



INNOVATIVE: Journal Of Social Science Research

Volume 3 Nomor 2 Tahun 2023 Page 5167-5180

E-ISSN 2807-4238 and P-ISSN 2807-4246

Website: <https://j-innovative.org/index.php/Innovative>

Implementasi Program Buy The Service Kementerian Perhubungan Pada Transportasi Massal Di Kabupaten Banyumas

Ipoeng Martha Marsikun^{1✉}, Andi Zaelani², Muslih Faozanudin³, Denok Kurniasih⁴

Magister Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Jenderal Soedirman Purwokerto

Email: ipoeng.marsikun@mhs.unsoed.ac.id^{1✉}

Abstrak

Penelitian ini memberikan pemahaman yang lebih baik tentang implementasi program buy the service kementerian perhubungan pada transportasi massal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui keberhasilan program implementasi program buy the service Kementerian Perhubungan pada transportasi massal di Kabupaten Banyumas. Sebuah kebijakan dikatakan berhasil apabila sudah efektif dan efisien. Pendekatan yang digunakan pendekatan kuantitatif dengan desain deskriptif untuk menjawab hipotesis penelitian. Hasil penelitian yaitu berdasarkan hasil survei yang diperoleh, implementasi kebijakan BTS dapat dikategorikan efektif dalam dikategorikan cukup efektif. Hal ini juga dapat dilihat dari prosentase Load Factor penumpang yang semakin membaik dan tentunya karena masih adanya pemberlakuan pembatasan kegiatan masyarakat jadi penumpang akan memilih moda transportasi yang aman nyaman dan sehat.

Kata Kunci: *membeli layanan; angkutan; dampak; pembangunan kota, transportasi umum*

Abstract

This research provides a better understanding of the implementation of the Ministry of Transportation's buy the service program on mass transportation. This study aims to determine the success of the implementation of the Ministry of Transportation's buy the service program on mass transportation in Banyumas Regency. A policy is said to be successful if it is effective and efficient. The approach used is a quantitative approach with a descriptive design to answer the research hypothesis. The results of the research are based on the survey results obtained, the implementation of BTS policies can be categorized as effective in the category of quite effective. This can also be seen from the percentage of passengers' Load Factor which is getting better and of course because there are still restrictions on community activities so passengers will choose a mode of transportation that is safe, comfortable and healthy.

Keyword: buy the service; transportation; impact; urban development, public transportation

PENDAHULUAN

Secara umum, kota-kota dihadapkan dengan berbagai tantangan dalam lingkup lingkungan, sosial, kesehatan dan ekonomi yang berkaitan dengan transportasi, tidak terbatas pada kemacetan lalu lintas, polusi udara, serta upaya promosi moda transportasi umum yang ramah lingkungan dan berkelanjutan (Arnold et al., 2023). Jika permasalahan transportasi seperti kemacetan lalu lintas, polusi udara, dan kurangnya promosi moda transportasi umum yang berkelanjutan tidak diselesaikan, dapat terjadi dampak negatif yang signifikan pada kota dan masyarakat yang tinggal di sana (Malasique et al., 2022).

Transportasi memainkan peran kunci dalam merencanakan pembangunan kota yang berkelanjutan dan mengurangi emisi gas rumah kaca perkotaan. Saat ini, banyak kota yang berniat untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi (Zhou et al., 2023). Kota-kota di seluruh dunia telah mengembangkan tujuan dan kebijakan pembangunan berkelanjutan untuk memandu transisi dari sistem transportasi berbasis mobil tradisional ke peningkatan penggunaan transportasi umum, bersepeda dan berjalan kaki (Nieuwenhuijsen, 2020). Meskipun bentuk fisik kota dan struktur tata kelola yang mengelilinginya memengaruhi layanan angkutan umum, ada banyak faktor lain yang harus dipertimbangkan saat menangani transportasi yang keberlanjutan. (Miller et al., 2016)

Kota-kota besar di Indonesia mengalami permasalahan terkait kemacetan yang sangat parah. Fenomena ini disebabkan oleh fakta bahwa sebagian besar masyarakat Indonesia saat ini mengandalkan mobil dan motor pribadi sebagai sarana transportasi yang semakin berkembang dan semakin tidak terkendali. Ketergantungan yang tinggi terhadap mobil/motor, rendahnya kualitas angkutan umum, dan penurunan penggunaan angkutan umum di kota-kota juga memperparah situasi tersebut (Rakamandi & Winaya, 2022). Pemerintah Indonesia telah

berusaha untuk mengubah industri transportasi umum dengan tujuan mendorong para penumpang untuk beralih ke angkutan umum, melalui pengembangan sistem Bus Rapid Transit (BRT) dengan skema Buy The Service(BTS) dan pada tahun 2020, Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan upaya terbaru untuk melakukan perubahan tersebut.

Program Buy The Service (BTS) adalah sebuah inisiatif dari Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan yang bertujuan untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi umum dan mengurangi kemacetan di kota-kota besar di Indonesia. Program ini melibatkan sektor swasta dalam pengadaan dan pengoperasian angkutan umum dengan konsep jangka panjang, dimana perusahaan transportasi swasta diharapkan mampu memberikan layanan transportasi umum yang lebih baik dan efisien. Melalui program BTS, pemerintah Indonesia memberikan insentif berupa subsidi Biaya Operasional Kendaraan(BOK) bagi perusahaan transportasi umum swasta yang memenuhi kriteria tertentu, seperti memiliki armada angkutan umum yang memenuhi standar keselamatan dan lingkungan, serta memberikan pelayanan yang baik dan terukur kepada masyarakat.

Sebagai Kabupaten yang sedang berkembang, sistem transportasi di Kabupaten Banyumas terus mengalami perkembangan. Transportasi darat di Kabupaten Banyumas didominasi oleh angkutan umum seperti bus, minibus, dan ojek yang melayani rute antarkota dan dalam kota. Selain itu, terdapat juga taksi yang menjadi pilihan transportasi alternatif bagi masyarakat. Namun, kendaraan pribadi seperti mobil dan motor tetap menjadi pilihan utama bagi sebagian besar masyarakat di Kabupaten Banyumas dan khususnya Purwokerto sebagai Kota Kabupatennya, yang berdampak pada kemacetan lalu lintas di beberapa wilayah kota. Studi kasusnya adalah implementasi BTS di Kabupaten Banyumas, di mana otoritas lokal mengembangkan rencana mobilitas pada tahun 2021 yang menetapkan serangkaian kebijakan untuk membuat kota lebih berkelanjutan bagi lingkungan.

Kementerian Perhubungan meluncurkan program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service (BTS) sebagai upaya untuk meningkatkan pelayanan transportasi umum yang lebih efisien, cepat, dan nyaman. Program ini menawarkan moda transportasi yang terintegrasi dengan sistem pembayaran non-tunai dan dilengkapi dengan teknologi canggih seperti aplikasi pembelian tiket QRIS dan pemantauan real-time guna mendorong masyarakat untuk beralih ke transportasi yang lebih ramah lingkungan, murah, aman dan nyaman. Meskipun demikian, masih terdapat kekurangan dalam sistem transportasi di Kabupaten Banyumas, seperti terbatasnya jangkauan layanan angkutan umum, serta masalah kemacetan di wilayah pusat kota yang masih cukup sering terjadi. Pemerintah dan masyarakat Banyumas perlu terus mengembangkan dan memperbaiki berbagai aspek tersebut untuk mencapai kemajuan yang

lebih baik lagi di masa depan.

Implementasi program BTS di Kabupaten Banyumas dimulai sejak Desember 2021. Dampak terhadap Kabupaten Banyumas tergantung pada beberapa faktor antara lain kualitas dan aksesibilitas pelayanan angkutan umum, kesadaran dan partisipasi masyarakat, serta efektivitas pelaksanaan program. Kendala terbesar adalah ketika Operator Lokal (existing) yang sudah lama melayani masyarakat seperti angkutan perkotaan (angkot), angkutan pedesaan (angkudes) dan angkutan penumpang lainnya yang rute/jalurnya terpakai oleh BTS Trans Banyumas merasa tergerus penghasilannya dan akan tersingkir.

Mereka telah melayani masyarakat dengan modal dan kreasi sendiri tiba tiba akan dihilangkan tentunya mereka protes dan sangat menolak. Namun ketika mereka diajak berdialog dan berdiskusi akhirnya operator existing bersama sama membuat sebuah konsorsium yang berbadan hukum dan siap mengelola operasional BTS Trans Banyumas. Dengan mengikuti Lelang Terbuka Program BTS Kementerian Perhubungan akhirnya PT. Banyumas Raya Transportasi berhasil mendapatkan program ini dan diimplementasikan di wilayah Kabupaten Banyumas.

Keberhasilan program BTS di Kabupaten Banyumas dapat memberikan beberapa dampak positif bagi pengelolaan angkutan lokal, antara lain peningkatan kualitas pelayanan, penumpang yang lebih banyak dan kemacetan lalu lintas yang berkurang. Angkutan umum yang lebih baik memungkinkan orang untuk menggunakan angkutan umum lebih sering, mengurangi jumlah mobil di jalanan dan pada akhirnya mengurangi emisi gas rumah kaca. Selain itu, program BTS dapat memberikan dampak positif bagi masyarakat dengan menyediakan transportasi umum yang lebih terjangkau dan mudah dijangkau sehingga memudahkan masyarakat untuk berkeliling kota. Pelaksanaan program tersebut juga dapat menciptakan lapangan kerja bagi penduduk lokal di sektor transportasi.

Namun, untuk mencapai manfaat tersebut, implementasi program harus efektif, dan partisipasi serta kesadaran masyarakat sangat penting. Pemerintah harus memastikan pelayanan angkutan umum dapat diandalkan, aman, mudah diakses, serta memiliki infrastruktur dan fasilitas yang memadai seperti halte dan jalur pedestrian. Selain itu, untuk mensukseskan program, penting untuk mengedukasi masyarakat tentang manfaat program dan mendorong partisipasi dalam penggunaan transportasi umum.

Kajian ini dilakukan dengan mengumpulkan data melalui studi pustaka dan data skunder, dan dianalisis menggunakan kriteria efektivitas program yang telah dijelaskan oleh Campbell dan Siagian. Menurut Campbell (dalam Mutiarin, 2014), pengukuran efektivitas program yang paling penting adalah keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap

program, kesesuaian input dan output, serta pencapaian tujuan menyeluruh. Hasil kajian ini disusun dalam beberapa bagian, diantaranya menjelaskan tinjauan pustaka terkait sistem BTS, metodologi program BTS, contoh numerik menggunakan data dari perusahaan penyedia jasa, dan studi kasus nyata di Kabupaten Banyumas. Selanjutnya, hasil studi kasus akan dibahas di bagian hasil, dan di akhir artikel, penulis akan memberikan kesimpulan mengenai kontribusi penelitian ini, keterbatasan yang ada, serta saran untuk penelitian masa depan.

Dengan adanya pengembangan analisis ini, diharapkan dapat memberikan pemahaman yang lebih dalam mengenai efektivitas Implementasi Program Buy The Service (BTS) dalam meningkatkan manajemen transportasi umum dan mengurangi kemacetan perkotaan di Kabupaten Banyumas. Sehingga, hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah dan masyarakat dalam mengambil kebijakan yang tepat dan berkelanjutan terkait sistem transportasi umum di wilayah tersebut.

Transportasi publik seperti "Buy The Service" (BTS) merupakan program yang dicanangkan oleh pemerintah Indonesia untuk meningkatkan manajemen transportasi umum dan mengurangi kemacetan di perkotaan. Program ini bertujuan untuk meningkatkan kualitas layanan transportasi umum melalui kerja sama antara pemerintah dan sektor swasta. Dalam kerangka program BTS, pemerintah mengundang operator swasta untuk membeli hak pengelolaan koridor tertentu dari pemerintah dan mengelolanya dengan standar layanan yang ditetapkan. Pada gilirannya, operator tersebut akan mengoperasikan armada bus modern dan memberikan layanan transportasi umum yang lebih efisien dan nyaman bagi masyarakat. BTS sendiri merupakan salah satu upaya untuk mencapai target pembangunan berkelanjutan di Indonesia, terutama dalam hal mobilitas kota yang lebih berkelanjutan dan ramah lingkungan.

Menurut teori Campbell (1989), keberhasilan implementasi kebijakan dapat diukur melalui beberapa aspek, di antaranya adalah keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, kesesuaian input dan output, serta pencapaian tujuan menyeluruh.

Dalam konteks kebijakan pengembangan Transportasi publik seperti "Buy The Service" (BTS) di Kabupaten Banyumas, keberhasilan program dapat dilihat dari sejauh mana program tersebut mampu meningkatkan ketersediaan dan kualitas angkutan umum di Kabupaten Banyumas. Hal ini dapat diukur dengan membandingkan jumlah armada dan rute angkutan umum yang tersedia sebelum dan sesudah implementasi kebijakan tersebut :

1. Keberhasilan sasaran dapat dilihat dari sejauh mana program tersebut mampu mencapai tujuan yang telah ditetapkan, misalnya meningkatkan jumlah penumpang angkutan umum, mengurangi kemacetan, dan mengurangi emisi gas rumah kaca.
2. Kepuasan terhadap program dapat diukur melalui survei yang dilakukan kepada pengguna angkutan umum, untuk mengetahui sejauh mana program ini memenuhi kebutuhan mereka

dalam hal aksesibilitas, kenyamanan, dan keamanan.

3. Kesesuaian input dan output dapat dilihat dari sejauh mana sumber daya yang telah digunakan untuk implementasi program, seperti dana dan tenaga kerja, sebanding dengan hasil yang telah dicapai.
4. Pencapaian tujuan menyeluruh dapat dilihat dari sejauh mana program ini mampu meningkatkan kualitas hidup masyarakat di Kabupaten Banyumas secara keseluruhan, terutama dalam hal pengurangan kemacetan, polusi udara, dan waktu tempuh yang lebih efisien. Dengan demikian, teori Campbell dapat digunakan sebagai acuan untuk mengukur keberhasilan implementasi kebijakan pengembangan BTS di Kabupaten Banyumas.

METODE PENELITIAN

Sebagai teknik analisis untuk mendukung pengumpulan dan analisis data yang dibutuhkan untuk mengetahui efektivitas Program Buy The Service (BTS) dalam meningkatkan manajemen transportasi umum dan mengurangi kemacetan perkotaan di Kabupaten Banyumas. Pendekatan kuantitatif deskriptif dipilih untuk mengukur indikator penelitian dengan melihat presentasi hasil pengolahan data penelitian (Purwanto & Sulityastuti, 2017). Penelitian ini juga menggunakan Studi Pustaka (Librari Research) yang merupakan serangkaian kegiatan yang berkaitan dengan metode pengumpulan data pustaka, membaca dan mencatat diolah menjadi bahan penelitian. Pengumpulan data dilakukan dari berbagai literatur (Zed 2018). Literatur yang dipelajari berbentuk jurnal dokumentasi serta catatan penting yang berkaitan dengan tujuan penelitian. Fokus penelitian kepustakaan yaitu menemukan berbagai teori, hukum, saran, prinsip, pendapat, gagasan, dan sebagainya yang bisa dipergunakan untuk menganalisis dan memecahkan permasalahan yang dipelajari (Zed, 2018).

Lokasi penelitian terfokus pada efektivitas implementasi program BTS Trans Banyumas dari kementerian perhubungan di Kabupaten Banyumas dengan Operator PT. Banyumas Raya Transportasi selama Tahun 2022. Sumber data sekunder diambil dari PT. Banyumas Raya Transportasi yang telah ditabulasikan menjadi beberapa katagori.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kabupaten Banyumas mengimplementasikan program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service sejak Desember 2021. Tujuan program tersebut untuk meningkatkan pelayanan transportasi umum yang lebih efisien, cepat, dan nyaman. Program ini menawarkan moda transportasi yang terintegrasi dengan sistem pembayaran non-tunai dan dilengkapi dengan teknologi canggih seperti aplikasi pembelian tiket QRIS dan pemantauan real-time guna mendorong masyarakat untuk beralih ke transportasi yang lebih ramah lingkungan, murah,

aman dan nyaman. Program tersebut berhasil apabila sudah efektif. Menurut teori Campbell (1989), keberhasilan implementasi kebijakan dapat diukur melalui beberapa aspek, di antaranya adalah keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, kesesuaian input dan output, serta pencapaian tujuan menyeluruh

Berdasarkan hasil survei yang diperoleh, implementasi kebijakan BTS dapat dikategorikan sebagai cukup efektif dalam meningkatkan layanan transportasi publik di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan cukup efektif. program tersebut tentunya belum semua tujuan dari program tersebut dapat terlaksanan 100%. Masih terdapt beberapa kendala dilapangan seperti adalah ketika Operator Lokal (existing) yang sudah lama melayani masyarakat seperti angkutan perkotaan (angkot), angkutan pedesaan (angkudes) dan angkutan penumpang lainnya yang rute/jalurnya terpakai oleh BTS Trans Banyumas merasa tergerus penghasilannya dan akan tersingkir. Hal ini dapat dilihat dari empat dimensi variabel efektivitas,yaitu keberhasilan program, keberhasilan sasaran, kepuasan terhadap program, kesesuaian input dan output, serta pencapaian tujuan menyeluruh. Adapaun keempat dimensi tersebut akan dibahas sebagai brikut.

Keberhasilan sasaran

Keberhasilan sasaran implementasikan program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupatern Banyumas dapat dikategorikan kurang berhasil. Hal ini dapat dilihat dari

Tabel 1.

Jumlah Angkutan Umum Aktif di Kabupaten Banyumas Tahun 2021 dan 2022

No	Jenis Angkutan	Jumlah Armada 2021	Dalam persen %	Kapasitas (Per Ritase) 2021	Dalam persen %	Jumlah Armada 2022	Dalam persen %	Kapasitas (Per Ritase) 2022	Dalam persen %
1	Antar Kota Antar Propinsi (AKAP)	50	3,31	1.510	6,33	47	3,08	1.410	5,57
2	Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP)	260	17,21	8.640	36,25	260	17,04	8.640	34,15
3	BTS Trans Banyumas	-	0,00	-	0,00	52	3,41	2.080	8,22

No	Jenis Angkutan	Jumlah Armada 2021	Dalam persen %	Kapasitas (Per Ritase) 2021	Dalam persen %	Jumlah Armada 2022	Dalam persen %	Kapasitas (Per Ritase) 2022	Dalam persen %
4	Angkutan Perkotaan (Angkot)	328	21,71	4.300	18,04	294	19,27	3.784	14,96
5	Angkudes (Angkutan Perdesaan)	596	39,44	5.654	23,72	596	39,06	5.654	22,35
6	Taksi	46	3,04	184	0,77	46	3,01	184	0,73
7	Angkutan Antar Jemput/Travel	106	7,02	848	3,56	106	6,95	848	3,35
8	Angkutan Pariwisata (7 Operator)	125	8,27	2.700	11,33	125	8,19	2.700	10,67
	Jumlah	1.511	100,00	23.836	100	1.526	100,00	25.300	100

Sumber data : Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas

Berdasarkan data diatas diketahui jumlah armada angkutan umum aktif dari Tahun 2021 ke 2022 memiliki menurun kurang signifikan kecenderungan tersebut dapat dilihat dari indikator jumlah armada yang menurun rata-rata sebesar 0,06 % sementara untuk kapasitas Kapasitas (Per Ritase) dari Tahun 2021 ke 2022 memiliki kecenderungan menurun rata-rata sebesar 0,04 %. Jumlah armada angkutan umum aktif dari Tahun 2021 ke 2022 memiliki menurun kurang signifikan. Hal ini dikarenakan masih banyaknya armada angkutan yang sudah masih beroperasi sampai dengan saat ini. Seharusnya adanya BST dapat mengurangi jumlah armada angkutan kota yang sudah tua masih beroperasi, tidak hanya hal itu saja armada angkutan umum berbasis online yang tidak berbasis masa juga mendominasi dan menjadi tren saat ini.

Krisis persepsi pengguna mengacu pada situasi di mana persepsi atau pandangan pengguna terhadap suatu produk, layanan, atau kebijakan mengalami masalah atau ketidakpuasan yang signifikan. Dalam konteks transportasi publik, krisis persepsi pengguna dapat timbul ketika pengguna merasa tidak puas dengan kualitas layanan, kehandalan,

kenyamanan, atau aksesibilitas dan jumlah koridor transportasi publik yang tersedia. Koridor dapat berpengaruh terhadap persepsi pengguna terhadap transportasi publik. Koridor merujuk pada rute atau jalur yang digunakan oleh transportasi publik untuk menghubungkan berbagai tujuan. Berikut adalah beberapa faktor mengapa koridor dapat mempengaruhi persepsi pengguna:

- Kecepatan dan waktu perjalanan: Koridor yang efisien dan memiliki waktu perjalanan yang cepat dapat meningkatkan persepsi pengguna terhadap transportasi publik. Pengguna cenderung lebih puas jika mereka dapat mencapai tujuan mereka dengan cepat dan tanpa terlalu banyak waktu tunggu di tengah jalan.
- Keterjangkauan dan aksesibilitas: Koridor yang meliputi daerah yang luas dan memiliki aksesibilitas yang baik dapat meningkatkan persepsi pengguna terhadap transportasi publik. Pengguna akan merasa lebih puas jika mereka dapat dengan mudah mengakses berbagai tempat dan fasilitas dengan menggunakan transportasi publik.
- Kualitas layanan: Koridor dengan kualitas layanan yang baik, seperti kebersihan kendaraan, kenyamanan, keamanan, dan informasi yang jelas, dapat meningkatkan persepsi pengguna terhadap transportasi publik. Pengguna cenderung memiliki pengalaman yang lebih positif jika layanan yang diberikan di dalam koridor tersebut memenuhi harapan mereka.
- Kepadatan dan kenyamanan: Koridor dengan tingkat kepadatan yang terkendali dan fasilitas yang memadai untuk menampung penumpang dapat meningkatkan persepsi pengguna terhadap transportasi publik. Pengguna akan merasa lebih nyaman jika mereka tidak merasa terlalu penuh atau sesak saat menggunakan transportasi publik.

Berdasarkan alasan tersebut maka dapat berpengaruh terhadap persepsi kritis pengguna Bts. Hal ini dapat dilihat dari tabel hasil survei persepsi kritis pengguna BTS berikut:

Tabel 2. Data Aspek krisis persepsi pengguna BTS Tahun 2022

Aspek Kritis Persepsi Pengguna BTS	Palembang	Solo	Yogyakarta	Denpasar	Medan
Kebutuhan menggunakan layanan BTS Teman Bus (Need)					
Ke Sekolah	12%	6%	11%	4%	16%
Ke Tempat Bekerja	29%	20%	20%	15%	30%
Kendaraan yang dimiliki pengguna layanan BTS (Shifting to BTS)					
Roda 2 (Motor)	60%	77%	56%	61%	52%
Roda 4 (Mobil)	3%	3%	7%	4%	3%
Seberapa kerap layanan BTS digunakan pengguna dalam Satu Minggu?(Wants-Frequently)					
3-10 Kali dalam Seminggu (Pulang Pergi)	40%	40%	34%	47%	43%
Lebih Dari 10 Kali dalam Seminggu (Pulang Pergi)	20%	29%	21%	32%	26%
Data Responden di Kota Lama (BTS-1) : 10.294 Responden					
Aspek Kritis Persepsi Pengguna BTS	Makassar	Banyumas	Bandung	Banjarmasin	Surabaya
Kebutuhan menggunakan layanan BTS Teman Bus (Need)					
Ke Sekolah	10%	6%	42%	6%	7%
Ke Tempat Bekerja	18%	26%	27%	33%	31%
Kendaraan yang dimiliki pengguna layanan BTS (Shifting to BTS)					
Roda 2 (Motor)	54%	66%	63%	67%	58%
Roda 4 (Mobil)	5%	4%	3%	4%	12%
Seberapa kerap layanan BTS digunakan pengguna dalam Satu Minggu?(Wants-Frequently)					
3-10 Kali dalam Seminggu (Pulang Pergi)	21%	34%	22%	20%	13%
Lebih Dari 10 Kali dalam Seminggu (Pulang Pergi)	33%	44%	37%	40%	38%
Data Responden di Kota Baru (BTS-2) : 9.556 Responden					

Sumber : Kementerian Perhubungan & PT Surveyor Indonesia

Dari tabel diatas diketahui hasil survei persepsi kritis pengguna BTS di Kabupaten Banyumas. Untuk tingkat kebutuhan pengguna layanan BTS Teman Bus (Need) kekesekolahan

sebesar 6%, ke tempat bekerja 26%. Kendaraan yang dimiliki pengguna layanan BTS (Shifting to BTS) untuk roda dua sebesar 66 %, roda empat (mobil) sebesar 4%. Sebesara kerap layanan BTS digunakan pengguna dalam satu minggu untuk menggunakan 3-10 kali dalam seminggu (pulang pergi) sebesar 234%, lebih dari 3-10 kali dalam seminggu (pulang pergi) sebesar 44%.

Untuk tingkat kebutuhan pengguna layanan BTS Teman Bus (Need) kesekolah sangat terjadi perbedaan yang signifikan. angka sasaran pengguna untuk kalangan pelajar masih sangat kecil bila dibandingkan dengan kalangan perkerja. Hal ini dapat dimungkinkan ketepatan waktu bagi pengguna layanan belum terpenuhi. Bisa jadi kurangnya pelajar dalam menggunakan BTS dikarenakan alasan apabila mereka menggunakan BTS akan terlambat sekolah karena durasi BTS yang terlalu panjang jaraknya atau belum adanya koridor yang melewati ke sekolah para sasaran pengguna. Apabila dikaitkan dengan kalangan pekerja dapat dimungkinkan bahwa sarasan yang menggunakan layanan adalah pekerja yang tidak terlalu terikat jam masuk kerja dan atau koridor yang sudah ada lebih banyak mengakses pusat yang lain daripada sarana pendidikan.

Pengguna layanan BTS (Shifting to BTS) untuk roda dua didominasi oleh pengguna roda dua. Perbedaan angkanya cukup signifikan, pengguna roda empat (mobil) jauh lebih sedikit menjadi pengguna layanan BTS. Hal ini dapat dimungkinkan pengguna layanan BTS masih kelas ekonomi bawah belum menyentuh ke kalangan menengah ke atas.

Seberapa kerap layanan BTS digunakan pengguna dalam satu minggu dalam menggunakan 3-10 kali atau lebih persentasenya sangat berimbang rata-rata sebesar 39%. Bahwa BTS telah memiliki pelanggan tetap dan lama. Artinya keberhasilan sasaran implementasikan program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupatern Banyumas kurang berhasil. Banyak faktor yang mempengaruhi dalam meningkatkan jumlah pengguna layanan terutama jumlah kordor yang masih sangat terbatas.

Kepuasan terhadap program

Kepuasan terhadap program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupatern Banyumas dikategorikan memberikan kepuasan terhadap pengguna layanan. Hal ini dapat dilihat dari data sebagai berikut :

DATA PRODUKTIFITAS PENUMPANG TRANS BANYUMAS TAHUN 2022

Bulan	Koridor	Total Penumpang	Load Factor	Total Penumpang Cabungaran
Januari 2022	Koridor 1	23.964	58,19%	98.767
	Koridor 2	39.956	91,31%	
	Koridor 3	34.847	52,34%	
Februari 2022	Koridor 1	38.495	53,38%	118.442
	Koridor 2	41.509	54,19%	
	Koridor 3	38.438	33,00%	
Maret 2022	Koridor 1	35.496	53,82%	137.492
	Koridor 2	56.140	64,18%	
	Koridor 3	45.856	32,09%	
April 2022	Koridor 1	38.429	54,14%	141.087
	Koridor 2	54.657	68,13%	
	Koridor 3	48.001	35,29%	
Mei 2022	Koridor 1	49.660	64,02%	188.665
	Koridor 2	78.512	96,32%	
	Koridor 3	60.493	44,07%	
Juni 2022	Koridor 1	49.504	65,09%	195.774
	Koridor 2	83.382	104,80%	
	Koridor 3	62.888	48,21%	
Juli 2022	Koridor 1	45.037	69,95%	189.392
	Koridor 2	88.923	109,94%	
	Koridor 3	55.432	47,47%	
Agustus 2022	Koridor 1	46.406	59,05%	191.740
	Koridor 2	89.227	108,53%	
	Koridor 3	56.107	42,61%	
September 2022	Koridor 1	55.024	75,37%	229.876
	Koridor 2	110.382	138,74%	
	Koridor 3	64.470	54,79%	
Oktober 2022	Koridor 1	60.002	76,35%	246.630
	Koridor 2	112.749	137,14%	
	Koridor 3	73.879	63,31%	
November 2022	Koridor 1	37.261	49,00%	148.776
	Koridor 2	67.797	85,21%	
	Koridor 3	43.718	38,71%	
Desember 2022	Koridor 1	43.361	55,18%	170.154
	Koridor 2	72.084	87,68%	
	Koridor 3	54.709	46,88%	
TOTAL				2.056.795

Dari tabel diatas dapat dilihat dari data persentase besaran jumlah penumpang yang menggunakan BTS dengan total jumlah 2.056.795 pengguna. Indikator banyaknya masyarakat yang memanfaatkan Trans Banyumas untuk aktifitas sehari-hari memiliki kecenderungan mengalami peningkatan secara kontinue dan stabil secara periodik. Hal ini terjadi setelah adanya kebijakan diberlakukannya tarif pembayaran. Fakta tersebut menunjukkan, faktor berbayar dan taraiif harga tidak menjadi masalah bagi para pengguna layanan. Dikuatkan dengan testimoni dari para pengguna layanan bahwa tarif yang diterapkan masih sangat terjangkau. Selain itu banyak yang mengakui merasa puas dengan standar layanan yang diberikan. Mayoritas merasakan puas setelah merasakan manfaat dari Trans Banyumas.

Artinya kepuasan terhadap terhadap program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupatern Banyumas dapat dikategorikan dapat dikategorikan memberikan kepuasan.

Kesesuaian Input

Kesesuaian input dan output program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dikategorikan sangat sesuai dengan tujuan program. Hal ini dapat dilihat dari data sebagai berikut. Kesesuaian input dan output tersebut dapat dilihat dari sejauh mana sumber daya yang telah digunakan untuk implementasi program seperti dana dan tenaga kerja, sebanding dengan hasil yang telah dicapai. Kewajiban operator sebagai kemitraan swasta adalah menyediakan kebutuhan sarana dan prasarana antara lain:

- 1) 52 unit Bus Baru dengan Karoseri Laksana dan New Armada
- 2) 52 Set Perangkat IOT
- 3) 52 Set Rack Sepeda
- 4) 52 Set Media Promosi & Edukasi
- 5) Penyediaan Tenaga Kerja dengan kebutuhan Tenaga Kerja sebanyak 220 orang
- 6) Gedung Perkantoran
- 7) Gedung Pool/Garasi
- 8) Tempat Cuci Mobil
- 9) Tempat Bengkel
- 10) Mess/Istirahat Driver dan Staff
- 11) Tempat operasional di 3 Start Point
- 12) 150 Tempat Pemberhentian bus & 34 Halte (Pemda)

Data tersebut menunjukkan kewajiban yang harus di sediakan operator sebagai kemitraan swasta telah dapat terpenuhi sesuai dengan kesepakatan. Artinya kesesuaian input dan output program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan sangat sesuai dengan tujuan program.

Pencapaian tujuan menyeluruh

Pencapaian tujuan menyeluruh program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dikategorikan cukup tercapai. Pencapaian tujuan menyeluruh dapat dilihat dari sejauh mana program ini mampu meningkatkan kualitas hidup masyarakat di Kabupaten Banyumas secara keseluruhan, terutama dalam hal pengurangan kemacetan, polusi udara, dan waktu tempuh yang lebih efisien. Dalam kurun waktu dua tahun berjalan berdasarkan pengamatan dilapangan sebagai berikut:

- a. Di Sektor Ekonomi, adanya program BTS di Kota Banyumas meningkatkan geliat ekonomi masyarakat. Hal ini terlihat di Start Point Terminal Notog dan Baturraden. Kios-kios pedagang yang semula sepi dan banyak yang kosong, sekarang ramai dan kios-kios telah terisi sepenuhnya.
- b. Di Sektor Pariwisata, adaya program BTS di Kota Banyumas meningkatkan kunjungan wisatawan di Tempat-tempat wisata. Hal ini terlihat dari meningkatnya jumlah wisatawan yang berkunjung di Objek-objek wisata di Baturraden yang merupakan Rute koridor 2 Bus Trans Banyumas.

- c. Banyak masyarakat yang beralih mode transportasi dari kendaraan pribadi menjadi pengguna layanan Buy The Service TERBUKTI dengan Load Factor Trans Banyumas tertinggi dari 10 kota penyelenggaraan BTS.
- d. Trans Banyumas telah digunakan juga oleh Pelajar baik dari tingkat SD sampai Universitas yang melewati langsung maupun tidak langsung.
- e. Peningkatan Load Factor angkutan perdesaan dan angkutan kota sebagai feeder alamiah dari BTS.
- f. Meningkatkan PAD bagi Kabupaten Banyumas dari sector Restribusi Terminal dan Pajak Kendaraan.
- g. Dengan adanya Layanan Transportasi Integrasi Trans Banyumas dengan Trans Jateng, Kereta Api dan Angkutan lainnya menjadikan Purwokerto lebih mudah dijangkau dari berbagai daerah.

Data tersebut membuktikan adanya Program Buy The Service Kementerian Perhubungan Pada Transportasi Massal telah memberikan manfaat bagi masyarakat di Kabupaten Banyumas. Namun tujuan tersebut belum dapat tercapai secara menyeluruh dikarenakan fakta dilapangan jumlah koridor yang ada belum dapat menjangkau seluruh wilayah di Kabupaten Banyumas. Namun demikian Pencapaian tujuan menyeluruh program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dikategorikan cukup tercapai. Artinya pencapaian tujuan menyeluruh program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan cukup tercapai.

SIMPULAN

Implementasi Program Buy The Service Kementerian Perhubungan Pada Transportasi Massal di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan baru pada tingkatan cukup efektif dalam meningkatkan layanan transportasi publik di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan cukup efektif. Hal ini dapat dilihat dari beberapa dimensi. Keberhasilan sasaran: Program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan cukup berhasil meskipun terdapat faktor-faktor yang membatasi peningkatan jumlah pengguna layanan, terutama keterbatasan jumlah koridor. Meskipun peningkatan yang signifikan belum terjadi, program ini masih memberikan dampak positif dalam meningkatkan aksesibilitas transportasi massal. Kepuasan pengguna: Program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dikategorikan memberikan kepuasan kepada pengguna. Hal ini menunjukkan bahwa layanan transportasi yang disediakan mampu memenuhi kebutuhan dan harapan pengguna, sehingga mereka merasa puas dengan program tersebut. Pesesuaian input dan output: Program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan sangat sesuai dengan tujuan program. Artinya, input yang diberikan seperti anggaran, infrastruktur, dan pengelolaan sumber daya telah mendukung terciptanya output

yang sesuai dengan tujuan program tersebut. Pencapaian tujuan menyeluruh: Program Bus Rapid Transit dengan Skema Buy The Service di Kabupaten Banyumas dapat dikategorikan cukup tercapai dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Meskipun belum mencapai tingkat kesempurnaan, program ini telah memberikan kontribusi positif dalam meningkatkan layanan transportasi publik di Kabupaten Banyumas secara menyeluruh.

DAFTAR PUSTAKA

- Arnold, T., Frost, M., Timmis, A., Dale, S., & Ison, S. (2023). Mobility Hubs : Review and Future Research Direction. *Transportation Research Record*, 2677(2), 858–868. <https://doi.org/10.1177/03611981221108977>
- Campbell, J. . (1989). *Teori Efektivitas , dalam Richard M:Efektivitas Organisasi 2005*. Erlangga.
- Malasique, A. M. P., Rubio, W. R. C., & Rosete, M. A. L. (2022). Analyzing the Implementation of the Public Utility Vehicle Modernization Program (PUVMP) to the Employment of PUV Drivers in the Philippines. *JEMAR Journal of Industrial Engineering & Management Research*, 3(1), 45–62.
- Nieuwenhuijsen, M. J. (2020). Small cities , big needs : Urban transport planning in cities of developing countries. *Journal of Transport & Health*, 19(September), 1–14. <https://doi.org/10.1016/j.jth.2020.100944>
- Rakamandi, N. B., & Winaya, I. P. P. (2022). Transformation of Public Transport Based on Bus Rapid Transit (BRT) and Implementation of Buy the Service (BTS) Scheme in A Metropolitan City of Sarbagita, Bali. *International Journal of Current Science Research and Review*, 05(07), 2775–2784. <https://doi.org/10.47191/ijcsrr/V5-i7-63>
- Wang, J. Y. T., Yang, H., & Lindsey, R. (2004). Locating and pricing park-and-ride facilities in a linear monocentric city with deterministic mode choice. *Transportation Research*, 38, 709–731. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2003.10.002>
- Zhou, H., Dorsman, J. L., Mandjes, M., & Snelder, M. (2023). Case Studies on Transport Policy Sustainable mobility strategies and their impact : a case study using a multimodal activity based model. *Case Studies on Transport Policy*, 11(November 2022), 100945. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2022.100945>
- Perhubungan Dinas (2023), *Jumlah Angkutan Umum Aktif di Kabupaten Banyumas Tahun 2021 dan 2022*. Dishub.
- Perhubungan Kementrian & SI PT(2022). *Aspek krisis persepsi pengguna BTS Tahun*. Jakarta.