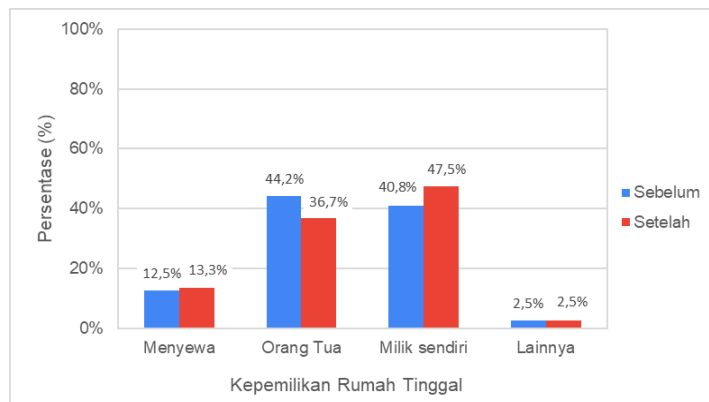
Gambar 76. Jumlah sepeda motor yang dimiliki oleh pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)



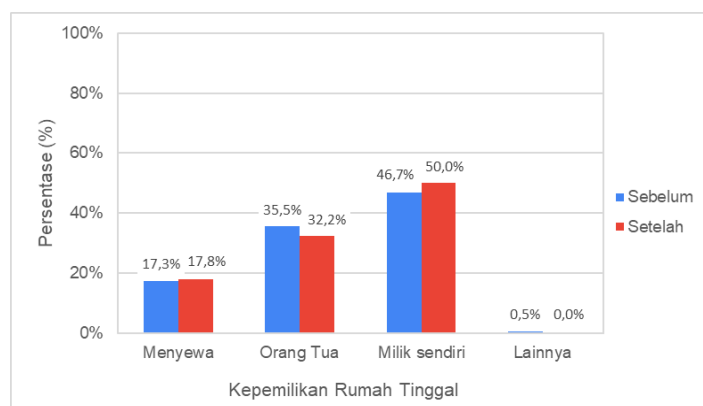
Gambar 77. Jumlah sepeda motor yang dimiliki oleh pengemudi *feeder* BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

C. Kepemilikan Rumah Tinggal

Perbandingan kepemilikan rumah tinggal sebelum dan setelah menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST dapat dilihat pada Gambar 78 dan Gambar 79. Kepemilikan rumah tinggal mengalami perubahan positif setelah menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST, di mana sebagai pengemudi bus dan *feeder* BST menjadi lebih mandiri secara finansial dengan menyewa atau memiliki rumah sendiri.



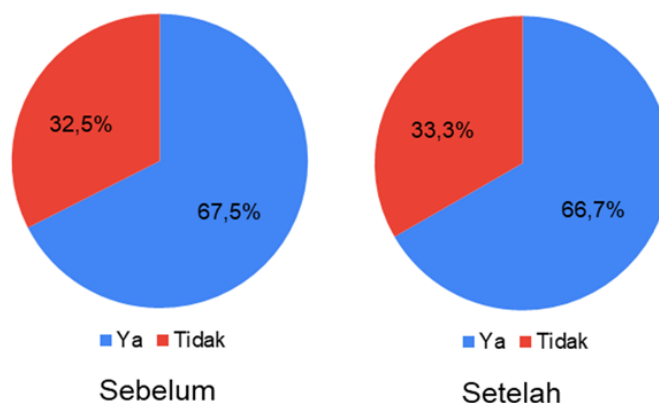
Gambar 78. Kepemilikan rumah tinggal pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)



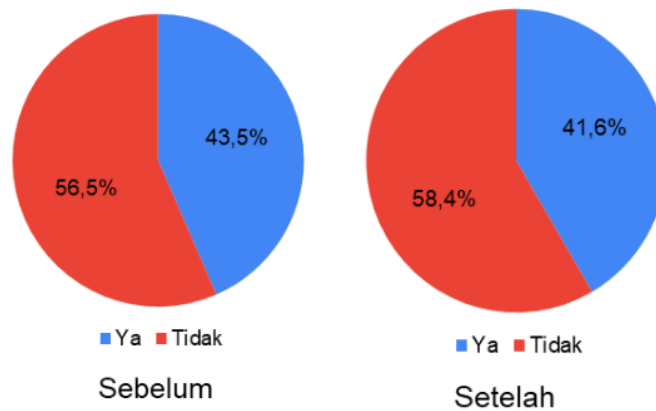
Gambar 79. Kepemilikan rumah tinggal pengemudi *feeder* BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

D. Pinjaman di Bank

Perbandingan jumlah peminjaman di bank atau lainnya sebelum dan setelah menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST dapat dilihat pada Gambar 80 dan Gambar 81. Peminjaman di bank atau lainnya mengalami penurunan setelah menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST.



Gambar 80. Jumlah peminjaman di bank atau lainnya sebelum dan sesudah menjadi pengemudi bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)



Gambar 81. Jumlah peminjaman di bank atau lainnya sebelum dan sesudah menjadi pengemudi *feeder* BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Selain mendapatkan penghasilan yang lebih besar dari sebelum menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST, pengemudi juga mendapatkan asuransi kesehatan (BPJS kesehatan), asuransi tenaga kerja (BPJS Ketenagakerjaan) dan tunjangan hari raya. Asuransi kesehatan tidak hanya berlaku untuk pengemudi, namun juga keluarga pengemudi yaitu anak dan istri. Dengan demikian, maka secara umum dapat ditarik kesimpulan bahwa dengan menjadi pengemudi bus dan *feeder* BST memiliki kesejahteraannya lebih baik daripada sebelum menjadi pengemudi.

3.3.4.6. Analisis Penerapan Sistem Satu Arah dengan *Contra Flow Bus Lane* (SSA-CFBL)

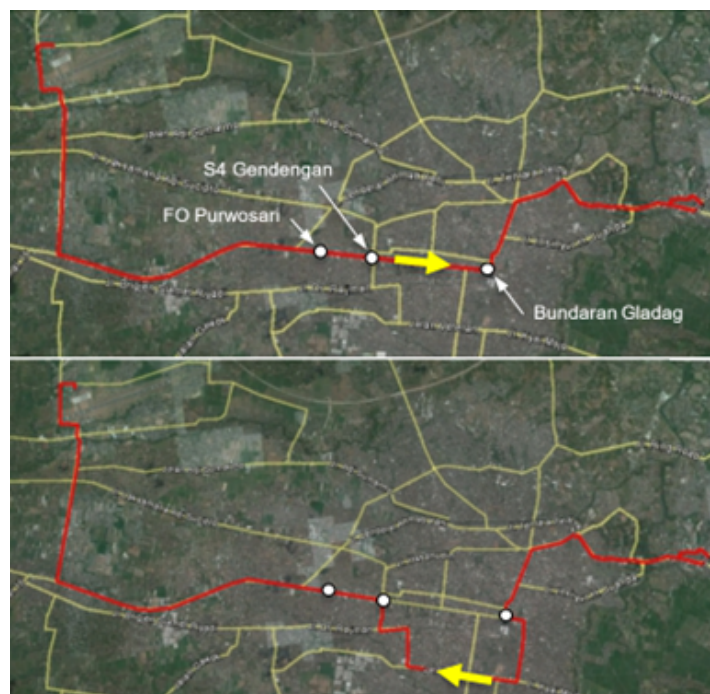
A. Proses Penerapan SSA-CFBL

Jalan Brigjen Slamet Riyadi merupakan jalan raya utama di dalam Kota Surakarta, di mana pusat kegiatan seperti perbankan, perhotelan, pendidikan, perdagangan, kuliner, hingga tujuan wisata dan hiburan berada di sepanjang jalan protokol ini. Jalan Brigjen Slamet Riyadi memanjang menuju arah timur dari *Flyover* Purwosari (sebelumnya Tugu Purwosari) hingga Bundaran Gladag, sepanjang $\pm 4,0$ kilometer. Untuk mengatur pergerakan lalu lintas di kawasan tersebut, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas berupa penerapan sistem satu arah (SSA) dari Simpang 4 Gendengan menuju Bundaran Gladag ke arah timur sepanjang $\pm 2,7$ kilometer. Sistem SSA lazim diterapkan di kota-kota besar Indonesia untuk meningkatkan kapasitas jalan dan kelancaran lalu lintas. **Namun demikian, sistem SSA memiliki kelemahan, di mana keberadaannya tidak mendukung kehandalan pelayanan transportasi publik, karena trayek pulang dan pergi transportasi publik tidak melewati jalan yang sama.** Hal ini berdampak buruk pada kinerja pelayanan transportasi publik.

Sehubungan dengan pemberlakuan SSA di Jalan Brigjen Slamet Riyadi dari Simpang 4 Gendengan sampai dengan Bundaran Gladag, maka trayek BST Koridor 1 ke arah timur dan barat tidak dapat melewati jalan yang sama, lihat Gambar 82. Trayek BST Koridor 1 ke arah timur menggunakan Jalan Brigjen Slamet Riyadi dari Simpang 4 Gendengan sampai dengan Bundaran Gladag, sedangkan ke arah barat menggunakan trayek Jalan Mayor Sunaryo, Jalan Kapten Mulyadi, Jalan Veteran, Jalan Bhayangkara, Jalan Radjiman dan Jalan Dr. Wahidin. Trayek BST Koridor 1 ke arah barat tersebut mengakibatkan tidak efektifnya kinerja pelayanan BST Koridor 1, karena jarak tempuh jauh sehingga waktu tempuh menjadi lama dan potensi *demand* pengguna pelayanan BST yang berada di kawasan antara Simpang 4 Gendengan sampai dengan Bundaran Gladag tidak

terakomodasi. Hal ini mengakibatkan masyarakat yang tinggal maupun bekerja di kawasan tersebut cenderung tidak menggunakan BST sebagai moda transportasi perjalanan mereka.

Dalam rangka pengajuan pendanaan ke program BTS Kementerian Perhubungan, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta melakukan revitalisasi trayek transportasi publik Kota Surakarta dengan mengintegrasikan pelayanan bus BST dengan *feeder* BST. Trayek BST Koridor 1 dipilih sebagai koridor utama (*trunk route*) yang menjadi tulang punggung transportasi publik Kota Surakarta. Untuk itu, maka upaya yang dilakukan adalah dengan mengubah trayek BST Koridor 1 ke arah barat menjadi sama dengan ke arah timur. Untuk mengakomodasi perubahan trayek tersebut, maka pengaturan lalu lintas di segmen SSA Jalan Brigjen Slamet Riyadi diubah dengan menyediakan fasilitas *contra flow bus lane* (lajur khusus transportasi publik) ke arah barat, lihat Gambar 83.



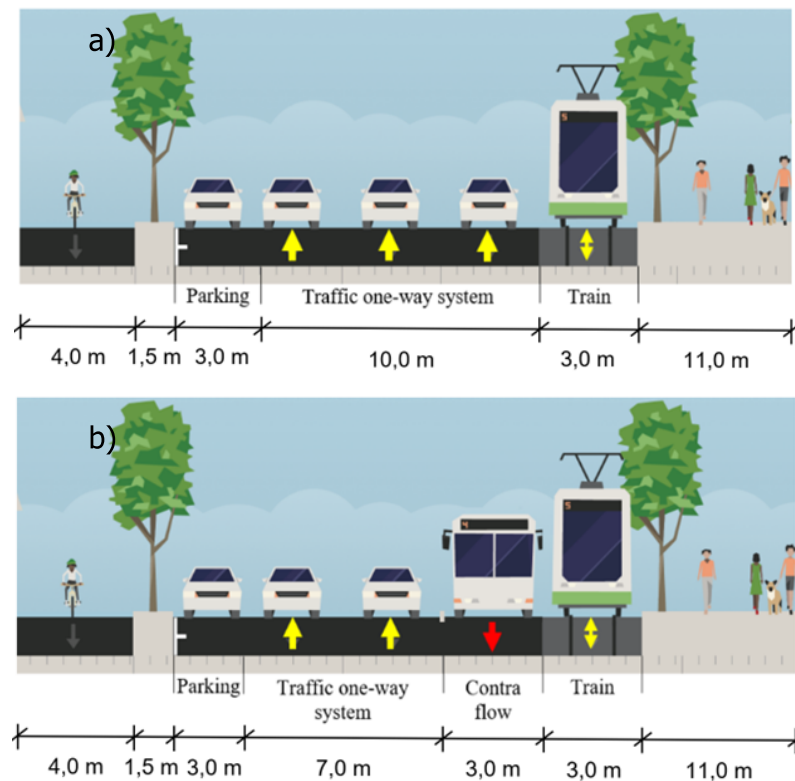
Gambar 82. Trayek BST Koridor 1



Gambar 83. Trayek BST Koridor 1 di fasilitas *contra flow bus lane*

Implementasi SSA-CFBL memerlukan perubahan penggunaan jalur di Jalan Brigjen Slamet Riyadi untuk lalu lintas umum (ke arah timur) dan transportasi publik (ke arah barat). Hal ini berdampak pada penurunan kapasitas jalan yang berpotensi terhadap penurunan tingkat pelayanan ruas

jalan dan persimpangan. Untuk meminimalisasi dampak tersebut, maka dilakukan manajemen parkir *on-street* di sepanjang Jalan Brigjen Slamet Riyadi dengan mengubah posisi parkir menyudut dengan sudut 45° - 60° menjadi sudut 0° (atau sejajar). Perubahan sudut parkir mengakibatkan jumlah satuan ruang parkir (SRP) berkurang dan berdampak pada pengurangan pendapatan juru parkir. Dalam hal ini Pemerintah Daerah Kota Surakarta hadir dalam penyelesaian masalah manajemen parkir secara kekeluargaan. Berkurangnya jumlah SRP menuntut para pelaku bisnis di sepanjang Jalan Brigjen Slamet Riyadi untuk menyediakan fasilitas parkir *off-street* di gedung mereka sesuai dengan ketentuan peraturan yang berlaku (Andalalin). Kondisi badan jalan sebelum dan setelah penerapan SSA-CFBL dapat dilihat pada Gambar 84.



Gambar 84. Kondisi badan Jalan Brigjen Slamet Riyadi a) sebelum dan b) setelah penerapan SSA-CFBL

Penerapan SSA-CFBL berdampak terhadap tingkat pelayanan persimpangan bersinyal, di mana jumlah fase sinyal lampu lalu lintas (APILL) bertambah dengan adanya lajur khusus transportasi publik yang mengakibatkan tingkat layanan menurun. Untuk mengatasi hal tersebut, maka dilakukan perubahan pengaturan fase APILL dari fase normal menjadi fase *late start*. Proses ke depannya, pengendalian simpang akan menggunakan sistem *bus priority traffic signal control* berbasis *demand responsive* untuk meningkatkan kehandalan transportasi publik yang melintas di simpang tersebut.

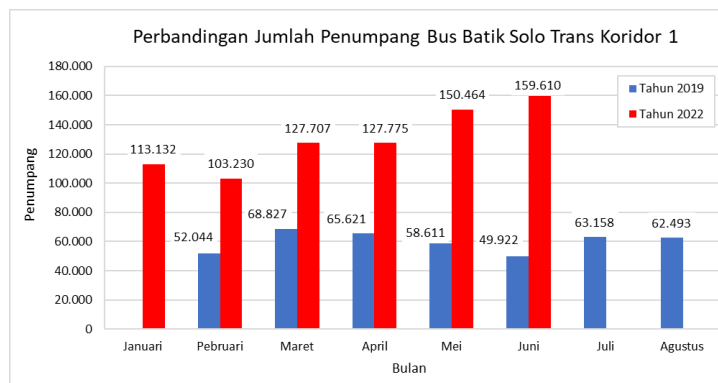
Segmen SSA-CFBL dijadikan sebagai lokasi integrasi antar koridor BST baik bus maupun *feeder*. Trayek BST arah barat-timur (dan sebaliknya) terintegrasi dengan trayek arah utara-selatan (dan sebaliknya). SSA-CFBL di Jalan Brigjen Slamet Riyadi mulai beroperasi pada tanggal 29 Desember 2020 sejalan dengan peluncuran pelayanan BST Koridor 1 dan 2 dengan skema pendanaan BTS, lihat Gambar 85.



Gambar 85. SSA-CFBL Jalan Brigjen Slamet Riyadi (Sumber: Budi Yulianto, 2022)

B. Pengguna BST Koridor 1 Sebelum dan Sesudah Penerapan SSA-CFBL

Pada Tahun 2019, transportasi publik yang melintas di Jalan Brigjen Slamet Riyadi sebelum penerapan SSA-CFBL adalah BST Koridor 1 arah ke timur. Setelah revitalisasi trayek transportasi publik Kota Surakarta dengan skema pendanaan program BTS pada Tahun 2022, transportasi publik yang melintas di Jalan Brigjen Slamet Riyadi segmen SSA-CFBL adalah bus BST Koridor 1, 2, 5, 6 dan *feeder* BST Koridor 11 dan 12. Keberadaan SSA-CFBL memberi kemudahan integrasi antar koridor BST, sehingga berpotensi menimbulkan bangkitan dan tarikan pengguna layanan BST di segmen SSA-CFBL. Hasil analisis data survei pengguna BST Koridor 1 sebelum (Tahun 2019) dan setelah penerapan SSA-CFBL (Tahun 2022) menunjukkan bahwa pengguna BST Koridor 1 setelah penerapan SSA-CFBL meningkat signifikan dibandingkan sebelum penerapan SSA-CFBL, lihat Gambar 86. Fenomena ini menunjukkan bahwa penerapan SSA-CFBL memberi dampak positif terhadap peningkatan kinerja pelayanan BST Koridor 1.



Gambar 86. Perbandingan jumlah penumpang bus BST Koridor 1 di tahun 2019 dan 2022 (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

3.3.4.7. Analisis Disintegrasi Konsep Pembangunan Sistem Transportasi

Pemerintah Daerah Kota Surakarta berkomitmen untuk mengembangkan transportasi perkotaan yang berkelanjutan, di mana diawali dengan pengembangan transportasi publik berbasis transit yaitu BST. Selanjutnya, dilakukan revitalisasi transportasi publik dari sisi kelembagaan dan jaringan trayek BST. Pengembangan titik simpul atau *interchange* antar moda disediakan untuk mengakomodasi mobilitas masyarakat yang berkesinambungan. Stasiun Purwosari, Stasiun

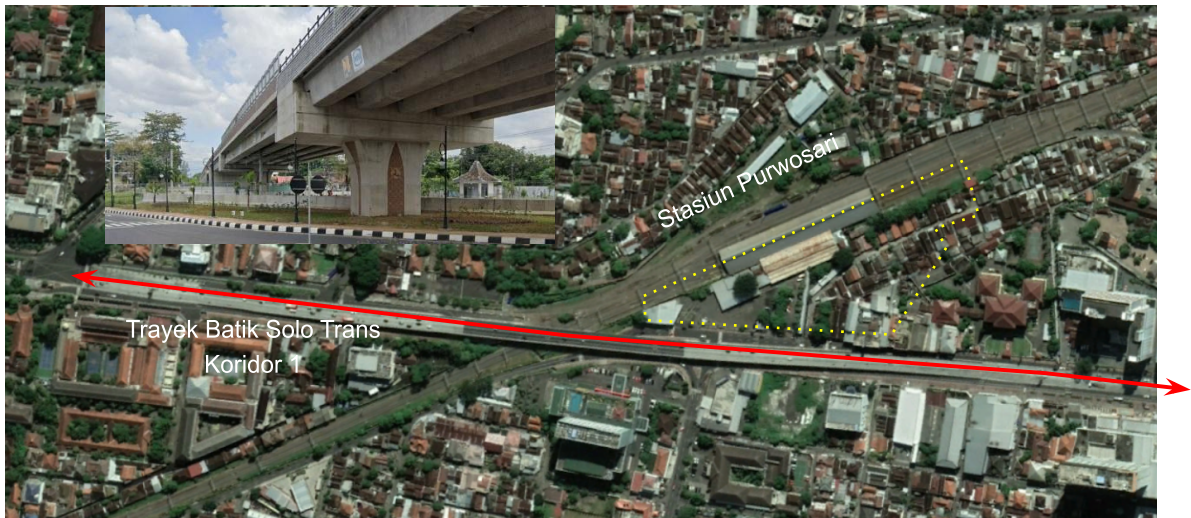
Balapan dan Terminal Tirtonadi merupakan titik simpul pergerakan antar moda yang mendapat perhatian khusus dari pemerintah pusat maupun pemerintah daerah karena merupakan titik pertemuan moda transportasi publik berbasis jalan rel dan jalan raya dan kendaraan tidak bermotor. Stasiun Balapan terkoneksi dengan Terminal Tirtonadi dengan fasilitas jembatan pejalan kaki *sky bridge* yang memudahkan pengguna transportasi publik untuk melakukan perpindahan dari kedua lokasi tersebut.

Stasiun Purwosari yang berada di lokasi strategis Kota Surakarta merupakan stasiun yang melayani kereta api kelas ekonomi lintas selatan dan komuter dengan jumlah penumpang yang relatif tinggi. Kereta api komuter ke Kota Yogyakarta merupakan moda transportasi publik yang menjadi pilihan utama para komuter di Kota Surakarta dan sekitarnya. Stasiun Purwosari terkoneksi oleh fasilitas pejalan kaki baik trotoar maupun penyeberangan jalan *pelican crossing* menuju ke halte BST. BST Koridor 1 dan 2 melayani masyarakat dari tempat asal perjalanannya menuju ke Stasiun Purwosari dan sebaliknya. Kawasan Purwosari ditetapkan sebagai kawasan strategis pengembangan kawasan berorientasi transit (*Transit Oriented Development/TOD*).¹¹¹

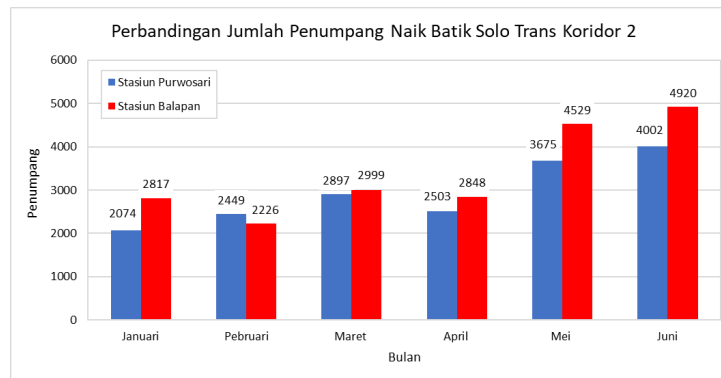
Keberadaan layanan BST sebagai transportasi publik belum memberi dampak signifikan terhadap pengurangan tingkat kemacetan lalu lintas di Kota Surakarta. Lokasi kemacetan lalu lintas di perlintasan sebidang pertemuan antara jalan kereta api dan jalan raya menjadi lokasi *bottleneck* kemacetan lalu lintas yang akut. Rencana peningkatan frekuensi pelayanan kereta api dengan sistem *double track* pada jaringan jalan kereta api di pulau Jawa, berpotensi terhadap peningkatan kemacetan lalu lintas di perlintasan sebidang. Untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di perlintasan sebidang, maka Pemerintah Daerah Kota Surakarta berinisiatif untuk membangun perlintasan tidak sebidang *flyover* di perlintasan sebidang Manahan dan Purwosari. *Flyover* Manahan dibangun pada bulan Maret 2018 dan dibuka untuk umum pada bulan Desember 2018, sedangkan *Flyover* Purwosari dibangun pada bulan Februari 2020 dan dibuka untuk umum pada bulan Februari 2021.

Pembangunan infrastruktur *flyover* merupakan perwujudan pembangunan transportasi berkapasitas yang cenderung memprioritaskan pada pergerakan kendaraan bermotor pribadi. Ketetapan penutupan akses perlintasan sebidang di bawah *flyover* mengakibatkan matinya aksesibilitas pergerakan transportasi publik dan kendaraan tidak bermotor. Infrastruktur *Flyover* Manahan berdampak terhadap pengalihan trayek BST Koridor 2 sehingga trayek pulang dan pergi tidak melewati jalan yang sama di kawasan Manahan. Dampak negatif infrastruktur *Flyover* Purwosari terhadap layanan BST sangat signifikan, di mana bus BST Koridor 1 tidak dapat transit di Stasiun Purwosari yang berada di bawah infrastruktur *Flyover* Purwosari, lihat Gambar 87. Demikian pula untuk bus BST Koridor 2 arah ke barat tidak dapat transit di Stasiun Purwosari, sedangkan untuk BST Koridor 2 arah ke timur dapat transit di Stasiun Purwosari walaupun harus berputar-putar trayeknya. Fenomena ini berdampak terhadap pada menurunnya jumlah penumpang yang menggunakan layanan BST di Stasiun Purwosari. Gambar 88 menunjukkan jumlah penumpang naik bus BST di halte Stasiun Purwosari lebih rendah daripada di halte Stasiun Balapan. Sebelum adanya *Flyover* Purwosari, jumlah penumpang yang menggunakan layanan BST di Stasiun Purwosari lebih banyak daripada di Stasiun Balapan.

¹¹¹ Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2021-2041.



Gambar 87. Kawasan Purwosari¹¹²



Gambar 88. Perbandingan jumlah penumpang naik bus BST Koridor 2 di Halte Stasiun Purwosari dan Stasiun Balapan (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Keterbatasan aksesibilitas pergerakan bus BST di kawasan Purwosari menjadi tantangan dalam mewujudkan kawasan TOD Purwosari sesuai amanah RTRW Kota Surakarta 2021-2041.¹¹³ Selain itu, tidak tersedianya fasilitas jalur kendaraan tidak bermotor, terutama pejalan kaki yang menghubungkan daerah timur dan barat *Flyover* Purwosari berdampak negatif terhadap aksesibilitas pergerakan kendaraan tidak bermotor yang menjadi moda pendukung terciptanya sistem transportasi yang berkelanjutan.

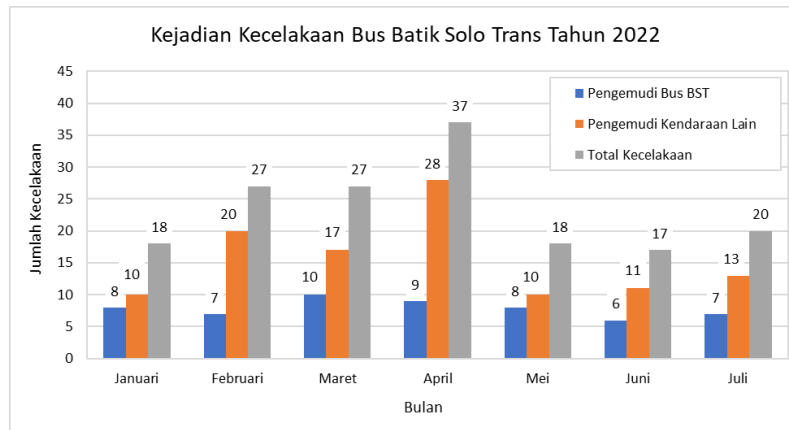
3.3.4.8. Analisis Kecelakaan Bus BST

Tingkat kecelakaan memberi indikasi terhadap standar mengemudi dan pemeliharaan armada transportasi publik, namun demikian hal ini sangat dipengaruhi oleh kondisi lalu lintas. Jumlah kejadian kecelakaan bus BST dari bulan Januari sampai dengan bulan Juli 2022 dapat dilihat pada Gambar 89. Tipe penyebab kecelakaan dibagi menjadi 2 yaitu pelaku kecelakaan adalah pengemudi bus BST dan pengemudi kendaraan lain. Selama 7 bulan operasional bus BST pada Tahun 2022, menunjukkan bahwa jumlah kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh pengemudi

¹¹² Google Earth, 2022.

¹¹³ Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2021-2041

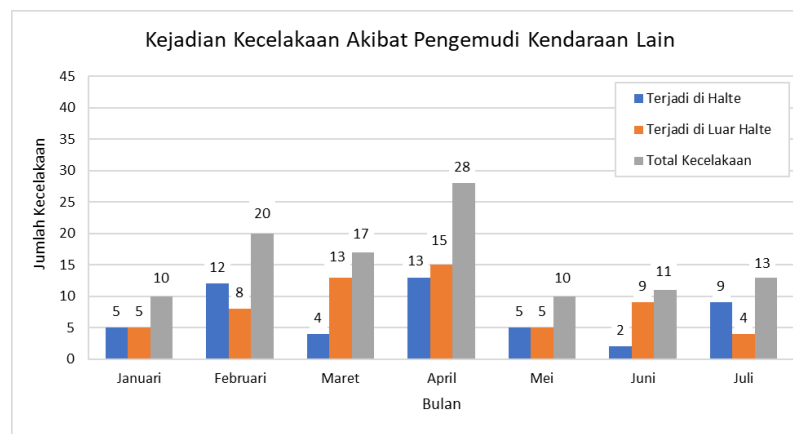
bus BST sebanyak 55 kejadian (33,5%), sedangkan oleh pengemudi kendaraan lain sebanyak 109 kejadian (66,5%). Kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh pengemudi kendaraan lain termasuk kategori tinggi.



Gambar 89. Kejadian kecelakaan bus BST (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

Dari 109 kejadian, kecelakaan yang terjadi di kawasan halte atau *bus stop* BST sebanyak 50 kejadian (45,9%), sedangkan di luar kawasan halte atau *bus stop* BST sebanyak 59 kejadian (54,1%), lihat Gambar 90. Kecelakaan di kawasan halte atau *bus stop* BST adalah ditabraknya bus BST oleh mobil atau sepeda motor yang berada di belakangnya. Kurang informatifnya fasilitas *bus stop*, di mana tidak adanya marka *bus stop* dan tidak terlihatnya rambu *bus stop* oleh pengemudi lain sehingga berpotensi terhadap kecelakaan. Kebijakan SOP Teman Bus yang mengharuskan bus BST untuk berhenti di halte atau *bus stop* walaupun tidak menaikkan dan menurunkan penumpang berpotensi terhadap terjadinya kecelakaan tabrak belakang.

Hasil survei pendapat pengemudi bus BST (sampel sebanyak 120 responden) terhadap kebijakan SOP Teman Bus diatas menunjukkan bahwa sebanyak 16,7% tidak menyetujui bus BST berhenti di setiap halte dan *bus stop*. Beberapa alasan dari pengalaman yang mereka alami yaitu membahayakan pengendara lain yang berada di belakangnya (46,7%), tidak efisien waktu (33,3%), dan boros bahan bakar minyak dan *spare part* (20,0%). Responden menyarankan agar bus berhenti di halte bila terdapat penumpang yang akan naik atau turun dari bus BST. Sebanyak 83,3% responden setuju karena berhenti di setiap halte dan *bus stop* merupakan bagian dari SOP layanan BTS.



Gambar 90. Kejadian kecelakaan bus BST akibat pengemudi kendaraan lain (Sumber: Hasil Analisis, 2022)

3.4. Rangkuman Hasil Evaluasi dan Poin Penting Pembelajaran

3.4.1. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus di 10 Kota BTS

Evaluasi program BTS Teman Bus dilakukan di 10 kota Indonesia yang menyediakan pelayanan transportasi publik Teman Bus sejak Tahun 2020 yaitu Kota Medan, Kota Palembang, Kota Surakarta, Provinsi DIY, Provinsi Bali (Tahap 1) dan Tahun 2021 yaitu Provinsi Jawa Barat, Kabupaten Banyumas, Kota Surabaya, Provinsi Kalimantan Selatan, Provinsi Sulawesi Selatan (Tahap 2). Output dari studi evaluasi program BTS yaitu nilai kinerja operasional layanan Teman Bus dengan indikator kinerja meliputi jumlah penumpang (penumpang/hari.bus), utilitas armada (%), jarak tempuh (km/bus.hari) dan biaya layanan (rupiah/penumpang).

Hasil analisis jumlah penumpang layanan Teman Bus menunjukkan bahwa pada bulan Juni 2022, semua koridor mengalami peningkatan jumlah penumpang dibandingkan dengan bulan Maret 2022, kecuali Koridor 1, 3 dan 4 Teman Bus Palembang. Jumlah penumpang di Koridor 1, 3 dan 4 Teman Bus Palembang menurun karena trayek koridor tersebut diubah menyesuaikan kebijakan Pemerintah Kota Palembang, di mana layanan Teman Bus Palembang difungsikan sebagai *feeder* LRT Palembang. Secara keseluruhan, **jumlah penumpang/bus.hari layanan Teman Bus di semua koridor masih belum memenuhi standar pelayanan** untuk bus besar sebesar 750–900 penumpang/bus.hari, bus sedang sebesar 500–600 penumpang/bus.hari dan bus kecil (*feeder*) sebesar 190-250 penumpang/bus.hari.

Hasil analisis utilitas armada layanan Teman Bus menunjukkan bahwa semua koridor layanan Teman Bus memiliki nilai utilitas armada sesuai standar pelayanan sebesar 80-90%, bahkan beberapa koridor layanan Teman Bus memiliki nilai utilitas armada sebesar 100%. Hal ini menunjukkan bahwa **layanan Teman Bus konsisten pada pemenuhan SOP terkait dengan jumlah armada bus yang dioperasikan (SO) setiap harinya**. Perbaikan dan pemeliharaan armada bus secara profesional oleh operator dapat meminimalisasi jumlah armada bus yang mengalami kerusakan setiap harinya sehingga lebih sedikit daripada jumlah armada bus yang dicadangkan.

Terkait jarak tempuh layanan Teman Bus, hasil analisis dari studi ini menunjukkan bahwa **sebagian besar koridor layanan Teman Bus memiliki jarak tempuh layanan yang memenuhi standar pelayanan sebesar 210-260 km/bus.hari**. Penentuan jarak tempuh layanan Teman Bus km/bus.hari ditentukan berdasarkan waktu pelayanan dalam satu hari, kondisi lalu lintas dan geometrik jalan, lama waktu tunggu di terminal dan halte serta pendanaan yang ada. Secara umum, jarak tempuh layanan Teman Bus km/bus.hari telah didesain sedemikian rupa sehingga memenuhi standar pelayanan. Namun dalam perjalanan operasional program BTS, di koridor Teman Bus tertentu dilakukan beberapa perubahan sesuai hasil evaluasi kinerja Teman Bus yaitu perubahan jumlah ritase dan jarak tempuh trayek dengan dilakukannya optimalisasi layanan dan *re-routing* trayek. Hal ini berpengaruh pada jarak tempuh layanan km/bus.hari.

Efektivitas kinerja operasional layanan Teman Bus dapat dilihat dari nilai biaya per penumpang (rupiah/penumpang). Biaya per penumpang dipengaruhi oleh variabel tetap yaitu biaya operasional kendaraan, dan variabel bebas yaitu jarak layanan dan jumlah penumpang. Dalam hal ini, variabel bebas yang memiliki pengaruh signifikan terhadap nilai biaya per penumpang adalah jumlah penumpang. Secara keseluruhan, biaya per penumpang (rupiah/penumpang)

layanan Teman Bus di semua koridor relatif tinggi, sehingga dana subsidi yang dikeluarkan oleh pemerintah untuk membiayai penumpang menggunakan layanan Teman Bus besar.

Dilihat dari nilai indikator kinerja jumlah penumpang (penumpang/bus.hari) dan biaya per penumpang (rupiah/penumpang) layanan Teman Bus dapat disimpulkan bahwa kinerja operasional layanan Teman Bus di 10 Kota Indonesia belum efektif dan efisien sesuai yang diharapkan. Upaya yang harus dilakukan agar layanan Teman Bus efektif dan efisien yaitu dengan meningkatkan jumlah penumpang (penumpang/bus.hari) secara signifikan.

3.4.2. Poin Penting Hasil Audiensi Program BTS Teman Bus di 10 Kota

Beberapa poin penting hasil audiensi dengan Dinas Perhubungan di tingkat kabupaten, kota atau provinsi di 10 Kota BTS dapat dilihat pada Tabel 20.

Tabel 20. Temuan hasil audiensi dengan 10 Kota BTS

Aspek	Kesimpulan
Rencana pengembangan transportasi publik perkotaan	
Kesesuaian program BTS terhadap pengembangan transportasi publik perkotaan di daerah	Tidak semua daerah memiliki rencana pengembangan transportasi publik perkotaan secara menyeluruh. Namun, untuk daerah yang telah memiliki rencana pengembangan transportasi publik, program BTS telah sesuai dengan rencana pengembangan transportasi publik perkotaan di daerah berdasarkan <i>masterplan</i> perencanaan transportasi publik, tata ruang perkotaan dan SUMP yang telah dibuat oleh daerah dan legalitas yang tercantum dalam renstra/perpres/RPJMD/RPJMN.
Perencanaan trayek Teman Bus (program BTS)	Secara umum, pemerintah daerah menentukan trayek Teman Bus dengan mempertimbangkan rencana trayek berdasarkan kajian yang sudah disusun, trayek eksisting dan hasil survei kondisi lapangan. Trayek Teman Bus seharusnya didesain agar melintas kawasan yang memiliki <i>demand</i> yang tinggi, tumpang tindih antar trayek yang minim, terintegrasi antar trayek, dan mempertimbangkan karakteristik pelayanan transportasi publik eksisting dan kebijakan transportasi publik di daerah yang berdampak pada layanan Teman Bus. Berdasarkan hasil diskusi dengan 10 kota BTS, terdapat beberapa karakteristik umum, yaitu: <ul style="list-style-type: none"> • Kota BTS, di mana operator angkot eksisting tidak mendukung program BTS memiliki konsekuensi: <ul style="list-style-type: none"> ○ Trayek Teman Bus didesain tidak bersinggungan dengan trayek angkot eksisting agar tidak terjadi konflik. Hal ini dapat mengakibatkan trayek Teman Bus tidak efektif dan efisien apabila harus menghindari kawasan yang memiliki

Aspek	Kesimpulan
	<p><i>demand</i> yang tinggi (Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi Palembang, Provinsi Kalimantan Selatan, Provinsi Jawa Barat, Kota Medan).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kota BTS, di mana operator angkot eksisting mendukung program BTS atau sudah menjadi bagian dari program BTS akan mudah mendesain trayek Teman Bus sesuai dengan kaidah perencanaan trayek (Provinsi Bali, Kota Surabaya, Kota Surakarta, Kabupaten Banyumas). • Selain itu, penentuan trayek Teman Bus juga dapat dipengaruhi oleh kebijakan pemerintah daerah untuk menambah cakupan wilayah layanan transportasi publik dengan membuka trayek baru, dan berpotensi terhadap rendahnya jumlah penumpang layanan Teman Bus (jalur rintisan). Keberhasilan layanan transportasi publik dipengaruhi oleh adanya integrasi antar trayek. Misalnya, trayek Koridor 1 dan 2 Teman Bus Jogja merupakan trayek tunggal di jalur utama transportasi publik yang melayani wilayah yang relatif besar namun tidak memiliki layanan <i>feeder</i> terhubung dengannya. Hal ini berpengaruh pada rendahnya jumlah penumpang layanan Teman Bus Jogja. • Kebijakan pemerintah daerah membuat pengaturan lalu lintas dengan SSA berpotensi pada rendahnya jumlah penumpang layanan BTS. Hal ini disebabkan cakupan layanan koridor hanya dapat mengakomodasi <i>demand</i> satu arah tujuan trayek. Untuk mengantisipasi hal tersebut, sebagai contoh, Pemerintah Kota Surakarta mengimplementasikan <i>contra flow bus lane</i> di ruas jalan dengan SSA untuk meningkatkan jumlah penumpang layanan BTS agar dapat mengakomodasi <i>demand</i> menjadi dua arah trayek. • Dalam implementasi pemilihan trayek Teman Bus, terdapat trayek yang melintas jalan tol yaitu Koridor 5 Trans Metro Pasundan. Layanan ini cenderung diperuntukkan bagi layanan ekspres, namun berpotensi pada rendahnya jumlah penumpang apabila <i>demand</i>-nya sebagian besar bukan masyarakat yang membutuhkan layanan ekspres. Selain itu trayek dengan sistem <i>looping</i> satu arah juga diterapkan dalam trayek Teman Bus, misalnya di Koridor 3 Teman Bus Jogja. Sistem ini berpotensi pada rendahnya jumlah penumpang. Untuk mengantisipasi hal tersebut, maka pemerintah dapat melakukan <i>rerouting</i> dengan sistem <i>looping</i> dua arah agar dapat meningkatkan jumlah penumpang.
<p>Kesiapan penerimaan program BTS</p>	

Aspek	Kesimpulan
Komitmen pemerintah daerah terhadap pengembangan transportasi publik perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> Secara umum, alokasi anggaran dari pemerintah daerah masih terbatas pada penyediaan infrastruktur pendukung transportasi publik seperti <i>shelter</i>, halte, rambu dan marka <i>bus stop</i>, trotoar dan perbaikan jalan. Pembangunan halte dilaksanakan secara bertahap sesuai dengan alokasi anggaran yang tersedia setiap tahunnya. Pendanaan pembangunan halte selain dari anggaran pemerintah daerah diperoleh dari CSR. Untuk Kota Surakarta, selain menyediakan infrastruktur pendukung transportasi publik, Pemerintah Daerah Kota Surakarta menyediakan armada <i>feeder</i> BST sedangkan pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan) menyediakan pendanaan operasional <i>feeder</i> BST.
Kelembagaan transportasi publik di daerah	<p>Masing-masing kabupaten, kota dan provinsi memiliki karakteristik kelembagaan transportasi publik (operator) di daerahnya baik sebelum dan saat implementasi program BTS.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kota atau provinsi yang memiliki operator dalam bentuk konsorsium transportasi publik lokal (eksisting) sebelum implementasi program BTS dan terpilih sebagai operator Teman Bus yaitu Kota Surakarta dan Provinsi DIY. Kota atau Provinsi yang memiliki badan usaha pengelola transportasi publik sebelum implementasi program BTS dan terpilih sebagai operator Teman Bus yaitu Kota Palembang (BUMD) dan Provinsi Jawa Barat (BUMN-Perum DAMRI). <p>Dengan telah terbentuknya kelembagaan operator sebelum implementasi program BTS, maka cenderung tidak terjadi protes oleh operator eksisting.</p> <ul style="list-style-type: none"> Kabupaten atau kota atau provinsi yang memiliki operator dalam bentuk perusahaan swasta, PO, koperasi, BUMN (Perum DAMRI) dan lainnya. Untuk karakteristik seperti ini, saat implementasi program BTS sebagai pemenang operator Teman Bus adalah sebagai berikut: <ul style="list-style-type: none"> Konsorsium transportasi publik lokal yaitu Provinsi Bali dan Kabupaten Banyumas; Konsorsium transportasi publik regional (Provinsi Jawa Timur) yaitu Kota Surabaya; Perusahaan swasta tunggal lokal yaitu Kota Medan; Perusahaan swasta tunggal luar daerah yaitu Provinsi Kalimantan Selatan, Provinsi Sulawesi Selatan, Provinsi dan Jawa Barat (PT <i>Big Bird</i>); dan Perusahaan swasta tunggal luar daerah yaitu Kota Surakarta dan Kota Palembang untuk layanan <i>feeder</i> Teman Bus.

Aspek	Kesimpulan
Dukungan kajian atau studi pengembangan transportasi publik perkotaan	<ul style="list-style-type: none"> ● Pemerintah daerah telah memiliki kajian atau studi rencana pengembangan transportasi publik perkotaan di daerah sebelum adanya program BTS yang disusun oleh pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan, Bappenas), pemerintah daerah, atau lembaga pendonor internasional. ● Sebagai syarat pengajuan program BTS, maka pemerintah daerah melakukan kajian penentuan trayek Teman Bus bersama Kementerian Perhubungan dan tim dengan mempertimbangkan kajian atau studi yang sudah ada, trayek eksisting, dan hasil survei kondisi lapangan.
Kebijakan <i>push and pull</i>	<ul style="list-style-type: none"> ● Pelaksanaan upaya <i>push and pull</i> bervariasi sesuai komitmen pemerintah daerah dan karakteristik daerah. Upaya <i>push</i> yang paling umum dilakukan yaitu kebijakan PNS dan ASN menggunakan transportasi publik (masih dalam taraf imbauan). ● Beberapa kota atau kabupaten menerapkan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di ruas jalan tertentu (<i>SSA dan contra flow bus lane</i>). ● Upaya <i>pull</i> yang dilakukan pada umumnya masih sebatas pada sosialisasi penggunaan transportasi publik, namun beberapa kota atau kabupaten telah menyediakan fasilitas pejalan kaki, <i>park and ride</i> dan integrasi layanan transportasi publik aglomerasi. <p>Pelaksanaan upaya <i>push and pull</i> dalam mendukung layanan Teman Bus belum optimal, sehingga kebijakan pemerintah daerah dalam mendukung keberhasilan program BTS melalui upaya <i>push and pull</i> perlu ditingkatkan.</p>
Koordinasi antar pemangku kepentingan yang terlibat	
Koordinasi antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat terkait dengan pemilihan kota BTS	<ul style="list-style-type: none"> ● Program BTS merupakan inisiasi dari pemerintah pusat (Kementerian Perhubungan). Pemilihan kota yang mendapat pendanaan program BTS sudah dikoordinasikan dengan pemerintah daerah, dan mendapat persetujuan dari pemimpin daerah tersebut dengan adanya penandatanganan nota kesepahaman (MoU). <ul style="list-style-type: none"> ○ Kota dan provinsi yang dipilih oleh Kementerian Perhubungan sesuai dengan kriteria yang ditetapkan yaitu Kota Medan, Provinsi DIY, Kota Palembang, Provinsi Jawa Barat, Provinsi Sulawesi Selatan, dan Provinsi Bali.

Aspek	Kesimpulan
	<ul style="list-style-type: none"> ○ Beberapa pemerintah daerah yaitu Kota Surakarta, Kabupaten Banyumas, Kota Surabaya dan Provinsi Kalimantan Selatan mengajukan proposal ke Kementerian Perhubungan untuk mendapatkan bantuan pendanaan pengembangan transportasi publik perkotaan di daerah. Sehubungan dengan kesiapan pemerintah daerah dalam memenuhi kriteria yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan, maka kabupaten/kota/provinsi tersebut ditetapkan sebagai penerima pendanaan program BTS.
Koordinasi pemerintah daerah dengan operator eksisting mengenai program BTS	<ul style="list-style-type: none"> ● Pemerintah daerah melakukan sosialisasi kepada operator eksisting dan/atau organda di daerah terkait program BTS dan mengajak operator eksisting untuk membentuk kelembagaan operator (konsorsium) yang akan diikutkan dalam proses lelang. Keberhasilan pembentukan konsorsium tercapai berdasarkan kesepakatan bersama antara operator eksisting dan komitmen pemerintah daerah. ● Kabupaten, kota, dan provinsi yang berhasil membentuk konsorsium transportasi publik lokal (sebelum dan saat implementasi program BTS) dan terpilih sebagai operator Teman Bus yaitu Kabupaten Banyumas, Kota Surakarta, Provinsi Bali, dan Provinsi DIY, sedangkan konsorsium transportasi publik regional yaitu Kota Surabaya. Daerah yang berhasil mereformasi operator eksisting menjadi konsorsium (sebagai operator Teman Bus) cenderung tidak mengalami konflik selama operasional Teman Bus. ● Di beberapa daerah, operator eksisting lokal masih berbentuk perseorangan, perusahaan transportasi publik, PO, dan koperasi yang memiliki kapasitas terbatas (finansial, sumber daya manusia, pengalaman) sehingga sulit untuk membentuk konsorsium transportasi publik. Sehingga, kelembagaan operator Teman Bus yang terpilih yaitu perusahaan swasta tunggal lokal (Kota Medan), perusahaan swasta tunggal luar daerah (Provinsi Kalimantan Selatan, Provinsi Sulawesi Selatan, dan Provinsi Jawa Barat), anak perusahaan BUMD (Kota Palembang), atau BUMN (Provinsi Jawa Barat). ● Dari hasil audiensi, peran pemerintah daerah dalam mengakomodasi protes operator eksisting terhadap layanan Teman Bus yaitu: <ul style="list-style-type: none"> ● Pemerintah daerah bertindak sebagai moderator dan pengambil keputusan dalam menangani protes atau penolakan layanan Teman Bus oleh operator eksisting. ● Pemerintah daerah bertindak sebagai mediator dengan menyampaikan tuntutan operator eksisting dan/atau

Aspek	Kesimpulan
	<p>organda ke Kementerian Perhubungan (kasus layanan Teman Bus tidak berbayar).</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pemerintah daerah berkolaborasi dengan operator eksisting dan organda dalam pengembangan transportasi publik perkotaan untuk mewujudkan layanan Teman Bus dan transportasi publik yang optimal.
<p>Dukungan pemerintah daerah (kabupaten/kota) yang dilintasi oleh layanan Teman Bus terhadap program BTS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Saat perencanaan: Pemerintah daerah provinsi/pemerintah daerah kota/pemerintah daerah kabupaten berkoordinasi dengan kabupaten/kota yang dilintasi oleh layanan Teman Bus terkait dengan penentuan trayek dan lokasi halte/<i>bus stop</i> Teman Bus, sosialisasi program BTS kepada operator eksisting dan/atau organda, dan pengalokasian anggaran untuk perbaikan dan pembangunan infrastruktur pendukung Teman Bus. • Saat operasional: Sosialisasi ke masyarakat terkait dengan program BTS, berkoordinasi dengan PT SI terkait dengan pengaduan masyarakat terhadap layanan Teman Bus, ikut meredam gejolak protes operator eksisting terhadap layanan Teman Bus, penyediaan halte, rambu dan marka <i>bus stop</i>, dan fasilitas pejalan kaki serta mengeluarkan kebijakan untuk mendorong penggunaan transportasi publik perkotaan (masih terbatas).
<p>Tantangan yang dihadapi oleh pemerintah daerah dalam implementasi program BTS di daerah</p>	<p>Dalam implementasinya, beberapa tantangan yang dihadapi oleh pemerintah daerah dalam pelaksanaan program BTS, adalah sebagai berikut:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konflik dengan operator eksisting di beberapa daerah disebabkan karena (i) layanan BTS yang tidak berbayar; (ii) trayek Teman Bus berhimpitan dengan trayek transportasi publik eksisting; (iii) operator pemenang program BTS bukan merupakan operator lokal, (iv) tidak dilibatkannya angkot eksisting sebagai <i>feeder</i> dalam program BTS (kecuali Kota Surakarta) • Jumlah penumpang yang masih rendah, dikarenakan (i) pemilihan rute BTS yang kurang optimal, misalkan melayani trayek baru/pinggiran kota yang rendah <i>demandnya</i>; dan (ii) belum optimalnya kebijakan <i>push and pull</i> di tingkat daerah, misalnya belum adanya upaya pemaksaan penggunaan transportasi publik ke masyarakat (<i>push</i>), cakupan layanan Teman Bus masih kurang dan belum maksimalnya integrasi antar dan intermoda (<i>pull</i>). • Infrastruktur: (i) Infrastruktur pendukung transportasi publik seperti trotoar dan halte belum memadai; (ii) desain halte masih

Aspek	Kesimpulan
	<p>belum memberikan kemudahan untuk akses, kenyamanan, keselamatan dan keamanan; dan (iii) koordinasi antar pemerintah kabupaten, pemerintah kota, dan pemerintah provinsi belum maksimal untuk penyediaan infrastruktur pendukung.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Pendanaan: Keterbatasan anggaran untuk membiayai operasional dan infrastruktur pendukung transportasi publik. ● Reformasi transportasi publik: Angkot belum menjadi bagian dari program BTS (reformasi sebatas sistem bus), kecuali Kota Surakarta. Di beberapa daerah, operasional angkot masih bersifat perseorangan yang tidak berbadan hukum.
Rencana keberlanjutan pelaksanaan program BTS	<ul style="list-style-type: none"> ● Pemerintah daerah berharap penyerahan pendanaan dan operasional Teman Bus ke daerah oleh pemerintah pusat tidak dilakukan secara tiba-tiba. Hasil audiensi dengan beberapa pemerintah daerah menyimpulkan bahwa: <ul style="list-style-type: none"> ○ Pemerintah pusat dapat menginformasikan transfer BTS minimal dua tahun sebelum pelaksanaannya. Hal ini bertujuan karena keterbatasan dan alokasi anggaran yang dimiliki oleh pemerintah daerah. ○ Mekanisme pendanaan dapat dilakukan secara bertahap, misalnya melalui mekanisme pendanaan program BTS di daerah melalui pembagian proporsi pendanaan dari pemerintah pusat, pemerintah daerah provinsi, pemerintah daerah kota dan pemerintah daerah kabupaten. Hal ini dapat dilakukan secara bertahap. ● Pendanaan Teman Bus dapat melibatkan pihak operator untuk berkontribusi dengan syarat <i>load factor</i> layanan Teman Bus di atas standar dan tarif layak secara ekonomi. Selain itu sumber pendanaan dapat diperoleh dari iklan, retail, komersialisasi TOD, dan lainnya. ● Bantuan pendanaan dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah diupayakan melalui DAK yang digunakan untuk biaya operasional Teman Bus. Pengalokasian anggaran bantuan pendanaan dilakukan 2 tahun sebelum pencairan pendanaan ke daerah.

Sumber: Hasil Audiensi, 2022

3.4.3. Poin Penting Pembelajaran dari Studi Kasus Kota Surakarta

Kota Surakarta, dinilai cukup berhasil dalam mendukung operasional program BTS di daerahnya. Beberapa hal yang dapat dijadikan pembelajaran dari pengembangan sistem transportasi di Kota

Surakarta dan dapat diterapkan oleh pemerintah daerah lainnya di Indonesia dalam adalah sebagai berikut:

1. **Aspirasi politik dan komitmen pemimpin Kota Surakarta yang berkelanjutan** menjadi faktor terpenting dalam menentukan arah pengembangan sistem transportasi Kota Surakarta. Pemerintah Kota Surakarta berkomitmen pada pengembangan sistem transportasi yang berkelanjutan dengan mengedepankan konsep *move people not car*.
2. Komitmen Dinas Perhubungan Kota Surakarta dalam menjalankan visi dan misi pemimpin Kota Surakarta di bidang transportasi menjadi tumpuan **keberhasilan pelaksanaan reformasi transportasi publik perkotaan di bidang teknis**.
3. **Bantuan asistensi teknis dan peningkatan kapasitas** oleh lembaga pendonor internasional dan akademisi mendukung keberhasilan pelaksanaan reformasi transportasi publik perkotaan Kota Surakarta.
4. **Reformasi kelembagaan operator transportasi publik eksisting Kota Surakarta** dengan terbentuknya PT BST sebagai operator bus, Koperasi BST dan Koperasi TRS sebagai operator *feeder* melalui proses bertahap yang membutuhkan tenaga, pikiran, waktu dan dana.
5. **Dukungan pendanaan dari pemerintah** yang memberi kepastian dan pendapatan yang layak bagi pengemudi *feeder* BST mendorong pengemudi *feeder* BST untuk menjalankan layanan *feeder* BST sesuai SOP dan SPM serta mendukung reformasi jaringan pelayanan BST yang terintegrasi di Kota Surakarta. Pemerintah perlu hadir dalam pengembangan pelayanan transportasi publik perkotaan di daerah dalam bentuk pendanaan operasional sebagai stimulus keberlanjutan pengembangan pelayanan transportasi publik perkotaan sesuai pentahapan yang ditentukan.
6. Kinerja pelayanan transportasi publik akan optimal apabila **reformasi kelembagaan dan jaringan pelayanan BST dilakukan secara menyeluruh baik bus maupun *feeder***.
7. Pengembangan jaringan pelayanan BST perlu diperluas cakupan wilayahnya ke kawasan aglomerasi Subosukawonosraten. Untuk itu **diperlukan kerja sama antara pemerintah daerah provinsi, pemerintah daerah kota, dan pemerintah daerah kabupaten dalam pengembangan transportasi publik** yang melintasi daerahnya. Koridor BTS telah terintegrasi dengan transportasi publik di Kabupaten Sukoharjo, Kabupaten Boyolali, Kabupaten Karanganyar dan layanan Trans Jateng.
8. Pelaksanaan program BTS di Kota Surakarta berdampak pada peningkatan pengguna transportasi publik perkotaan BST dan kesejahteraan pengemudi BST.
9. Penyediaan infrastruktur pendukung transportasi publik berupa penyediaan lajur *contra flow bus lane*, tempat pemberhentian bus berupa sub terminal, *shelter*, halte, *bus stop* dan program sosialisasi yang komprehensif berdampak pada peningkatan pengguna layanan BST.

4. Rekomendasi Keberlanjutan Program *Buy-the-Service* Teman Bus di Daerah

Berdasarkan hasil evaluasi dari implementasi program BTS Teman Bus yang telah diimplementasikan di 10 kawasan di Indonesia, terdapat beberapa rekomendasi yang dapat dilakukan untuk meningkatkan operasional BTS di Indonesia dan dapat digunakan dalam implementasi BTS di kota-kota yang baru. Rekomendasi-rekomendasi tersebut adalah sebagai berikut.

4.1. Pemilihan Trayek BTS

Pemilihan trayek BTS merupakan salah satu faktor yang berperan penting dalam keberhasilan implementasi BTS di suatu kota. Secara umum, penentuan trayek di 10 kota BTS dipengaruhi oleh karakteristik pelayanan transportasi publik eksisting dan kebijakan transportasi publik di daerah. Untuk kota BTS yang memiliki karakteristik di mana operator angkot eksisting tidak mendukung program BTS, maka penentuan trayek BTS di kota tersebut cenderung tidak bersinggungan dengan trayek angkot eksisting agar tidak terjadi konflik sosial. Untuk kota BTS, di mana operator angkot eksisting mendukung program BTS akan mudah mendesain trayek Teman Bus sesuai dengan kaidah perencanaan trayek, terlebih untuk kota di mana operator angkot eksisting sudah menjadi bagian dari program pengembangan transportasi publik di daerah.

Idealnya, penentuan trayek transportasi publik perkotaan yang baru harus mempertimbangkan keberadaan jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan yang mengakomodasi trayek berbagai jenis sistem transportasi publik eksisting baik angkot/angdes, bus reguler dan bus transit. Hal ini dikarenakan trayek dari berbagai jenis sistem transportasi publik tersebut saling terintegrasi sesuai dengan kaidah perencanaan trayek. Kota yang mendapat pendanaan operasional transportasi publik perkotaan melalui program BTS, idealnya sudah memiliki jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan eksisting. Pemilihan trayek transportasi publik, harus didasarkan pada:

- **Jumlah penumpang (*demand*)** terbesar. Hal ini diperlukan agar manfaat dari peningkatan layanan transportasi publik melalui program BTS dapat dirasakan oleh banyak orang.
- **Kesiapan operator yang akan diintegrasikan** dengan rute tersebut. Operator ini dapat diajak untuk bergabung dengan sistem BTS sehingga dapat meningkatkan tingkat pelayanan (*LoS*), dan meminimalisir potensi konflik di lapangan.

Untuk itu, maka upaya yang harus dilakukan oleh pemerintah daerah adalah melakukan reformasi jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan eksisting dari semua trayek transportasi publik perkotaan. Trayek BTS yang diusulkan harus merupakan bagian dari trayek yang direncanakan tersebut, apakah berbasis bus besar, bus sedang dan/atau bus kecil sesuai dengan permintaan pada masing-masing trayek sesuai dengan kebutuhan *demand* yang ada.

Selain itu, perencanaan trayek transportasi publik juga diperlukan sebagai momentum untuk mereformasi transportasi publik secara keseluruhan. Rencana transportasi publik secara menyeluruh merupakan salah satu syarat untuk penerimaan BTS. Selanjutnya, untuk mencapai tujuan dari program BTS sebagai stimulus pengembangan transportasi publik di daerah, maka implementasi BTS juga dapat digunakan sebagai momentum dalam mereformasi transportasi publik di daerah. Langkah ini akan menjawab kebutuhan masyarakat terkait transportasi publik di lapangan dan memaksimalkan manfaat yang diperoleh yaitu melayani banyak orang dengan biaya yang optimal.

4.2. Pemilihan dan Sinergitas dengan Operator Lokal

Hasil evaluasi program BTS di 10 Kota BTS menunjukkan bahwa bentuk kelembagaan operator Teman Bus bervariasi sesuai dengan karakteristik daerahnya yaitu (i) konsorsium transportasi publik lokal, (ii) konsorsium transportasi publik regional, (iii) perusahaan swasta tunggal lokal, perusahaan swasta tunggal luar daerah, dan (iv) BUMD dan BUMN. Hal ini terjadi karena kondisi operator transportasi publik perkotaan eksisting di masing-masing daerah berbeda-beda, baik dari segi legalitas hukumnya (BUMN, BUMD, PO, PT, koperasi, perseorangan) dan kapasitasnya (finansial, sumber daya manusia, pengalaman). Pada implementasinya, pemerintah daerah dari 10 Kota BTS yang berhasil **mereformasi operator transportasi publik eksisting menjadi konsorsium, yang selanjutnya menjadi operator BTS, cenderung tidak mengalami konflik selama operasional BTS.**

Kota yang mendapat pendanaan operasional transportasi publik perkotaan melalui program BTS, **idealnya sudah memiliki kelembagaan operator BTS yang merupakan konsorsium transportasi publik eksisting lokal** agar layanan BTS optimal. Peran pemerintah daerah adalah untuk memfasilitasi operator untuk membentuk konsorsium dan sinergi dengan operator lokal. Idealnya pemilihan operator BTS adalah **konsorsium transportasi publik eksisting lokal terutama operator yang akan terdampak dari rute-rute BTS**, agar tidak berpotensi timbulnya konflik di saat pelaksanaan program BTS diserahkan ke daerah. Namun, jika tidak dapat dibentuk, maka operator BTS dapat berupa operator dari luar daerah. Jika demikian, untuk meminimalisir friksi, kelembagaan tersebut berkewajiban untuk berkolaborasi dengan operator eksisting yang akan terdampak dalam operasional BTS dan dibuat kesepakatan bersama sebagai legalitas keterlibatan operator eksisting.

Contoh kasus di Surakarta, keberadaan operator bus reguler cenderung memiliki kapasitas lebih daripada operator angkot sehingga idealnya kelembagaan operator bus reguler berupa konsorsium. Bagi operator angkot eksisting untuk membentuk konsorsium relatif berat. Untuk itu, maka bentuk kelembagaan operator angkot dapat mengambil contoh yang dilakukan oleh Kota Surakarta, di mana operator angkot eksisting berupa koperasi berbadan hukum. Ketika sistem transportasi publik angkot mendapatkan tawaran program BTS, maka koperasi tersebut melakukan kerja sama dengan perusahaan swasta tunggal yang berkompeten untuk mengikuti lelang operator *feeder* BTS. Dalam hal ini, dibuat kesepakatan bersama bahwa apabila perusahaan swasta tunggal tersebut menang lelang, maka akan melibatkan koperasi dalam menjalankan operasional layanan *feeder* Teman Bus. Dengan skema kerja sama ini, maka operator angkot eksisting secara penuh terlibat dalam operasional layanan *feeder* Teman Bus.

Pelaksanaan BTS di 10 Kota eksisting menunjukkan bahwa reformasi kelembagaan dan **keterlibatan operator transportasi publik eksisting** menjadi salah satu penentu keberhasilan layanan BTS. Untuk itu, **pemerintah daerah perlu melakukan reformasi kelembagaan operator transportasi publik eksisting** terlebih dahulu atau secara paralel melakukan reformasi kelembagaan dan jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan eksisting secara bersamaan. Terbentuknya kelembagaan operator transportasi publik eksisting untuk bus reguler maupun angkot yang berbadan hukum (konsorsium, koperasi) menjadi legalitas bagi pemerintah untuk dapat memberi bantuan berupa penyediaan armada maupun bantuan operasional transportasi publik kepada operator transportasi publik eksisting. Pemerintah daerah harus merangkul dan

melibatkan operator transportasi publik eksisting tersebut dalam pengembangan transportasi publik perkotaan sesuai ketentuan yang ditetapkan dalam MoU.

Pembentukan kelembagaan transportasi publik eksisting tersebut melalui proses yang membutuhkan tenaga, pikiran, waktu dan dana. Dalam hal ini, pemerintah daerah berperan penting dalam memfasilitasi terbentuknya kelembagaan tersebut. Apabila pemerintah daerah memiliki kerja sama dengan pihak ketiga seperti lembaga pendonor internasional ataupun NGO, maka dapat diikutsertakan dalam pendampingan pembentukan kelembagaan transportasi publik eksisting. Kesiapan kelembagaan dan jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan menunjang keberhasilan program BTS. Keberadaan program BTS dengan layanan Teman Bus seharusnya merangkul operator transportasi publik eksisting untuk berpartisipasi dalam program BTS, bukan menjadi pesaing keberadaan transportasi publik eksisting.

4.3. Koordinasi Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah

Program BTS Teman Bus Kementerian Perhubungan (pemerintah pusat) bertujuan memberi **stimulus pendanaan operasional transportasi publik perkotaan dengan jangka waktu tertentu** kepada pemerintah daerah untuk mengembangkan transportasi publik perkotaan. Dalam pelaksanaan operasional pelayanan transportasi publik perkotaan yaitu Teman Bus, Kementerian Perhubungan menunjuk/memilih operator melalui proses lelang untuk menjalankan layanan Teman Bus dan menunjuk PT Surveyor Indonesia untuk mengawasi dan mengevaluasi pelaksanaan operasional layanan Teman Bus agar sesuai dengan SOP dan SPM. Dalam pelaksanaan operasional layanan Teman Bus, pemerintah daerah berkewajiban untuk menyediakan infrastruktur pendukung layanan Teman Bus berupa *shelter*, halte, rambu dan marka *bus stop*, trotoar.¹¹⁴

Selama pelaksanaan operasional layanan Teman Bus, pemerintah pusat berkoordinasi dengan pemerintah daerah terkait dengan hasil pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus, kegiatan sosialisasi layanan Teman Bus dari Kementerian Perhubungan dan hal lainnya yang berkaitan dengan perubahan kebijakan pelaksanaan layanan Teman Bus. Hasil dari studi ini menunjukkan bahwa **dalam pelaksanaan operasional layanan Teman Bus, keterlibatan pemerintah daerah terhadap operasional layanan Teman Bus masih rendah** sehingga berdampak terhadap kurangnya komitmen atau rasa kepemilikan pemerintah daerah dalam mengembangkan transportasi publik perkotaannya. Kementerian Perhubungan sebagai penanggung jawab pelaksanaan program BTS saat ini belum menjalankan fungsinya sebagai pembina pelaksanaan program BTS secara maksimal sesuai tugas pokok dan fungsi (tupoksi) dalam hal perencanaan, pengaturan, pengendalian dan pengawasan. Kementerian Perhubungan belum memiliki panduan arah kebijakan pelaksanaan dan keberlangsungan program BTS, pedoman penerapan kebijakan *push*, skema peningkatan kapasitas dan bantuan teknis kepada pemerintah daerah. Hal ini menimbulkan ketidakpastian tindakan yang akan dilakukan oleh pemerintah daerah dan operator dalam meningkatkan kinerja layanan Teman Bus dan keberlangsungan program BTS.

Sehubungan dengan hal tersebut, maka perlu dilakukan pemetaan peran dan tanggung jawab antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah dalam pelaksanaan operasional layanan Teman Bus dan keberlanjutan program BTS ke depannya.

¹¹⁴ Dinas Perhubungan Provinsi, Kota, Kabupaten di 10 Kota BTS, 2022. Audiensi ITDP dan Pemerintah Provinsi, Kota, Kabupaten di 10 Kota BTS terkait Evaluasi BTS.

- **Kelembagaan operator transportasi publik eksisting:** Peran pemerintah daerah membentuk kelembagaan operator transportasi publik eksisting dalam bentuk konsorsium. Dalam hal ini, pemerintah pusat memberi bantuan peningkatan kapasitas kepada pemerintah daerah untuk mendampingi operator transportasi publik eksisting dalam proses pembentukan kelembagaan operator transportasi publik eksisting di daerah.
- **Jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan eksisting:** Peran pemerintah daerah untuk membuat jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan yang mengakomodasi trayek berbagai jenis sistem transportasi publik yang saling terintegrasi satu dengan yang lainnya. Dalam hal ini, pemerintah pusat memberi bantuan teknik berupa kajian atau studi perencanaan *masterplan* jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan yang dapat dilakukan melalui kerjasama dengan pihak ketiga seperti lembaga pendonor internasional ataupun NGO.
- **Infrastruktur pendukung transportasi publik:** Peran pemerintah daerah untuk menyediakan infrastruktur pendukung transportasi publik berupa tempat pemberhentian bus, akses pejalan kaki dan pesepeda yang selaras dengan jaringan pelayanan transportasi publik.
- **Sosialisasi pelayanan transportasi publik:** Peran pemerintah pusat dan pemerintah daerah bersama-sama melakukan kegiatan sosialisasi pelayanan transportasi publik secara intens sebagai upaya peningkatan pelayanan transportasi publik.
- **Kebijakan *push*:** Peran pemerintah pusat membuat pedoman penerapan kebijakan *push* yang dapat dilakukan di tingkat daerah dan tingkat pusat. Pemerintah daerah melegalisasi kebijakan *push* di tingkat daerah yang sesuai dengan karakteristik daerah dalam bentuk peraturan daerah. Pemerintah daerah berkomitmen dalam menjalankan kebijakan *push* untuk mendukung keberhasilan pelayanan transportasi publik. Pemerintah pusat menerapkan kebijakan *push* di tingkat nasional yang berorientasi pada pembatasan kepemilikan dan penggunaan kendaraan bermotor pribadi.
- **Pengawasan dan evaluasi program BTS Teman Bus:** Sistem pengawasan operasional BTS saat ini yang dilakukan oleh PT Surveyor Indonesia dikoordinasikan langsung dengan pemerintah pusat. Pemerintah daerah seharusnya juga dilibatkan dalam proses pengawasan dan evaluasi program BTS. PT SI harus memberikan peningkatan kapasitas dan transfer pengetahuan terkait proses pengawasan dan evaluasi yang dilakukan, sehingga pemerintah daerah dapat mempelajari proses tersebut. Hal ini nantinya diperlukan jika program BTS ditransfer dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah, maka pemerintah daerah telah memiliki kapasitas untuk melakukan proses pengawasan dan evaluasi program BTS.
- **Teknologi pendukung program BTS Teman Bus:** Peran pemerintah pusat menyediakan sistem IT yang terintegrasi, transparansi, efektif dan efisien untuk mengawasi dan mengevaluasi operasional pelayanan transportasi publik. Ketersediaan sistem pembayaran berbasis *cashless* yang andal memberi kemudahan bagi pengguna transportasi publik untuk melakukan transaksi dan terjangkau tarif layanannya (sebagai contoh: perpindahan antar trayek layanan dalam kurun waktu tertentu tidak perlu melakukan pembayaran, sistem abonemen).
- **Dukungan politik dari lembaga legislatif Dewan Perwakilan Rakyat (DPR).** Peran pemerintah pusat dan pemerintah daerah sesuai tupoksi kewilayahan untuk mendapatkan dukungan dari DPR atas keberlangsungan pendanaan operasional transportasi publik secara berkesinambungan. Pemerintah pusat memastikan untuk mendapatkan dukungan dari DPR RI terkait dengan konsistensi pendanaan operasional program BTS yang telah ditetapkan. Pemerintah daerah memastikan untuk mendapatkan dukungan dari DPRD terkait dengan dukungan pendanaan infrastruktur pendukung transportasi publik di daerah dan juga dukungan untuk potensi transfer program BTS dari pusat ke daerah. Untuk mendapatkan

dukungan politik dari DPR/DPRD dapat dipastikan dengan memasukan program BTS dalam Proyek Strategis Nasional di dokumen RPJMN.

- **Tahapan pelaksanaan program BTS Teman Bus di daerah:** Peran pemerintah pusat membuat tahapan pelaksanaan program BTS di daerah mulai dari operasional layanan Teman Bus secara penuh oleh pemerintah pusat sampai dengan operasional layanan Teman Bus diserahkan kepada pemerintah daerah. **Pemerintah pusat memberi kepastian rencana jangka waktu pendanaan program BTS secara penuh oleh pemerintah pusat dan kapan operasional layanan Teman Bus diserahkan kepada pemerintah daerah. Pemerintah daerah mendapat kepastian setidaknya dua tahun sebelum penyerahan layanan Teman Bus ke daerah.** Dengan adanya tahapan pelaksanaan program BTS di daerah, maka pemerintah daerah dan operator memiliki rentang waktu untuk menyiapkan model bisnis transisi keberlanjutan layanan Teman Bus ke daerah dari segi skema pendanaan, kelembagaan, legalitas kebijakan, fasilitas pendukung sistem IT.

4.4. Dukungan Pemerintah Kota/Kabupaten Sekitar

Selain koordinasi antar pemerintah pusat dan pemerintah daerah, dalam implementasinya, layanan Teman Bus dengan cakupan AKDP atau aglomerasi menunjukkan bahwa dukungan pemerintah kota/kabupaten masih kurang dari segi ketersediaan pelayanan transportasi publik dan infrastruktur pendukung. Untuk itu diperlukan upaya sebagai berikut:

- Untuk implementasi program BTS di wilayah Provinsi diperlukan pendekatan persuasif oleh pemerintah provinsi (Gubernur) kepada pemerintah kota/kabupaten (Wali Kota/Bupati) di dalam wilayah provinsi tersebut untuk memberi kontribusi pada penyediaan pelayanan transportasi publik (sebagai pengumpan atau *feeder* layanan Teman Bus) dan infrastruktur pendukung transportasi publik di wilayahnya.
- Untuk implementasi program BTS di wilayah kota yang cakupan pelayanannya melintas di kabupaten sekitarnya (misalnya di Kota Surakarta), maka diperlukan pendekatan persuasif oleh pemerintah daerah (Wali Kota Surakarta) kepada pemerintah kabupaten (Bupati) yang wilayahnya terlayani oleh layanan Teman Bus. Komitmen dukungan pemerintah kabupaten disesuaikan dengan kemampuannya dalam menyediakan infrastruktur pendukung dan reformasi transportasi publik kabupaten eksisting yang terintegrasi dengan layanan Teman Bus di daerah tersebut.

4.5. Kinerja Operasional Layanan Teman Bus

Hasil analisis kinerja operasional layanan Teman Bus di 10 kota BTS menunjukkan bahwa jumlah penumpang Teman Bus (penumpang/bus.hari) jauh lebih rendah dari standar pelayanan. Sehubungan dengan itu, maka diperlukan upaya untuk meningkatkan jumlah penumpang secara signifikan meliputi:

- Pengembangan jaringan untuk menjadikan layanan suatu kota 100% dilayani oleh transportasi publik.
- Berdasarkan hasil evaluasi di lapangan, penentuan jumlah armada di lapangan saat ini didasarkan pada *headway* minimal yang harus dipenuhi berdasarkan SPM. Idealnya, penentuan jumlah armada dihitung berdasarkan panjang rute, waktu tempuh yang diperlukan (jam sibuk dan jam tidak sibuk), *headway*, dan jenis armada yang digunakan. Perencanaan yang rinci dan komprehensif diperlukan dalam penentuan *headway*, jenis dan

jumlah armada yang diperlukan. Hal ini sangat penting untuk dilakukan karena mempengaruhi tingkat kepuasan penumpang dan kilometer layanan yang harus dibayarkan pada operator.

- Diperlukan adanya perbaikan dan penyediaan infrastruktur pendukung transportasi publik seperti terminal, *interchange/shelter*, halte/*bus stop*, fasilitas pejalan kaki, dan pesepeda untuk menyediakan aksesibilitas dan konektivitas antar dan intermoda yang lebih baik sehingga mempermudah akses untuk menjangkau transportasi publik dan menarik banyak masyarakat untuk beralih menjadi pengguna transportasi publik.
- Diperlukan upaya perubahan trayek koridor Teman Bus yang memiliki kinerja layanan buruk dengan trayek baru yang memiliki potensi *demand* besar, terintegrasi antar koridor Teman Bus dan trayek transportasi publik eksisting lainnya.
- Kinerja layanan Teman Bus yang buruk akibat adanya konflik dengan operator eksisting perlu diselesaikan melalui upaya diskusi *win-win solution* antara pemerintah daerah dengan operator eksisting. Dalam hal ini, peranan pemerintah daerah sebagai moderator, mediator dan penyandang dana sangat diperlukan.
- Diperlukan ketegasan dan komitmen pemerintah daerah mengimplementasikan kebijakan *push and pull* dalam mendukung keberhasilan layanan transportasi publik. Upaya *push* yang bersifat disinsentif dapat dilakukan melalui (i) manajemen parkir (biaya parkir progresif, pembatasan parkir *on street*); (ii) manajemen dan rekayasa lalu lintas (pemberlakuan sistem satu arah dengan *contra flow bus lane*, efektivitas pengaturan sinyal APILL), (iii) pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di instansi/sekolah, dan (iv) penerapan ganjil-genap atau *road pricing*. Upaya *pull* yang bersifat insentif dapat dilakukan meliputi (i) peningkatan kinerja transportasi publik, (ii) penyediaan infrastruktur dan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda; (iii) *park and ride*; (iv) integrasi antar dan intermoda; (v) TOD; dan (vi) upaya sosialisasi transportasi berkelanjutan secara berkesinambungan.

4.6. Proses Pengawasan dan Evaluasi

Saat ini, pelaksanaan pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus dilakukan oleh PT SI dengan cara melakukan pengawasan kesesuaian operasional layanan Teman Bus terhadap SOP dan SPM yang ditetapkan setiap harinya. Pengawasan ini dilakukan untuk menghasilkan kinerja dan kualitas layanan Teman Bus sesuai dengan indikator standar yang ditetapkan dan untuk menghitung besaran pendapatan prestasi armada Teman Bus (rupiah/km). Hasil evaluasi dari PT SI setiap bulannya akan dikoordinasikan dengan operator, Dinas Perhubungan dan Kementerian Perhubungan.

Upaya pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus yang dilakukan oleh PT SI relatif komprehensif, namun terdapat beberapa hal yang perlu ditingkatkan.

- Tantangan yang dihadapi oleh Teman Bus adalah jumlah penumpang yang relatif rendah dibandingkan dengan standar pelayanan. Dalam hal ini, secara rutin PT SI perlu melakukan pengawasan dan evaluasi terkait dengan besaran *mode shift* koridor Teman Bus untuk mengetahui peningkatan pengguna Teman Bus hasil perpindahan dari moda lain dan mengetahui tipe pengguna Teman Bus apakah *choice rider* atau *captive rider*. Data ini selanjutnya dapat digunakan untuk menentukan upaya peningkatan layanan Teman Bus.
- PT SI perlu melakukan pengawasan dan evaluasi terkait dengan kecelakaan armada Teman Bus, untuk mengetahui faktor penyebabnya. Apabila SOP yang ada tidak relevan dengan faktor keselamatan armada Teman Bus, maka perlu dilakukan direvisi. Sebagai contoh SOP

terkait dengan armada Teman Bus harus berhenti di halte atau *bus stop* walaupun tidak menaikkan dan menurunkan penumpang. PT SI melakukan pengawasan dan evaluasi terkait lokasi *boarding and alighting* penumpang Teman Bus di infrastruktur pendukung Teman Bus yaitu *shelter*, halte dan *bus stop* untuk mengetahui *demand* yang ada di kawasan tersebut. Data ini selanjutnya dapat digunakan untuk upaya peningkatan kinerja infrastruktur pendukung atau perubahan lokasi infrastruktur pendukung apabila dianggap tidak layak.

Selain PT SI, Dinas Perhubungan juga melakukan pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus secara periodik. Hasil evaluasi program BTS di 10 Kota menunjukkan bahwa periode pengawasan dan evaluasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan berbeda-beda sesuai dengan karakteristik daerahnya. Secara umum Dinas Perhubungan melakukan evaluasi layanan Teman Bus terkait dengan trayek dan penyediaan infrastruktur pendukung Teman Bus dalam bentuk kajian. **Koordinasi antara PT SI dengan Dinas Perhubungan terkait dengan hasil pengawasan dan evaluasi perlu dilakukan secara periodik.** Hasil pengawasan dan evaluasi layanan Teman Bus, yang dilakukan oleh PT SI dikoordinasikan dengan Dinas Perhubungan agar selanjutnya dapat dilakukan tindakan upaya manajemen rekayasa lalu lintas, penegakan hukum, perbaikan infrastruktur pendukung, penyediaan fasilitas pedestrian, *rerouting* trayek, sosialisasi dan lain sebagainya sebagai upaya peningkatan layanan Teman Bus oleh instansi terkait di daerah.

4.7. Perangkat Informatika dan Teknologi Teman Bus

Berdasarkan hasil evaluasi, kinerja perangkat IT Teman Bus masih belum optimal, karena sering tidak berfungsi atau mengalami gangguan. Sehubungan dengan diimplementasikannya Teman Bus berbayar (per 31 Oktober 2022), maka diperlukan pemasangan perangkat teknologi IT untuk keperluan sistem pembayaran berbasis cashless yang andal. Perangkat *tap on bus* (TOB) yang terpasang di semua koridor Teman Bus harus memiliki kemampuan mendeteksi kartu cashless dari berbagai pelayanan bank, adanya kelengkapan perangkat pembayaran dengan QRIS dan Teman Bus.

Sistem pembayaran memiliki dampak besar terhadap jumlah pengguna transportasi publik. Pengguna transportasi publik tidak akan memilih transportasi publik sebagai moda transportasi perjalanannya apabila pengguna transportasi publik mengeluarkan dana yang besar. Untuk itu, maka sistem pembayaran selain andal dalam proses transaksi juga menawarkan tarif layanan yang terjangkau oleh pengguna transportasi publik. Sistem pembayaran yang digunakan Teman Bus saat ini, di mana setiap kali berpindah trayek dikenai tarif sangat tidak efisien bagi pengguna transportasi publik. Sistem pembayaran tersebut perlu diubah dengan sistem pembayaran yang lebih efisien seperti perpindahan antar trayek layanan dalam kurun waktu tertentu tidak perlu melakukan pembayaran (*free transfer* dalam jangka waktu tertentu).

4.8. Mekanisme Transisi Program BTS Teman Bus dari Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah

Salah satu tantangan dalam implementasi BTS adalah mekanisme transfer dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah. Beberapa hal yang perlu dipastikan sebelum penyerahan operasional layanan Teman Bus kepada pemerintah daerah meliputi:

- Komitmen dari pemerintah daerah untuk menyediakan transportasi publik yang berkelanjutan di daerah.
- Tersedianya rencana jangka panjang terkait pembangunan transportasi publik di daerah, termasuk di dalamnya mencakup perencanaan jaringan transportasi publik.
- Kesiapan kemampuan finansial dan komitmen pemerintah daerah terkait alokasi anggaran untuk pendanaan program BTS. Dalam hal ini, pemerintah pusat memberi bantuan teknis kepada pemerintah daerah berupa kajian atau studi kemampuan finansial pemerintah daerah dan bantuan dana yang diperlukan untuk mengimplementasikan program BTS di daerah serta peningkatan kapasitas.
- Pembentukan kelembagaan regulator transportasi publik di daerah, dapat berupa UPT/BLU/BUMD untuk mengelola transportasi publik di daerah.
- Kesiapan skema pendanaan program BTS ketika operasional layanan Teman Bus diserahkan kepada pemerintah daerah beserta legalitas yang diperlukan. Dalam hal ini pemerintah pusat dan pemerintah daerah bersama-sama menentukan mekanisme pendanaan yang sesuai dengan kemampuan daerah.
- Pemerintah daerah telah mereformasi operator transportasi publik eksisting dan kelembagaan operator transportasi publik telah berjalan dengan baik tanpa adanya gesekan antar operator. Dalam hal ini, pemerintah pusat memberi bantuan peningkatan kapasitas kepada pemerintah daerah dalam proses reformasi kelembagaan operator transportasi publik eksisting.
- Kesiapan kelembagaan manajemen pengelola yang melakukan pengawasan dan evaluasi pelaksanaan operasional layanan Teman Bus dan kelembagaan sistem IT yang menyediakan sistem IT untuk meningkatkan pengawasan dan efektivitas pelaksanaan operasional layanan Teman Bus. Apabila lembaga ini ditangani oleh pemerintah daerah, maka pemerintah pusat memberi bantuan peningkatan kapasitas pemerintah daerah dalam mekanisme pengawasan dan evaluasi operasional layanan Teman Bus beserta alih pengetahuan terkait dengan sistem IT.

4.9. Pemilihan Kota Baru BTS

Saat ini, kriteria pemilihan kawasan perkotaan yang mendapat subsidi angkutan penumpang umum perkotaan sebagaimana tercantum dalam PM Nomor 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan¹¹⁵, berdasarkan hasil evaluasi di 10 daerah yang telah mengimplementasikan BTS, maka terdapat beberapa rekomendasi tambahan terkait kriteria yang harus dipenuhi dalam pemilihan kota baru BTS, yaitu sebagai berikut:

- Pengembangan transportasi publik perkotaan di daerah selaras dengan prioritas kebijakan nasional yaitu Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Proyek Strategis Nasional (PSN), Rencana Aksi Nasional Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (SDGs) dan

¹¹⁵ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan

kebijakan daerah yaitu Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), Tataran Transportasi Lokal (Tatralok), *Sustainable Urban Mobility Plan* (SUMP).

- Pemerintah daerah yang akan diberikan program BTS telah memiliki peraturan daerah yang mengatur tentang transportasi publik perkotaan.
- Pemerintah daerah telah memiliki kelembagaan regulator transportasi publik dalam bentuk UPT/BLU/BUMD yang mengelola transportasi publik di daerah. Hal ini akan memudahkan pengelolaan operasional layanan Teman Bus saat transisi dari pemerintah pusat ke pemerintah daerah dalam hal pengawasan, pengendalian, keuangan dan aset.
- Pemerintah daerah telah memiliki kelembagaan operator transportasi publik eksisting baik bus reguler maupun angkot. Hal ini diperlukan untuk meminimalisir konflik dengan operator eksisting.
- Pemerintah daerah telah memiliki *masterplan* (studi kelayakan) jaringan pelayanan transportasi publik perkotaan yang mengakomodasi trayek berbagai jenis sistem transportasi publik dan saling terintegrasi layanannya sehingga program BTS dapat diimplementasikan sebagai bagian dari *masterplan* tersebut.
- Pemerintah daerah memiliki komitmen terhadap pengembangan transportasi publik perkotaan dalam bentuk:
 - Alokasi pendanaan infrastruktur pendukung transportasi publik seperti terminal, *interchange/shelter*, halte/bus stop, fasilitas pejalan kaki, fasilitas pesepeda dan armada *feeder*. Alokasi pendanaan pengembangan transportasi publik perkotaan dituangkan dalam Peraturan Daerah APBD (anggaran belanja Dinas Perhubungan dan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang).
 - Pernyataan dukungan dari lembaga legislatif daerah dalam surat pernyataan terhadap program pengembangan transportasi publik perkotaan.
 - Menerapkan kebijakan *push* yang telah ditetapkan secara legal untuk mendukung keberhasilan pelayanan transportasi publik.

Selain itu, dalam proses pemilihan kawasan perkotaan yang mendapat subsidi angkutan penumpang umum perkotaan, **pemerintah pusat juga perlu menyiapkan** hal-hal sebagai berikut:

- Tahapan pelaksanaan program BTS di daerah terkait dengan jangka waktu kontrak dan besar pendanaan dari pemerintah pusat sebelum diserahkan kepada pemerintah daerah.
- Skema pendanaan program BTS di daerah antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah.
- Skema peningkatan kapasitas dan bantuan teknis kepada pemerintah daerah dalam pengembangan transportasi publik perkotaan.

Diperlukan kerja sama antar seluruh pemangku kepentingan dari pemerintah pusat, pemerintah daerah, dan operator transportasi publik dari tahap perencanaan, implementasi, pengawasan dan evaluasi untuk menyukseskan program BTS di Indonesia.

Daftar Pustaka

1. Buis, J. (2009). A new Paradigm for Urban Transport Planning: Cycling Inclusive Planning at the Pre-event Training Workshop on Non-Motorized Transport in Urban Areas. 4th Regional EST Forum in Asia, 23 February 2009, Seoul, Republic of Korea.
2. UN (United Nations). (2010). Shanghai Manual - A Guide for Sustainable Urban Development in the 21st Century.
3. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
4. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 18 Tahun 2020 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2020-2024.
5. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.6050/PR.002/DRJD/2020 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024
6. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2020 tentang Pemberian Subsidi Angkutan Penumpang Umum Perkotaan.
7. ITDP. BRT Planning Guide. <https://brtguide.itdp.org/branch/master/guide/business-structure/brt-operating-contract-types> (diakses 8 Agustus 2022)
8. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2021. Kajian Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Perkotaan dengan Skema *Buy the Service*.
9. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2021. Readiness Criteria. Proyek Implementasi Program Pembangunan Angkutan Massal Nasional.
10. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: KP.6050/PR.002/DRJD/2020 tentang Rencana Strategis Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 2020-2024.
11. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 45 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung.
12. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi Kawasan Kendal-Semarang-Slatiga-Demak-Grobogan, Kawasan Purworejo-Wonosobo-Magelang-Temanggung, dan Kawasan Brebes-Tegal-Pemalang
13. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 80 Tahun 2019 tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Gresik - Bangkalan - Mojokerto - Surabaya - Sidoarjo - Lamongan, Kawasan Bromo - Tengger - Semeru, serta Kawasan Selingkar Wilis dan Lintas Selatan
14. Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2017 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
15. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Makassar, Maros, Sungguminasa, dan Takalar panjang
16. World Bank. (1987). Bus Service – Reducing Costs, Raising Standards (WB Technical Paper Number 68 Urban Transport Series).

17. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 2002. Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum di Wilayah Kota dalam Trayek Tetap dan Teratur
18. BPS Kota Medan. 2022. Kota Medan Dalam Angka 2022
19. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 11 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Kota Medan Tahun Anggaran 2022.
20. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 7 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Medan Tahun 2021-2026.
21. Peraturan Daerah Kota Medan Nomor 8 Tahun 2009 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Medan Tahun 2006-2025.
22. Dinas Perhubungan Kota Medan. Juli 2022. Audiensi ITDP dan Pemerintah Kota Medan terkait Evaluasi BTS.
23. PT Surveyor Indonesia. 2022. Data Operasional Transportasi Publik Perkotaan.
24. BPS Kota Palembang. 2022. Kota Palembang Dalam Angka 2022.
25. Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 6 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.
26. Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 3 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Palembang Tahun 2018-2023.
27. BPS Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta. 2022. Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2021.
28. Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 8 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.
29. Peraturan Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 3 Tahun 2018 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta Tahun 2017-2022.
30. BPS Provinsi Bali. 2022. Provinsi Bali Dalam Angka 2022.
31. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 11 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.
32. Peraturan Daerah Provinsi Bali Nomor 3 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Semesta Berencana Provinsi Bali Tahun 2018-2023.
33. BPS Provinsi Jawa Barat. 2022. Provinsi Jawa Barat Dalam Angka 2022.
34. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 13 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun Anggaran 2022.
35. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 8 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Jawa Barat Tahun 2018-2023.
36. ITDP. 2022. *Mainstreaming Angkot Operators into Mass Transit Systems in Indonesia*.
37. BPS Kabupaten Banyumas. 2022. Kabupaten Banyumas Dalam Angka 2022.
38. Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.

39. Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2019 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Banyumas Tahun 2018-2023.
40. BPS Kota Surabaya. 2022. Kota Surabaya Dalam Angka 2022.
41. Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 8 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.
42. Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kota Surabaya Tahun 2021-2026.
43. BPS Provinsi Kalimantan Selatan. 2022. Provinsi Kalimantan Selatan Dalam Angka 2022.
44. Peraturan Gubernur Provinsi Kalimantan Selatan Nomor 070 Tahun 2021 tentang Penjabaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Provinsi Kalimantan Selatan Tahun Anggaran 2022.
45. Peraturan Daerah Kalimantan Selatan Nomor 2 Tahun 2022 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026.
46. BPS Kota Makassar. 2022. Kota Makassar Dalam Angka 2022.
47. Peraturan Walikota Makassar Nomor 106 Tahun 2021 tentang Penjabaran Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.
48. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 5 Tahun 2021 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2021-2026.
49. BPS Kota Surakarta. 2022. Kota Surakarta Dalam Angka 2022.
50. Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 9 Tahun 2021 tentang Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2022.
51. Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2009. Studi Tataran Transportasi Lokal Kota Surakarta.
52. Mott MacDonald, 2011. Pre-Feasibility Study on Urban Transport for Solo.
53. Gumay, A. N. 2015. Antara Jateng. Retrieved from <https://jateng.antaranews.com/berita/113496/april-bst-layani-koridor-tiga-solo-baru-banyuanyar> (diakses pada 18 November 2022)
54. GIZ, 2012. Proses Pembentukan Perseroan Terbatas. Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City.
55. PT Batik Solo Trans, 2013. PT Bengawan Solo Trans Mewujudkan Batik Solo Trans.
56. GIZ, 2012. Laporan Kegiatan Bantuan Teknis. Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City. Period January-March 2012.
57. GIZ, 2013. Masterplan Transportasi Perkotaan Kota Surakarta. Sustainable Urban Transport Improvement Project Solo City.
58. Dishubkominfo Kota Surakarta, 2014. Studi Jaringan Angkutan Umum Terintegrasi di Kota Surakarta.
59. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 101 Tahun 2014 tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak Kendaraan Bermotor Tahun 2015.

60. Damianus, 2015. Penataan Trayek, Pemkot Solo Ultimatum Pemilik Angkutan <http://www.kebumenekspress.com/2015/11/penataan-trayek-pemkot-solo-ultimatum.html> (diakses 12 November 2022)
61. Akta Pendirian Koperasi Bersama Satu Tujuan Nomor 182 Tanggal 27 Agustus 2015. Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) SK Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 9-XVII-PPAT-2008, Shallman, SE, SH, MM, MKn.
62. Akta Pendirian Koperasi Jasa Trans Roda Sejati (TRS) Nomor 34 Tanggal 18 Mei 2016. Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT) SK Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 3-X.A-2005 Tanggal 11 Pebruari 2005, Tegar Pembangun Dayu Putro, SH.
63. Dishubkominfo Kota Surakarta, 2016. Studi Jaringan Angkutan Umum Terintegrasi di Kota Surakarta.
64. Surat Kapolri No. B/1178/II/2016/Korlantas tentang Petunjuk dan Arahan terkait Regident Ranmor Umum Milik Pemerintah.
65. Keputusan Walikota Surakarta Nomor 059/90/1/2016 tentang Penerapan Pola Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum Daerah Unit Pelaksana Teknis Dinas Transportasi.
66. Dishubkominfo Kota Surakarta, 2017. Rute Angkutan Umum Batik Solo Trans.
67. Kementerian Perhubungan, 2017. Berita Acara Serah Terima hasil Pekerjaan Untuk Dipergunakan Dalam Tugas-Tugas Operasional Nomor: KU.003/4/I/BASTO-AO/SATKER-DAMM/2017, Tanggal 31 januari 2017.
68. BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2018. Data Feeder Batik Solo Trans.
69. BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2019. Data Feeder Batik Solo Trans
70. BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2016. Data Feeder Batik Solo Trans.
71. BLUD UPT Transportasi Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2019. Data Angkutan Umum Kota Surakarta.
72. Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2019. Kajian Jasa Konsultan Evaluasi Koridor Batik Solo Trans.
73. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Tengah, 2019. Studi Pengembangan Angkutan Aglomerasi Perkotaan Wilayah Subosukawonosraten
74. Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2021. Jasa Konsultansi Penyusunan Kajian Evaluasi Buy The Service di Kota Surakarta.
75. Rusdiyana, N. 2017. Wajah Baru Shelter Kerten. <https://surakarta.go.id/?p=8395> (diakses 12 November 2022)
76. Richard Meakin, 2004. Training Course: Bus Regulation and Planning - Bus Sector Reform. GTZ. Division 44 Environment and Infrastructure Sector Project "Transport Policy Advice".

77. Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
78. Peraturan Menteri Nomor 27 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan
79. Dinas Perhubungan Kota Surakarta, 2022. Kajian Indeks Kepuasan Masyarakat Terhadap Pelayanan Batik Solo Trans.
80. Mahardi, P, Sudibyo, T, Widayanti, F. R, 2019. Analisis Kualitas Pelayanan Bus Kota Surabaya Berdasarkan Persepsi Pengguna Dengan Metode Importance Performance Analysis (IPA). Jurnal Proteksi Volume 1 Nomor 1 Tahun 2019, Universitas Negeri Surabaya.
81. Supranto. J. 2001. Pengukuran Tingkat Kepuasan Pengguna. Jakarta: Bineka Cipta.
82. Peraturan Daerah Kota Surakarta Nomor 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surakarta Tahun 2021-2041.
83. Dinas Perhubungan Provinsi, Kota, Kabupaten di 10 Kota BTS, 2022. Audiensi ITDP dan Pemerintah Provinsi, Kota, Kabupaten di 10 Kota BTS terkait Evaluasi BTS.

Lampiran

Tabel A.1. Gap indikator pelayanan bus BST Koridor 1

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	X	Y	Gap
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	3,80	3,95	-0,15
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	3,72	4,53	-0,81
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	3,40	4,52	-1,12
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	4,05	4,52	-0,47
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	3,79	4,30	-0,51
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	3,71	4,51	-0,80
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	3,99	4,38	-0,39
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	3,84	4,17	-0,33
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	4,18	4,60	-0,42
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	3,95	4,64	-0,69
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	4,01	4,65	-0,64
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	3,44	4,67	-1,23
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	4,09	4,36	-0,27
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	3,97	4,68	-0,71
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	4,49	4,65	-0,16
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	4,49	4,44	0,05
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	4,35	4,50	-0,15
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan		3,96	4,47	-0,52

Sumber: Hasil Analisis, 2022

X=indeks kinerja kualitas pelayanan BST yang dipersepsikan oleh pengguna

Y=indeks kualitas pelayanan BST yang diharapkan berdasarkan kepentingan

Tabel A.2. Gap indikator pelayanan bus BST Koridor 2, 3, 4, 5, 6, dan feeder BST Koridor 7-12

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Gap					
		K 2	K 3	K 4	K 5	K 6	K 7-12
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	-0,21	-0,30	-0,23	-0,18	-0,16	-0,32
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	-0,75	-0,59	-0,77	-0,77	-0,81	-0,78
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	-1,25	-1,18	-1,33	-1,19	-1,39	-1,59
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	-0,58	-0,52	-0,63	-0,33	-0,62	-1,14
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	-0,47	-0,66	-0,63	-0,39	-0,64	-0,89
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	-0,72	-0,54	-0,63	-0,61	-0,55	-0,59
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	-0,38	-0,29	-0,36	-0,34	-0,23	-0,49
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	-0,30	-0,35	-0,26	-0,24	-0,27	-0,44
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	-0,42	-0,55	-0,39	-0,39	-0,39	-0,70
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	-0,66	-0,47	-0,59	-0,53	-0,53	-0,58
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	-0,44	-0,23	-0,38	-0,40	-0,48	-0,54
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	-1,14	-1,10	-1,11	-1,11	-1,06	-1,72
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	-0,05	-0,10	-0,15	-0,24	-0,17	-0,64

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Gap					
		K 2	K 3	K 4	K 5	K 6	K 7-12
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	-0,74	-0,49	-0,58	-0,69	-0,70	-0,69
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	-0,19	-0,22	-0,22	-0,20	-0,24	-0,20
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	-0,04	-0,08	-0,26	0,02	-0,26	-0,51
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	-0,21	-0,16	-0,07	-0,17	-0,16	-0,32
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan		-0,50	-0,46	-0,51	-0,46	-0,51	-0,74

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Catatan: K: Koridor

Tabel A.3. Tingkat kesesuaian pelayanan bus BST Koridor 1

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Bobot Kinerja	Bobot Harapan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	380	395	96,2%	Tinggi
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	372	453	82,1%	Tinggi
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	340	452	75,2%	Sedang
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	405	452	89,6%	Tinggi
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	379	430	88,1%	Tinggi
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	371	451	82,3%	Tinggi
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	399	438	91,1%	Tinggi

8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	384	417	92,1%	Tinggi
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	418	460	90,9%	Tinggi
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	395	464	85,1%	Tinggi
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	401	465	86,2%	Tinggi
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	344	467	73,7%	Sedang
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	409	436	93,8%	Tinggi
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	397	468	84,8%	Tinggi
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	449	465	96,6%	Tinggi
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	449	444	101,1%	Tinggi
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	435	450	96,7%	Tinggi
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan				88,6%	Tinggi

Sumber: Hasil Analisis, 2022 Tingkat Kepuasan: <10% Rendah; 41%-79% Sedang; ≥ 80%

Tinggi

Tabel A.4. Tingkat kesesuaian pelayanan bus BST Koridor 2 dan 3

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
		Koridor 2		Koridor 3	
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	94,8%	Tinggi	92,8%	Tinggi
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	83,0%	Tinggi	86,4%	Tinggi
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	71,8%	Sedang	74,1%	Sedang
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	86,9%	Tinggi	88,2%	Tinggi
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	89,0%	Tinggi	84,8%	Tinggi
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	83,5%	Tinggi	87,6%	Tinggi
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	91,2%	Tinggi	93,2%	Tinggi
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	92,8%	Tinggi	91,8%	Tinggi
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	90,6%	Tinggi	88,0%	Tinggi
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	85,7%	Tinggi	89,9%	Tinggi
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	90,2%	Tinggi	94,9%	Tinggi
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	74,9%	Sedang	75,6%	Sedang
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	98,8%	Tinggi	97,6%	Tinggi
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	84,2%	Tinggi	89,2%	Tinggi
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	95,8%	Tinggi	95,2%	Tinggi
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	99,1%	Tinggi	98,1%	Tinggi
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus	95,2%	Tinggi	96,4%	Tinggi

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
		Koridor 2		Koridor 3	
	memudahkan penumpang melakukan perjalanan				
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan		88,7%	Tinggi	89,6%	Tinggi

Sumber: Hasil Analisis, 2022 *Tingkat Kepuasan: <10% Rendah; 41%-79% Sedang; ≥ 80% Tinggi*

Tabel A.5. Tingkat kesesuaian pelayanan bus BST Koridor 4 dan 5

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
		Koridor 4		Koridor 5	
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	94,3%	Tinggi	95,3%	Tinggi
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	82,7%	Tinggi	82,6%	Tinggi
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	70,1%	Sedang	73,1%	Sedang
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	86,1%	Tinggi	92,5%	Tinggi
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	85,4%	Tinggi	91,1%	Tinggi
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	85,6%	Tinggi	86,2%	Tinggi
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	91,7%	Tinggi	92,0%	Tinggi
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	93,8%	Tinggi	94,2%	Tinggi
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	91,4%	Tinggi	91,5%	Tinggi
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	87,1%	Tinggi	88,4%	Tinggi
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	91,6%	Tinggi	91,2%	Tinggi
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	75,1%	Sedang	75,6%	Sedang
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	96,5%	Tinggi	94,4%	Tinggi

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
		Koridor 4		Koridor 5	
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	87,3%	Tinggi	85,2%	Tinggi
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	95,1%	Tinggi	95,7%	Tinggi
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	94,1%	Tinggi	100,5%	Tinggi
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	98,4%	Tinggi	96,2%	Tinggi
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan		88,6%	Tinggi	89,8%	Tinggi

Sumber: Hasil Analisis, 2022 Tingkat Kepuasan: <10% Rendah; 41%-79% Sedang; ≥ 80%

Tinggi

Tabel A.6. Tingkat kesesuaian pelayanan bus BST Koridor 6 dan feeder BST Koridor 7-12

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
		Koridor 6		Koridor 7-12	
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	96,1%	Tinggi	92,5%	Tinggi
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	81,8%	Tinggi	81,9%	Tinggi
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	69,5%	Sedang	64,4%	Sedang
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	86,3%	Tinggi	74,0%	Sedang
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	85,5%	Tinggi	79,0%	Sedang
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	87,4%	Tinggi	86,6%	Tinggi
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	94,7%	Tinggi	88,9%	Tinggi
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	93,6%	Tinggi	89,8%	Tinggi
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	91,3%	Tinggi	84,8%	Tinggi
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	88,4%	Tinggi	87,6%	Tinggi

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan	Tingkat Kesesuaian	Keterangan
		Koridor 6		Koridor 7-12	
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	89,5%	Tinggi	88,4%	Tinggi
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	76,8%	Sedang	62,4%	Sedang
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	96,1%	Tinggi	85,1%	Tinggi
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	84,9%	Tinggi	84,9%	Tinggi
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	94,9%	Tinggi	95,6%	Tinggi
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	94,2%	Tinggi	88,5%	Tinggi
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	96,4%	Tinggi	92,5%	Tinggi
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan		88,7%	Tinggi	83,4%	Tinggi

Sumber: Hasil Analisis, 2022 Tingkat Kepuasan: <10% Rendah; 41%-79% Sedang; ≥ 80% Tinggi

Tabel A.7. Kuadran diagram IPA kualitas pelayanan bus BST Koridor 1

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	X	Y	Kuadran
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	3,80	3,95	C
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	3,72	4,53	A
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	3,40	4,52	A
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	4,05	4,52	B
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	3,79	4,30	C
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	3,71	4,51	A
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	3,99	4,38	D

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	X	Y	Kuadran
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	3,84	4,17	C
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	4,18	4,60	B
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	3,95	4,64	A
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	4,01	4,65	B
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	3,44	4,67	A
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	4,09	4,36	D
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	3,97	4,68	B
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	4,49	4,65	B
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	4,49	4,44	D
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	4,35	4,50	B
Rata-rata penilaian terhadap 17 pernyataan		3,96	4,47	

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Tabel A.8. Kuadran diagram IPA kualitas pelayanan bus bus BST Koridor 2, 3, 4, 5, 6, dan feeder BST Koridor 7-12

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Kuadran					
		K 2	K 3	K 4	K 5	K 6	K 7-12
1	Penumpang mudah mendapatkan kartu <i>e-money</i> dan pengisiannya	C	C	C	C	D	D
2	Akses pejalan kaki berupa trotoar dan penyeberangan jalan terhubung dengan halte secara nyaman dan selamat	A	C	A	A	A	C
3	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil untuk mengakses halte	A	A	A	A	A	A
4	Penumpang dimudahkan dengan adanya informasi pelayanan di halte (nama halte, rute koridor, peta jaringan koridor, dan pengaduan gangguan keselamatan)	A	A	A	D	A	C
5	Penerangan di halte memberi rasa aman dan nyaman bagi penumpang	C	C	C	D	C	C
6	Ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan bus	C	C	C	A	C	D
7	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar koridor BST dari tempat berangkat sampai tujuan akhir	D	D	D	C	D	D
8	Penumpang mudah melakukan perpindahan antar angkutan umum BST dengan angkutan umum lainnya	C	C	D	C	C	D
9	Penumpang dapat naik dan turun dari halte ke bus (dan sebaliknya) dengan aman, nyaman dan selamat	B	B	B	B	B	B
10	Perilaku pengemudi ketika menaikkan dan menurunkan penumpang yang berkeselamatan	B	B	B	B	B	B
11	Pengemudi berperilaku sopan, ramah dan membantu penumpang dalam berbagai kebutuhan khusus	B	B	B	B	B	B
12	Kemudahan bagi penumpang yang menggunakan kursi roda, disabilitas, lansia, anak-anak dan ibu hamil di dalam bus	A	A	A	A	A	A
13	Tersedianya informasi identitas pengemudi dan pengaduan gangguan keamanan memberikan rasa aman	D	D	D	D	D	C
14	Tingkah laku pengemudi saat mengemudikan bus tidak ngebut, tidak ugal-ugalan dan tidak melanggar aturan lalu lintas	B	B	B	B	B	B
15	Bus dalam kondisi bersih dan fasilitas dalam bus berfungsi dengan baik	B	B	B	B	B	B
16	Fasilitas AC memberikan rasa nyaman bagi penumpang	D	D	D	D	D	D

No	Pernyataan Indikator Pelayanan	Kuadran					
		K 2	K 3	K 4	K 5	K 6	K 7-12
17	Tersedianya informasi audio visual terkait "halte yang akan dilewati" dalam bus memudahkan penumpang melakukan perjalanan	B	B	B	B	B	-

Sumber: Hasil Analisis, 2022

Catatan: K: Koridor