

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ANGKUTAN PERBATASAN TERINTEGRASI BUSWAY (APTB) DI PROVINSI DKI JAKARTA

**DZAUQULAZALI NOOR MUSTIKA SARI
(ILMU PEMERINTAHAN FISIP UNDIP, SEMARANG)**

ABSTRAKSI.

Kemacetan merupakan sebuah permasalahan kompleks yang dihadapi Provinsi DKI Jakarta. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi di DKI Jakarta membuat keadaan jalan ibukota semakin sesak, karena tidak hanya penduduk asli DKI Jakarta yang memenuhi jalan-jalan ibukota, namun juga masyarakat *commuter* yang bertempat tinggal di kota penyangga DKI Jakarta (Bodetabek) juga memenuhi jalan dengan kendaraan pribadi yang mereka gunakan ke DKI Jakarta. Berbagai cara dilakukan pemerintah setempat untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang masuk ke DKI Jakarta, yaitu dengan terus memperbaiki transportasi massal untuk menggerakkan masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke angkutan massal. Penelitian ini bertujuan untuk melihat bagaimana pelaksanaan pengoperasian APTB di Provinsi DKI Jakarta serta menganalisis apa saja permasalahan yang dihadapi oleh APTB.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif analitis. Sumber data yang digunakan berasal dari data primer dan data sekunder. Penetapan informan dilakukan menggunakan metode *snowball sampling*. Peneliti menggunakan dua metode dalam pengumpulan data, yaitu wawancara mendalam dan studi pustaka. Penelitian dilakukan di Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta dan di dalam bus APTB serta halte busway.

Pada tahun 2012, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta bersama dengan Pemerintah Daerah Kota (Bogor, Bekasi, Tangerang) melakukan kerjasama untuk meluncurkan APTB yang terintegrasi dengan jalur busway, sehingga masyarakat dapat menikmati fasilitas dengan nyaman tanpa terkena macet. Pada awal peluncuran APTB ini, masyarakat menerima dengan baik dan berjalan dengan lancar. Setelah hampir 4 tahun APTB berjalan, banyak ditemukan permasalahan-permasalahan didalam tubuh APTB ini. Peneliti menemukan 3 permasalahan utama yang dihadapi APTB, yaitu tentang perizinan, pemberian opsi dari pemerintah kepada operator yang merugikan, dan pemberian kendaraan hibah dari Kementerian Perhubungan.

APTB merupakan sebuah transportasi massal yang dibutuhkan masyarakat ibukota. Namun, dikarenakan berbagai permasalahan yang dihadapi, pemerintah masih harus mencari solusi terbaik untuk pengoperasian APTB, sehingga masyarakat dapat menikmati layanan dengan aman dan nyaman, tanpa dihadapi konflik yang membuat masyarakat bingung.

Kata Kunci: Kemacetan, *Commuter*, Transportasi Massal, APTB.

IMPLEMENTATION OF BUSWAY INTEGRATED BORDER TRANSPORTATION POLICY IN DKI JAKARTA PROVINCE

**DZAUQULAZALI NOOR MUSTIKA SARI
(SCIENCE OF GOVERNMENT FISIP UNDIP SEMARANG)
ABSTRACTION**

Traffic jam is a complex problem which has been faced by DKI Jakarta Province. The high rate of using private transportation in DKI Jakarta makes the condition of capital city of Indonesia is more crowded, but commuter people who live in buffer zone of DKI Jakarta (Bodetabek) also make the roads more crowded by their private transportation which used to DKI Jakarta. Many ways have been done by local government to decrease the total private transportation which enter DKI Jakarta, such as by repairing all mass transportation to mobilize people to move from private transportation to mass transportation. This research aims to see how is the implementation of APTB operational in DKI Jakarta Province also analyze what are problems faced by APTB.

This research uses qualitative research method with descriptive analysis approach. Source of data which are used coming from primary and secondary data. Informant decision was done by snowball sampling method. The researcher uses two methods in collecting data, which are interview and literary study. This research is done in Communication and Transportation Department DKI Jakarta also busway stop.

In 2012, Government of DKI Jakarta Province collaborate with Local Government of (Bogor, Bekasi, Tangerang) City have had cooperation to launch APTB which is integrated with busway track, so people can enjoy the facilities comfortably, without facing traffic jam. In early of launching this APTB, people accept well and run well. After almost 4 years APTB runs, there are so many problems are found in body of this APTB. Researcher finds 3 main problems which are faced by APTB, there are about license, an option given by government to operator which is disadvantageous and grant vehicles given by Ministry of Transportation.

APTB is a mass transportation which is needed by capital people. However, because of many problems which are faced, government should look for the best solution for APTB operational, so that people can enjoy the service safely and comfortably, without facing conflict that makes people confused.

Keywords: Traffic Jam, Commuter, Mass Transportation, APTB.

1. Pendahuluan

Urbanisasi merupakan suatu peristiwa yang dialami oleh kota-kota besar di Indonesia. Harapan hidup yang tinggi di kota-kota besar membuat masyarakat untuk melakukan perpindahan dari desa ke kota. Tingkat perpindahan ke kota ini membuat kota yang disinggahi semakin penuh dan pada akhirnya menyebabkan permasalahan yang kompleks, mulai dari banyaknya jumlah pengangguran, area kumuh, sampai tingginya tingkat kemacetan di kota-kota besar.

DKI Jakarta sebagai ibukota Negara Republik Indonesia, tentunya memberikan harapan bagi masyarakat yang tinggal di pedesaan untuk melakukan perpindahan. Banyaknya lapangan pekerjaan dan keberadaan fasilitas yang lengkap membuat masyarakat pedesaan berbondong-bondong pindah ke DKI Jakarta. Tingkat urbanisasi yang tinggi ke DKI Jakarta membuat ibukota bertambah padat, karena jumlah wilayah yang tidak sebanding dengan jumlah penduduk yang menempatinnya. Banyaknya penduduk yang mendiami DKI Jakarta, semakin lama menimbulkan berbagai permasalahan, mulai dari meningkatnya jumlah pengangguran, jumlah area kumuh, hingga kemacetan.

Kemacetan parah merupakan sebuah permasalahan pelik yang dihadapi oleh DKI Jakarta. Tiap tahun jumlah kendaraan pribadi terus meningkat dan memenuhi jalan raya ibukota. Berdasarkan data yang diperoleh dari Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, terdapat peningkatan kendaraan bermotor

sekitar 5.500 hingga 6.000 unit tiap harinya¹, dan ternyata jumlah kendaraan bermotor tersebut tidak hanya berasal dari penduduk asli DKI Jakarta, namun berasal dari penduduk *commuter*, yaitu mereka yang bertempat tinggal di kota-kota perbatasan (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi) namun memiliki aktivitas di Jakarta, seperti bekerja, sekolah, atau kursus.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus meningkatkan fasilitas transportasi umum untuk mengurangi jumlah kendaraan pribadi yang masuk ke DKI Jakarta. Pada tahun 2012, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, bekerjasama dengan Pemerintah Daerah penyangga dan operator angkutan umum Jakarta, memutuskan untuk meluncurkan sebuah transportasi massal baru yang bernama Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB), yang rutenya berasal dari daerah penyangga menuju Jakarta dan sebaliknya, yang menggunakan lintasan busway.

Ide awal tentang transportasi APTB ini berawal dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang melihat potret kemacetan di ibukota yang bertambah parah yang disebabkan oleh pertumbuhan kendaraan yang semakin tidak terkendali serta ketersediaan dan penggunaan transportasi massal yang belum memadai pula. Selama ini angkutan umum reguler di Jakarta terkenal belum memenuhi standar transportasi yang berkualitas. Masih banyak terlihat angkutan yang umurnya sudah terlalu tua dan masih saja dioperasikan, tidak nyaman karena berdesakan, banyak copet, dan juga pengamen. Fenomena seperti ini tentunya

¹ Erik Purnama Putra, "Polda Metro: Kendaraan Bermotor di Jakarta Bertambah 6.000 per Hari", diakses dari <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/15/01/09/nhwq51-polda-metro-kendaraan-bermotor-di-jakarta-bertambah-6000-per-hari> pada tanggal 19 Januari 2015 pukul 21.00

membuat masyarakat pengguna jasa angkutan umum merasa tidak nyaman, dan pada akhirnya kembali memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi karena dianggap lebih praktis dan nyaman. Padahal, dengan pemikiran yang seperti itu, akan membuat peningkatan jumlah kendaraan pribadi semakin tinggi, begitu pula dengan tingkat kemacetan.

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, peneliti tertarik untuk meneliti bagaimana pelaksanaan pengoperasian Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) ini. Peneliti ingin melihat apakah APTB telah menjadi sebuah alternatif angkutan umum yang efektif dan mampu mengurangi jumlah kendaraan yang masuk ke DKI Jakarta, dan peneliti juga ingin melihat apa saja kendala yang dialami pemerintah selama APTB ini beroperasi.

2. Metode Penelitian

2.1 Teori

Van Meter dan Van Horn mendefinisikan bahwa implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu/pejabat atau kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Hakikat utamanya adalah memahami hal-hal yang seharusnya terjadi setelah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan.²

² Sahya Anggara, Kebijakan Publik, 2014, hlm 232

Menurut teori George C. Edwards III, model kebijakan implementasi kebijakan publik yang berpektif *top down* dipengaruhi dengan empat variabel, yaitu:³

a. Komunikasi

Agar implementasi kebijakan publik mampu mencapai keberhasilan, implementor diharapkan mengetahui apa yang harus dilakukan secara jelas. Jika dalam menyampaikan sebuah tujuan dan sasaran dari suatu kebijakan tidak jelas, tidak dapat memberi pemahaman atau bahkan tujuan tersebut tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka akan terjadi kemungkinan bahwa akan terjadi suatu penolakan dari kelompok sasaran yang bersangkutan.

b. Sumberdaya

Sebuah implementasi kebijakan untuk meraih sebuah keberhasilan perlu ditunjang oleh sumberdaya yang berkualitas, baik itu sumberdaya manusia, material, maupun metodenya. Sumberdaya merupakan faktor penting agar implementasi kebijakan berjalan dengan efektif dan efisien.

c. Disposisi

Implementor yang baik harus memiliki disposisi yang baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan dan ditetapkan oleh sang pembuat kebijakan. Implementasi kebijakan apabila memiliki sikap atau perspektif yang berbeda dengan

³ Ismail Nawawi, Op. Cit, hal. 136

pembuat kebijakan, maka proses implementasinya menjadi tidak efektif dan efisien.

d. Struktur Birokrasi

Struktur organisasi memiliki peranan penting dalam implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur organisasi adalah adanya prosedur operasi yang standar (*standard operating procedures* atau SOP). Fungsi dari SOP ini adalah menjadi sebuah pedoman bagi setiap implementor dalam bertindak.

2.2 Metoda

Penelitian tentang Implementasi Kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) di Provinsi DKI Jakarta ini menggunakan tipe penelitian kualitatif deskriptif. Lokasi penelitian adalah di Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta dan juga penelitian dilakukan di lapangan, di dalam bus APTB serta di halte-halte busway. Jenis data yang digunakan pada penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Sedangkan teknik pengolahan data yang dilakukan adalah menelaah sumber data yang ada, reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan.

3. Hasil Penelitian

3.1 Kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)

Kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) merupakan sebuah kebijakan yang dicanangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, khususnya Dinas Perhubungan dan Transportasi

(Dishubtrans) DKI Jakarta. Konsep awal dari dirumuskannya kebijakan ini adalah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melihat kemacetan merupakan salah satu permasalahan terparah yang dihadapi ibukota. Jumlahnya tiap tahun terus meningkat, seimbang dengan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi yang terus meningkat pula. Tujuan diluncurkannya transportasi ini adalah:

- 1) Memberikan pelayanan transportasi publik yang terpadu bagi daerah penyangga yang menuju DKI Jakarta,
- 2) Terjadinya perpindahan penggunaan kendaraan pribadi (semula mobil pribadi dan sepeda motor) beralih dengan menggunakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) dan Transjakarta, sehingga:
 - a. Mengurangi volume kendaraan pribadi
 - b. Menekan/mengurangi tingkat kemacetan
 - c. Peningkatan kualitas lingkungan
 - d. Efisiensi penggunaan BBM
- 3) Meningkatkan pertumbuhan ekonomi, sebagai dampak dari tingginya mobilitas masyarakat.⁴

Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) pertama kali dioperasikan pada tanggal 28 Maret 2012 ditandai dengan peluncuran operasional (APTB)01 rute Bekasi-Pulogadung oleh operator Perum PPD. Sistem pengoperasian Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)

⁴ Materi rapat Operasional Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) tanggal 29 Mei 2015 dari Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta

adalah *direct service*, yaitu melayani masyarakat *commuter* langsung dari wilayah kota penyangga menuju sentra-sentra bisnis atau CBD yang berada di Jakarta, yang memiliki manfaat sebagai berikut:

1. Integrasi dengan sistem Transjakarta (tiketing & fisik), sehingga perpindahan pada halte dan titik transfer yang lebih banyak, lebih mudah, dan fleksibel,
2. Peningkatan jumlah penumpang dan kapasitas daya angkut busway serta peningkatan pelayanan Transjakarta (untuk jarak dekat dibantu pelayanan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)),
3. Lajur busway lebih optimal oleh penggunaan Transjakarta dan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB), sehingga tidak mubazir dan lebih steril,
4. Tidak merubah trayek angkutan reguler yang ada (trayek lama) karena Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) adalah hasil transformasi dari angkutan reguler yang melayani trayek tersebut dan sudah memiliki *demand yang captive*, sehingga diharapkan tidak ada dampak sosialnya,
5. Untuk operasional bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB), Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidak mengeluarkan biaya APBD, kecuali untuk peningkatan halte,
6. Lajur non-busway nantinya akan berfungsi dengan optimal sesuai dengan kapasitasnya, karena hambatan lalu lintas berkurang akibat

berpindahnya angkutan reguler yang menjadi Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) ke lajur busway.

Pembuatan kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) berpedoman pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Angkutan Umum, pasal 57 yang menjelaskan bahwa Kementerian Perhubungan memberikan izin kepada Gubernur Provinsi DKI Jakarta untuk menerbitkan izin trayek angkutan perbatasan yang rutenya melampaui Daerah Khusus Ibukota DKI Jakarta sebagai tugas dekonsentrasi. Sedangkan Standar Pelayanan Minimal (SPM) dari Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 Pasal 2 ayat 2 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Berdasarkan dengan peraturan-peraturan tersebut diatas, maka Pemerintah Provinsi DKI Jakarta meluncurkan kebijakan transportasi massal Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB).

3.2 Implementasi Kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)

3.2.1 Komunikasi

Komunikasi yang dilakukan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam pengoperasian APTB ini sebenarnya sudah cukup baik. Pada

masa awal peluncuran APTB, pemerintah mulai memperkenalkan kepada khalayak ramai tentang akan diluncurkannya sebuah transportasi massal baru, baik melalui media-media dengan mengadakan *press conference* hingga pembagian *press release* dan menyebarkan berita di papan pengumuman di halte-halte busway.

Pemerintah Provinsi DKI mengatakan bahwa pihak mereka selalu memberikan kejelasan dan pembinaan kepada pihak operator yang menjalankan APTB di lapangan. Pemerintah selalu menuntut operator untuk berpedoman pada Standar Pelayanan Minimal Transjakarta.

Konsistensi komunikasi dalam pelaksanaan APTB belum berjalan maksimal, karena di lapangan masih banyak terlihat sopir APTB tidak patu pada peraturan yang dibuat, misalnya menaik-turunkan penumpang di luar jalur busway. Hal ini tentu menyimpang dengan konsep awal yang diusun oleh APTB.

3.2.2 Sumber Daya

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam melaksanakan kebijakan ini dibantu oleh beberapa pihak yang menjadi pelaksana kebijakan, yaitu PT. Transjakarta, pihak operator Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB), dan juga Pemerintah Daerah penyangga. Saat ini mereka semua telah menjalankan tugas-tugasnya dengan baik sesuai pada perannya masing-masing. Hubungan kerjasama yang terjadi di antara keempat pihak tersebut adalah

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai regulator atau pihak yang membuat kebijakan serta pembina, operator angkutan umum sebagai pihak yang melayani langsung serta pengadaan kendaraan, PT. Transjakarta secara operasionalisasi, dan Pemda penyangga sebagai pendukung akan adanya operasional Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) ini. Selama ini, Pemprov DKI Jakarta tidak menemukan hambatan yang berarti dalam melaksanakan kerjasama ini. Hambatan yang terjadi mungkin dengan pihak operator yang masih tidak menyetujui tentang kebijakan Rp/Km yang diberikan oleh Pemerintah Provinsi.

Sumber daya finansial merupakan hal penting lainnya yang perlu diperhatikan disamping SDM. Karena jika tidak ada dana, maka tidak akan berjalan pula sebuah kebijakan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menjalankan kebijakan ini tidak mengeluarkan dana sama sekali, baik dari APBD maupun APBN. Penyediaan armada Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) dilakukan oleh operator angkutan itu sendiri. Sedangkan, APBD hanya digunakan untuk membangun halte, yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah Penyangga.

3.2.3 Disposisi

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta terus menjalankan komitmen sesuai dengan kesepakatan awal. Mereka terus mengupayakan agar operasional Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)

berada di bawah kendali PT. Transportasi Jakarta dan menerapkan sistem *buy the service*. Selain itu upaya Pemerintah untuk mengatasi kemacetan telah tertuang di dalam Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro dan Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.

3.2.4 Struktur Birokrasi

a) Standar Operasional Prosedur

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta selalu melaksanakan kebijakan sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku. Dalam kebijakan ini, mereka melaksanakan prosedur sesuai dengan UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, PP Nomor 74 tentang Angkutan Jalan, KM Nomor 35 Tahun 2003 tentang Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Bermotor, Perda Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, dan Pergub Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tidak memiliki hierarki khusus dalam kebijakan ini. Mereka menjalankan kebijakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang menyebutkan bahwa Pemerintah sebagai pembina angkutan umum, dan operator angkutan umum sebagai pihak yang diberikan pembinaan dalam penyelenggaraan angkutan umum. Namun, secara organisatoris, struktur organisasi Dinas Perhubungan dan

Transportasi DKI Jakarta adalah sebagaimana diatur dalam Peraturan Gubernur Nomor 235 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta

b) Fragmentasi

Fragmentasi merupakan sebuah penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi antar satu pihak dan pihak yang lainnya. Pembagian tugas dan fungsi Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta diatur di dalam Peraturan Gubernur Nomor 235 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan dan Transportasi Provinsi DKI Jakarta. Sedangkan koordinasi dengan pihak lainnya yaitu operator Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB), para pelaksana kebijakan selalu melakukan pembuatan laporan rutin sebagai bentuk tanggung jawabnya. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga melakukan *monitoring* kebijakan ke lapangan, biasanya 3 atau 6 bulan sekali.

3.3 Faktor-Faktor yang Menghambat Implementasi Kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB)

Setiap kebijakan pasti memiliki kendala pada saat proses pelaksanaannya. Entah kendalanya sedikit atau banyak, kompleks atau tidak kompleks. Hal ini dikarenakan, suatu kebijakan dilaksanakan oleh

berbagai pihak, dan pastinya masing-masing pihak memiliki kepentingan yang berbeda di dalamnya. Adapun pembahasannya adalah sebagai berikut:

3.3.1 Perizinan

Kementerian Perhubungan mengatakan konsep awal perizinan Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) itu salah karena pihak Kemenhub berpedoman pada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 176 yang menjelaskan bahwa Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek antarkabupaten/kota yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi dan trayek angkutan perkotaan yang melampaui wilayah 1 (satu) provinsi.

Pasal tersebut diatas menjelaskan bahwa sarana dan prasarana angkutan orang yang melayani lebih dari 1 (satu) provinsi menjadi wewenang dari pihak Kementerian. Dasar legal beroperasinya Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) dinilai pihak Kementerian Perhubungan lemah, hanya berupa Surat Keputusan Bersama antara Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Jawa Barat, dan Banten. Untuk itu, pihak operator untuk mengurus perizinan mulai dari 0 lagi. Sedangkan rata-rata operator bus ini adalah operator bus DKI Jakarta, membuat izin dari awal lagi membutuhkan proses yang lama dan cukup berbelit.

3.3.2 Pemberian Dua Opsi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kepada Operator yang Tidak Menguntungkan

Basuki Tjahaja Purnama sebagai Gubernur DKI Jakarta, ia memiliki pandangan yang berbeda mengenai pengoperasian APTB. Sedari awal Ahok menilai APTB tidaklah cukup efektif sebagai angkutan pengumpan untuk mengurangi kemacetan di DKI Jakarta. Ahok berpendapat bahwa jika APTB masuk ke jalur busway akan menambah kepadatan di jalur busway. Tingkat penurunan kendaraan pribadi dengan menggunakan APTB juga tidak terlihat terlalu signifikan. Selain itu ulah sopir APTB yang seringkali seenaknya sendiri juga membuat Gubernur DKI Jakarta itu geram, dan pada akhirnya Ahok menyatakan bahwa APTB tak lagi diperbolehkan masuk Jakarta.

Keputusan awal dari Ahok untuk memberhentikan pengoperasian tentunya merupakan keputusan yang cukup mengecewakan bagi masyarakat pengguna Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB). Akhirnya, Ahok bersama Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta mengadakan peretmuan dengan pihak operator dan Organisasi Angkutan Darat (ORGANDA). Dari pertemuan itu, pemerintah memberikan dua opsi kepada pihak operator, yaitu: (1) Bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) dapat beroperasi di jalur busway, tanpa memungut biaya tambahan lagi kepada penumpang dari ujung koridor dan kembali ke

tujuan semula atau Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) bersedia beroperasi dengan skema *buy the service* (Pembayaran Rp/Km oleh Pemprov DKI Jakarta, dalam hal ini adalah PT. Transjakarta) dengan harga wajar, (2) Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) tidak diizinkan melintasi koridor busway dan hanya diperkenankan beroperasi sampai di perbatasan saja sebagai *feeder* (pengumpan) bus Transjakarta. Sebagai pihak swasta, tentunya dua opsi ini merupakan pilihan yang sama-sama sulit untuk dipilih.

3.3.3 Pengadaan Kendaraan Hibah yang Diberikan oleh Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan memberikan kendaraan baru bernama Transjabodetabek kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk menggantikan posisi APTB. Pemberian kendaraan hibah ini bermula karena Kementerian Perhubungan sudah tidak setuju akan operasionalisasi dari Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) yang menyalahi peraturan perundang-undangan.

Transjabodetabek telah bekerjasama dengan PT. Transportasi Jakarta untuk menerapkan tarif Rp/Km, sehingga jarak jauh atau dekat masyarakat hanya perlu membayar sebesar Rp 3.500,- saja dengan cara non-tunai, dan pembayaran untuk operator dilakukan oleh PT. Transjakarta. Rute-rute yang dilalui oleh Transjabodetabek

ini juga beberapa ada yang tumpang tindih dengan rute Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB).

Hal ini tentu dimanfaatkan oleh Gubernur DKI Jakarta, Ahok, untuk menekan para operator Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) jika mereka tetap bersikukuh menolak untuk bergabung Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB). Jika pihak operator tetap “bandel”, Ahok akan menambah bus lagi, karena saat ini Kementerian Perhubungan memberikan bantuan lagi sebanyak 600 bus. Dikarenakan tarif Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) yang saat ini mencapai Rp 8.000-Rp 12.000, maka perlahan-lahan, jika operator Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) tidak bergabung dengan PT. Transjakarta, mereka akan ditinggalkan oleh masyarakat, karena masyarakat pasti akan lebih memilih harga yang lebih terjangkau dengan Standar Pelayanan Minimal (SPM) yang lebih jelas.

4. Simpulan

- a. Implementasi kebijakan Angkutan Perbatasan Terintegrasi (APTB) di Provinsi DKI Jakarta mengacu pada Keputusan Kementerian Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan kerjasama dengan PT. Transjakarta, operator, dan Pemda wilayah penyangga dan hanya ditandai dengan adanya Surat Keputusan Bersama (SKB).

- b. APTB sangat membantu masyarakat *commuter* dalam melakukan mobilisasi ke ibukota, dan APTB merupakan opsi lain daripada KRL Jabodetabek. Jumlah penumpang APTB terus bertambah, dan mampu mengurangi sedikit demi sedikit pengguna kendaraan pribadi. Namun demikian, jumlah peningkatan belum signifikan.
- c. Basuki Tjahaja Purnama (Ahok) menemukan beberapa permasalahan yang ada dalam pelaksanaan pengoperasian APTB, yaitu:
- 1) Kementerian Perhubungan mulai menyadari bahwa dari awal terbentuknya kebijakan ini telah menyalahi aturan, karena seharusnya angkutan umum yang melewati 2 wilayah Provinsi, menjadi tanggung jawab Kementerian, bukan Pemerintah Provinsi.
 - 2) Pemerintah memberikan opsi kepada operator bus agar bus Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) dapat beroperasi di jalur busway, tanpa memungut biaya tambahan lagi kepada penumpang dari ujung koridor dan kembali ke tujuan semula, atau Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) bersedia beroperasi dengan skema *buy the service* (Pembayaran Rp/Km oleh Pemprov DKI Jakarta, dalam hal ini adalah PT. Transjakarta) dengan harga wajar, dan opsi kedua adalah Angkutan Perbatasan Terintegrasi Busway (APTB) tidak diizinkan melintasi koridor busway dan hanya diperkenankan beroperasi sampai di perbatasan saja sebagai *feeder* (pengumpan) bus Transjakarta. Kemudian dua opsi ini dinilai sangat

tidak menguntungkan bagi pihak operator, sehingga sampai saat ini operator pun masih bingung untuk memilih opsi yang mana.

- 3) Pemberian bus hibah dari Kementerian Perhubungan bernama Transjabodetabek yang memiliki rute sama dengan APTB. Jika operator tidak ingin bergabung dengan Transjakarta, maka Ahok akan memperbanyak bus Transjabodetabek dan menggusur posisi APTB.
- d. Penumpang APTB merasa kecewa ketika mendengar *issue* bahwa APTB tidak boleh lagi masuk ke DKI Jakarta. Karena para penumpang menganggap APTB merupakan suatu kebutuhan bagi mereka yang mampu mempermudah mereka melakukan mobilitas ke DKI Jakarta. Hingga saat ini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, khususnya Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta selaku pelaku kebijakan ini, terus mencari solusi yang tepat dalam menyelesaikan segala permasalahan pada pengoperasian APTB ini.