

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK**

(Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)

Dinda Larasati, Kismartini Kismartini, Sri Suwitri

Departemen Administrasi Publik

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro

Jl. Prof. H. Soedarto, S.H., Tembalang, Kota Semarang, Kode Pos 1269

Telepon (024) 7465407 Faksimile (024) 7465405

Laman : <http://www.fisip.undip.ac.id> Email : fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

South Tangerang City is a part of the metropolitan area favored by many Indonesians, particularly commuters. Consequently, it is essential for the city to provide adequate public transportation to facilitate access to various destinations. However, only about 36.2% of the city's population is currently served by public transportation. South Tangerang City has an urban public transportation system known as Bus Trans Anggrek, implemented by the city government to enhance mobility and comply with Ministry of Transportation Regulation No. 15 of 2019, which mandates local governments to ensure the availability of public transportation for their citizens. Despite this, the service has not been able to attract significant interest from the public, as evidenced by the low number of passengers. This study employs a descriptive qualitative method to analyze the implementation of the public transportation policy for Bus Trans Anggrek in South Tangerang City, along with its driving and inhibiting factors. The findings reveal that the implementation of the Bus Trans Anggrek policy is not yet optimal due to several issues. Although the policy aligns with the objectives outlined in Article 38 of Ministry of Transportation Regulation No. 15 of 2019, it has not been fully implemented according to the specified standards. The inhibiting factors identified include inadequacies in policy, implementation, target, environment, process, and utilization.

Keywords: Implementation, Public Transportation, Minister of Transportation Regulation Number 15 of 2019.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Transportasi memiliki peran penting dalam keberlangsungan hidup masyarakat di dunia yang semakin berkembang ini. Menurut Morlok (dalam Destian, 2019), transportasi merupakan pengangkutan atau pemindahan sesuatu dari satu tempat menuju tempat lain.

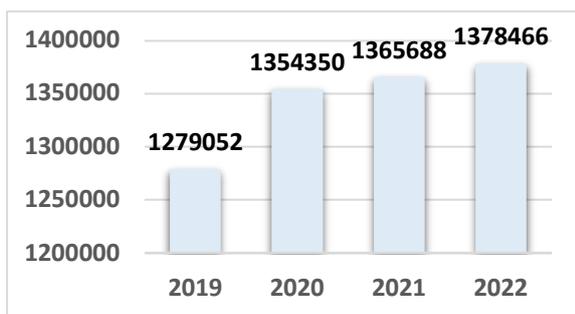
Pelayanan publik di bidang perhubungan atau transportasi dapat dilaksanakan melalui penyediaan sarpras (sarana prasarana) transportasi umum yang memenuhi kebutuhan masyarakat.

Kota Tangerang Selatan termasuk dalam kawasan metropolitan sekaligus kota

satelit DKI Jakarta yang menjadi pilihan bagi masyarakat Indonesia, khususnya masyarakat komuter, sehingga sudah seharusnya masyarakat kota ini terlayani angkutan umum yang memadai untuk mempermudah akses masyarakat ke berbagai tempat. Namun, dilansir dari kompas.id, dari total jumlah penduduk 938.883 juta jiwa per Februari 2022, hanya sebanyak 339.667 penduduk atau sekitar 36,2% dari total penduduk Kota Tangerang Selatan yang telah terlayani transportasi umum. Padahal, transportasi umum termasuk komponen penting yang perlu dipenuhi oleh pemerintah bagi masyarakatnya. Terlebih lagi, seiring dengan meningkatnya jumlah penduduk dan tingginya jumlah kendaraan bermotor, saat ini kebutuhan masyarakat akan transportasi umum semakin tinggi.

Berdasarkan data dari BPS Kota Tangerang Selatan, telah terjadi peningkatan jumlah penduduk Kota Tangerang Selatan dalam empat tahun terakhir.

Gambar 1. 1 Jumlah Penduduk Kota Tangerang Selatan Tahun 2019 – 2022



Sumber: BPS Kota Tangerang Selatan

Peningkatan ini menimbulkan pergerakan orang/barang dan kebutuhan terhadap transportasi yang cukup tinggi. Terlebih lagi, penduduk Kota Tangerang Selatan telah berjumlah lebih dari 1 juta jiwa yang berarti sudah seharusnya memiliki transportasi umum yang mampu menawarkan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat (Warpani, 2022). Selanjutnya, berdasarkan data dari BPS Kota Tangerang, jumlah kendaraan bermotor di Kota Tangerang Selatan termasuk cukup tinggi dan telah mengalami peningkatan dalam satu tahun terakhir.

Tabel 1. 1 Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Tangerang Selatan Tahun 2020-2022

| Jenis Kendaraan | 2020 | 2021 | 2022 |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|
| Mobil Penumpang | 231.525 | 234.005 | 241.469 |
| Bus | 422 | 1.565 | 1.556 |
| Truk | 30.506 | 30.278 | 29.989 |
| Sepeda Motor | 776.432 | 660.821 | 661.706 |
| Jumlah | 929.885 | 926.669 | 934.720 |

Sumber: BPS Kota Tangerang

Peningkatan jumlah kendaraan bermotor, khususnya kendaraan pribadi dengan daya angkut kecil, tentunya dapat menyebabkan kemacetan dan kepadatan di jalanan—khususnya pada waktu sibuk (*peak hour*). Hal ini terlihat dari data dalam Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan Tahun 2021-2026 yang menyebutkan bahwa terdapat sebanyak 40 titik kemacetan di Kota Tangerang Selatan.

Melihat berbagai permasalahan di atas, masalah-masalah tersebut sebenarnya dapat diatasi apabila masyarakat beralih dari menggunakan kendaraan bermotor pribadi ke transportasi umum dalam beraktivitas. Hanya saja, transportasi umum di Kota Tangerang Selatan nyatanya belum memadai dan belum mampu memenuhi kebutuhan serta harapan masyarakat. Hal ini terlihat dari adanya keluhan masyarakat mengenai transportasi umum di Kota Tangerang Selatan. Masyarakat menyebut Kota Tangerang Selatan tidak memiliki transportasi umum yang memadai di bawah kewenangan pemerintah kota. Hal ini disampaikan oleh Darmaningtyas, pada 18 September 2022, dilansir dari news.republika.co.id.

“Tangsel kan belum punya transportasi umum yang memadai yang berada di bawah kewenangan Pemkot, adanya angkot-angkot (angkutan kota) yang sudah kumuh. Jadi secara umum ya transportasi umum di Tangsel masih buruk.” kata Darmaningtyas yang merupakan pengamat transportasi sekaligus masyarakat Kota Tangerang Selatan.

Pernyataan di atas menjadi salah satu bukti nyata bahwa secara umum, transportasi umum di Kota Tangerang Selatan dinilai buruk karena tidak memiliki transportasi umum yang memadai. Sekalipun terdapat transportasi umum, yaitu berupa angkutan kota (angkot), tetapi angkot-angkot tersebut memiliki kualitas

buruk. Selain itu, disebutkan juga bahwa transportasi umum yang ada hanya menghubungkan dalam kawasan tertentu di Kota Tangerang Selatan, bukan saling berhubungan antarkawasan di Kota Tangerang Selatan. Hal ini disampaikan oleh Aditsetyo, pada 21 Juni 2022, dilansir dari seputartangsel.pikiran-rakyat.com.

“Public transport Tangsel itu nyebelin maksimal banget. Jadii Bintaro Jaya, BSD, Alsut, Summarecon itu punya ‘public sendiri’. Tapi ga ada satupun public transport yang menghubungi antar ‘kota-kota’ ini.”

Dalam rangka menyikapi berbagai permasalahan yang ada, Pemerintah Kota Tangerang Selatan menyelenggarakan transportasi atau angkutan umum perkotaan melalui pengoperasian Bus Trans Anggrek. Bus Trans Anggrek merupakan transportasi atau angkutan umum milik Pemerintah Kota Tangerang Selatan yang ditetapkan sejak tahun 2015. Bus ini dioperasikan untuk memudahkan mobilitas masyarakat dan memberikan kenyamanan bagi masyarakat sekaligus sebagai wujud program kebijakan Permenhub Nomor 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang mengamanatkan pemerintah daerah untuk menjamin ketersediaan angkutan umum bagi masyarakat.

Implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan

kendaraan bermotor umum dalam trayek melalui pengoperasian Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan telah berlangsung selama bertahun-tahun. Akan tetapi, masih terdapat satu permasalahan utama yang dihadapi, yakni masalah sedikitnya jumlah penumpang. Laporan Akhir Pengukuran Kinerja Trans Anggrek Circle Line (2019) menyebutkan bahwa penumpang Bus Trans Anggrek pada 3 (tiga) armada bus selama sehari penuh hanya berjumlah total 37 (tiga puluh tujuh) penumpang.

Bus Trans Anggrek yang telah diresmikan dan dioperasikan sejak tahun 2015 sebagai transportasi umum bagi masyarakat ternyata belum mampu menarik perhatian dan minat masyarakat. Kebijakan ini belum terlaksana sesuai dengan yang diharapkan, sebagaimana disampaikan oleh Ferdiansyah pada 31 Desember 2022, dilansir dari risks.id.

“Bus Trans Anggrek merupakan program yang baik, di mana tujuannya agar masyarakat dapat memanfaatkan fasilitas yang diberikan oleh Pemkot Tangsel terkait transportasi publik. Namun, sayangnya, program yang baik sering kali tidak sejalan dengan implementasinya di lapangan.” kata Ferdiansyah yang merupakan anggota DPRD Kota Tangerang Selatan.

Kebijakan yang diharapkan dapat menjadi solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas nyatanya belum mampu terimplementasi sesuai harapan, bahkan

justru dapat ikut serta menimbulkan kemacetan kendaraan di sejumlah ruas jalan yang ada karena kondisi bus yang sepi penumpang. Terlebih lagi terdapat beberapa rute bus yang melewati ruas jalan yang sempit sehingga menyebabkan jalan semakin sempit dan kepadatan lalu lintas tidak dapat dihidari.

Melihat uraian tersebut berarti bahwa implementasi penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum pada kasus Bus Trans Anggrek masih diselimuti permasalahan. Penelitian lebih lanjut terkait implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang dengan berdasarkan pada ketentuan yang tercantum dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek diperlukan untuk mengetahui bagaimana implementasi kebijakan yang terjadi serta faktor apa saja yang mendorong dan menghambat implementasi kebijakan ini. Berdasarkan uraian di atas, maka pertanyaan penelitian ini adalah bagaimana implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan yang berlandaskan pada Permenhub Nomor 15 Tahun 2019.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif. Situs penelitian ini adalah Kota Tangerang Selatan. Fokus penelitian yaitu terkait bagaimana implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan. Subjek penelitian ini terdiri dari Sekretaris Dishub Kota Tangerang Selatan, Kepala Seksi Angkutan Orang dan Barang Dishub Kota Tangerang Selatan, Staf Seksi Angkutan Orang dan Barang Dishub Kota Tangerang Selatan, Supir Bus Trans Anggrek, dan Masyarakat Kota Tangerang Selatan, yang ditentukan melalui *purposive sampling*. Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi, dan studi kepustakaan.

TINJAUAN PUSTAKA

Kebijakan Publik

Secara sederhana, kebijakan publik diartikan sebagai segala aktivitas pemerintah dalam rangka mengatasi masalah publik. Selain itu, kebijakan publik juga dimaknai sebagai apapun yang pemerintah pilih untuk dilakukan atau tidak dilakukan (Dye, dalam Putranto, dkk., 2022:5). Artinya, apapun perbuatan pemerintah, baik itu yang eksplisit ataupun yang implisit, disebut sebagai kebijakan.

Kebijakan publik berasaskan pada kepentingan publik.

Implementasi Kebijakan

Pressman dan Wildavsky (dalam Nafisa, dkk., 2023) menyatakan makna implementasi kebijakan adalah menjalankan kebijakan, memenuhi janji sesuai dokumen kebijakan, menghasilkan luaran sesuai tujuan kebijakan, serta mewujudkan tujuan kebijakan. Implementasi kebijakan juga dimaknai sebagai bentuk penyelenggaraan aktivitas yang telah ditetapkan berdasarkan peraturan dan telah disepakati oleh beragam pemangku kepentingan (stakeholders), aktor, organisasi (publik atau privat), prosedur, dan teknik secara sinergis yang digerakkan untuk berkoordinasi guna mengarahkan kebijakan ke tujuan yang diinginkan (Wahab, 2021: 133)

Model Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan mencakup beberapa model dari berbagai ahli, beberapa diantaranya, yaitu:

1) George C. Edwards III

Implementasi kebijakan dapat terpengaruh oleh empat hal sebagai berikut (George C. Edwards III, dalam Siregar, 2022):

- a. Komunikasi.
- b. Sumber Daya.
- c. Disposisi atau Sikap-Sikap.
- d. Struktur Birokrasi.

2) Richard Martland (1995, dalam Rifani & Megawati, 2022)

Berpendapat bahwa kesuksesan implementasi kebijakan terpengaruh oleh empat “tepat” yang meliputi:

- a. Tepat Kebijakan
- b. Tepat Pelaksanaan
- c. Tepat Target
- d. Tepat Lingkungan

Sejalan dengan teori implementasi kebijakan yang disampaikan oleh Martland, Riant Nugroho (2021: 51) mengembangkan teori Martland dengan menyatakan bahwasanya keberhasilan implementasi kebijakan bergantung pada lima unsur tepat, meliputi tepat kebijakan, pelaksana, target, lingkungan, dan proses agar dapat terlaksana dan mencapai tujuan secara efektif.

3) David C. Korten

Menurut Korten (dalam Ramadhani & Nawangsari, 2023), suatu program dari kebijakan akan berhasil jika telah terdapat kesesuaian dari 3 (tiga) unsur implementasi program kebijakan, yakni:

- a. Kesesuaian antara program kebijakan dengan pemanfaat
- b. Kesesuaian antara kelompok pemanfaat dengan organisasi pelaksana
- c. Kesesuaian antara organisasi pelaksana dengan program

Transportasi Umum

Transportasi umum dapat diartikan sebagai sarana transportasi yang digunakan secara bersama-sama. Menurut Warpani

(2002, dalam Destian, 2019), transportasi atau angkutan umum merupakan alat atau sarana yang berguna membawa barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain dengan membayar biaya tertentu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)

1) Tujuan Kebijakan

Implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan memiliki beberapa tujuan yang berlandaskan pada pasal 38 Permenhub Nomor 15 Tahun 2019, yaitu:

- a. Memberikan layanan transportasi umum dengan rute yang tetap dan teratur

Implementasi pasal 38 ayat (1) huruf a kebijakan Bus Trans Anggrek berupa adanya rute tetap yang terdiri dari 4 (empat) koridor, yaitu koridor 1, 2, 3, dan 4. Koridor-koridor ini meliputi rute atau lintasan yang dilewati oleh Bus Trans Anggrek yang tidak mengalami perubahan dalam pengoperasiannya. Adapun koridor 1 dimulai pada titik Terminal Pondok

Cabe dan berakhir pada titik Terminal Intermoda Pondok Ranji. Koridor 2 dimulai pada titik Terminal pondok Cabe dan berakhir pada titik Terminal Intermoda Rawa Buntu. Lalu, koridor 3 dimulai pada titik Terminal Intermoda Rawa Buntu dan berakhir pada titik Halte Mall Sogo Alam Sutera. Terakhir, yaitu koridor 4 dimulai pada titik Mall Alam Sutera dan berakhir pada titik Terminal Intermoda Jurang Mangu. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan telah mencapai tujuan kebijakan karena sejalan dengan pasal 38 ayat (1) huruf a yang menyebutkan bahwa pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus memiliki rute tetap dan teratur.

- b. Menyediakan layanan transportasi umum dengan jadwal yang konsisten dan tempat pemberhentian yang memadai untuk naik dan turun penumpang

Implementasi pasal 38 ayat (1) huruf b dan c dan ayat (2) berupa Bus Trans Anggrek yang beroperasi tetap, yakni setiap hari kerja, Senin – Jum'at. Mulai pukul 6 pagi dari Dinas

Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan menuju simpul yang menjadi titik awal masing-masing koridor bus. Pengoperasian bus ini berakhir pada pukul 6 sore dengan simpul pemberhentian terakhir yang berbeda antarmasing-masing koridor sebelum kembali ke Dishub Kota Tangerang Selatan. Simpul yang dimaksud dalam hal ini adalah terminal, halte, maupun rambu pemberhentian angkutan umum yang berperan sebagai tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Hal ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan telah mencapai tujuan kebijakan karena telah sesuai dengan yang tercantum dalam pasal 38 ayat (1) huruf b dan c dan pasal 38 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019.

- c. Memberikan layanan transportasi umum menggunakan kendaraan yang berupa mobil penumpang atau mobil bus umum

Implementasi pasal 38 ayat (3) berupa Bus Trans Anggrek yang menggunakan mobil bus umum sebagai kendaraannya dalam memberikan layanan kepada masyarakat. Bus ini memiliki kapasitas 28 (dua puluh delapan) kursi penumpang

duduk dengan kapasitas penumpang hingga mencapai lebih dari 30 (tiga puluh) penumpang jika terdapat penumpang yang berdiri. Hal ini tentunya sejalan definisi mobil bus umum yang berarti bahwasanya mobil bus adalah 118 kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang termasuk pengemudi (Pasal 1 Nomor 13 Permenhub Nomor 15 Tahun 2019). Hal ini kemudian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan telah mencapai tujuan kebijakan karena telah sesuai dengan ketentuan yang disebutkan dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019, khususnya pasal 38 ayat (3) yang menyebutkan kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek harus meliputi mobil penumpang umum atau mobil bus umum.

2) Pelaksanaan Kebijakan

Pelaksanaan kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan hanya melibatkan Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan, khususnya Seksi Angkutan Orang dan Barang, sebagai aktor tunggal

tanpa keterlibatan aktor lain, baik dari pihak swasta maupun masyarakat. Dishub Kota Tangerang Selatan bertugas dalam mengelola, melaksanakan, serta bertanggung jawab dalam pelaksanaan kebijakan ini. Temuan lainnya mengenai pelaksanaan kebijakan ini menunjukkan bahwa anggaran pelaksanaan kebijakan ini bersumber dari APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah) yang sifatnya terbatas. Berdasarkan kedua temuan ini, peneliti menganalisis bahwa keterbatasan anggaran ini salah satunya disebabkan oleh kurangnya keterlibatan aktor lain dalam pelaksanaan kebijakan. Pelaksanaan kebijakan ini hanya melibatkan Dishub Kota Tangerang Selatan selaku bagian dari Pemerintah Kota Tangerang Selatan sehingga anggaran untuk kebijakan ini hanya bersumber dari APBD pemerintah kota.

Hasil penelitian lainnya menunjukkan bahwa selaku pemerintah kota, Dishub Kota Tangerang Selatan memiliki kewenangan atas pelaksanaan kebijakan Bus Trans Anggrek. Oleh karena itu, pelaksanaan kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan ini hanya berlokasi di wilayah Kota Tangerang Selatan. Selain itu, peneliti juga menganalisis bahwa karena kewenangan tersebut maka pelaksanaan kebijakan Bus Trans Anggrek hanya ditujukan kepada masyarakat Kota

Tangerang Selatan sebagai kelompok sasaran, baik itu masyarakat yang memang bertempat tinggal di Kota Tangerang Selatan, maupun masyarakat daerah lain yang hanya sedang bersinggah di Kota Tangerang Selatan. Bus Trans Anggrek beroperasi pada setiap hari Senin – Jum'at mulai pukul 6 pagi sampai dengan 6 sore dengan menerapkan standar-standar pelayanan minimal angkutan agar lebih diminati masyarakat. Standar-standar pelayanan minimal angkutan yang dimaksud dalam hal ini tercantum dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 pasal 50 ayat (2) yang selanjutnya merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013.

Peraturan tersebut menyebutkan bahwa terdapat beberapa standar pelayanan minimal angkutan umum perkotaan yang harus dipenuhi, yaitu standar keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Penjelasan lebih lanjutnya mengenai pelaksanaan standar-standar kebijakan tersebut dipaparkan dan dibahas pada sub bab lainnya dalam penelitian ini.

Berdasarkan hasil penelitian, juga diketahui bahwa dalam pelaksanaannya, kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan ini masih dihadapkan dengan beberapa permasalahan dalam pelaksanaannya.

Masalah-masalah tersebut, yaitu: belum dilaksanakannya tahap penyusunan dan penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek (RUJT); adanya keterbatasan anggaran karena bersumber dari APBD yang sifatnya terbatas serta karena aktor yang terlibat hanya Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Tangerang Selatan selaku pemerintah kota; dan kurangnya minat masyarakat meskipun telah dioperasikan secara gratis.

3) Standar Pelaksanaan Kebijakan

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 15 Tahun 2019 menyebutkan bahwa penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, khususnya dalam pelayanan angkutan perkotaan, harus sesuai dengan standar dan ketentuan peraturan perundang-undangan. Standar yang dimaksud dalam hal ini didefinisikan sebagai ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur (Pasal 1 Nomor 8 Permenhub Nomor 15 Tahun 2019). Serupa dengan definisi di atas, standar yang dimaksud dalam peraturan ini dijelaskan lebih lanjut dalam Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang menyebutkan bahwa

Standar Pelayanan Minimal angkutan umum perkotaan meliputi:

a) Keamanan

Standar keamanan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 menyebutkan 5 (lima) aspek yang perlu dipenuhi, yaitu: 1) identitas kendaraan; 2) identitas awak kendaraan; 3) lampu penerangan; 4) kaca film; dan 5) lampu isyarat tanda bahaya.

Berikut ini merupakan hasil analisis implementasi standar keamanan pada Bus Trans Anggrek yang diringkas dalam bentuk tabel.

| Aspek | Kesesuaian | Keterangan |
|----------------------------|------------|--|
| Identitas Kendaraan | X | Belum dilengkapi nomor kendaraan yang sesuai aturan dan tulisan nama trayek pada bagian depan dan belakang bus |
| Identitas Awak Kendaraan | V | Pengemudi dan kondektur dilengkapi seragam dengan kartu identitas |
| Lampu Penerangan | V | Terletak di dalam mobil bus sebagai sumber cahaya |
| Kaca Film | V | Dilengkapi kaca film guna mengurangi cahaya matahari |
| Lampu Isyarat Tanda Bahaya | V | Dilengkapi lampu hazard sebagai isyarat tanda bahaya |

Hasil analisis di atas menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans

Anggrek dalam standar keamanan belum sesuai dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan belum sesuai dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang menjadi landasan kebijakan ini karena belum sesuai dengan standar keamanan yang ada.

b) Keselamatan

Standar keselamatan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 menyebutkan 3 (tiga) aspek yang perlu dipenuhi, yaitu: 1) awak kendaraan; 2) sarana; dan 3) prasarana.

Berikut ini merupakan hasil analisis implementasi standar keselamatan pada Bus Trans Anggrek yang diringkas dalam bentuk tabel.

| Aspek | Kesesuaian | Keterangan |
|----------------|------------|--|
| Awak Kendaraan | V | Memenuhi SOP angkutan umum |
| Sarana | X | Belum dilengkapi fasilitas kesehatan dan informasi tanggap darurat |
| Prasarana | V | Prasarana berupa lahan parkir di Kantor Pengujian Kendaraan Bermotor Dishub Kota |

| | | |
|--|--|-------------------|
| | | Tangerang Selatan |
|--|--|-------------------|

Hasil analisis di atas menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek dalam standar keselamatan belum sesuai dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan belum sesuai dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang menjadi landasan kebijakan ini karena belum sesuai dengan standar keamanan yang ada.

c) Kenyamanan

Standar kenyamanan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 menyebutkan 3 (tiga) aspek yang perlu dipenuhi, yaitu: 1) daya angkut; 2) fasilitas pengatur suhu ruangan; dan 3) fasilitas kebersihan.

Berikut ini merupakan hasil analisis implementasi standar kenyamanan pada Bus Trans Anggrek yang diringkas dalam bentuk tabel.

| Aspek | Kesesuaian | Keterangan |
|-------------------------------|------------|--|
| Daya Angkut | V | Daya angkut maksimal kurang lebih 30 penumpang |
| Fasilitas Pengatur Suhu Ruang | V | Terdapat AC |

| | | |
|----------------------|---|---|
| Fasilitas Kebersihan | V | Terdapat tempat sampah dan tulisan dilarang merokok |
|----------------------|---|---|

Hasil analisis di atas menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek dalam standar kenyamanan telah sesuai dan sejalan dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan telah sesuai dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang menjadi landasan dalam kebijakan ini karena telah sesuai standar kenyamanan yang ada.

d) Keterjangkauan

Standar keterjangkauan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 menyebutkan bahwa penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek perkotaan harus memenuhi aspek tarif. Aspek tarif yang dimaksud dalam hal ini merupakan biaya yang dikenakan pada penumpang dalam satu kali perjalanan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penumpang Bus Trans tidak dikenakan tarif khusus setiap perjalanan karena bus ini beroperasi secara gratis dengan didukung oleh adanya subsidi

penuh dari Dishub Kota Tangerang Selatan selaku pemerintah kota. Maka dari itu, disimpulkan bahwa implementasi standar keterjangkauan Bus Trans Anggrek telah sejalan dengan ketentuan yang tercantum dalam pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013. Peraturan tersebut menyebutkan bahwa keterjangkauan tarif dapat terdiri dari tarif non ekonomi dan ekonomi. Tarif non ekonomi ditentukan oleh operator dan persaingan pasar sesuai dengan pelayanan, sedangkan tarif ekonomi ditentukan oleh pemerintah dan dapat diberikan dengan subsidi. Dengan melihat adanya subsidi penuh dari Pemkot Tangerang Selatan terhadap tarif Bus Trans Anggrek, maka dapat disimpulkan bahwa Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan telah sesuai dengan Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang menjadi landasan kebijakan ini karena telah sesuai dengan standar keterjangkauan yang ada.

e) Kesetaraan

Standar kesetaraan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 menyebutkan 2 (dua) aspek yang perlu dipenuhi, yaitu tempat duduk prioritas dan ruangan tempat kursi roda

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Bus Trans Anggrek memiliki

tempat duduk prioritas sebanyak dua kursi. Hal ini berarti bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek telah sejalan dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 yang menyebutkan standar kesetaraan pada pelayanan minimal angkutan perkotaan bagi mobil bus sedang hanya harus memenuhi aspek tempat duduk prioritas.

f) Keteraturan

Standar keteraturan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 menyebutkan 4 (empat) aspek yang perlu dipenuhi, yaitu: 1) informasi pelayanan; 2) waktu berhenti di halte; 3) headway; dan 4) kinerja operasional

Berikut ini merupakan hasil analisis implementasi standar keteraturan pada Bus Trans Anggrek yang diringkas dalam bentuk tabel.

| Aspek | Kesesuaian | Keterangan |
|-------------------------|------------|--|
| Informasi Pelayanan | X | Belum dilengkapi informasi mengenai jadwal keberangkatan dan kedatangan serta tarif dan trayek yang dilayani |
| Waktu Berhenti di Halte | - | (Tidak ada informasi yang ditemukan) |
| Headway | X | Waktu rata-rata 34 menit |

| | | |
|---------------------|---|--------------------------------------|
| | | sehingga tergolong lama |
| Kinerja Operasional | - | (Tidak ada informasi yang ditemukan) |

Hasil analisis di atas menunjukkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek dalam standar keteraturan belum sesuai dengan dengan pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013. Maka dari itu, dapat disimpulkan bahwa Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan belum sesuai dengan Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang menjadi landasan kebijakan ini karena belum sesuai dengan standar keteraturan yang ada.

B. Faktor Penghambat Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (Kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan)

1) Tepat Kebijakan

Tepat kebijakan berkaitan dengan seberapa baik suatu kebijakan dalam mengatasi masalah yang ada dan apakah kebijakan yang dibuat telah tepat serta sesuai dengan masalah yang ingin dipecahkan (Martland, dalam Rifani & Megawati, 2022).

Kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan belum mampu menyelesaikan masalah yang dihadapi.

Masalah yang dihadapi berupa minimnya transportasi umum yang memadai dan kemacetan lalu lintas. Masyarakat kurang berminat untuk menggunakan bus ini dalam berpergian salah satunya, yaitu karena adanya kendala kuantitas bus yang menyebabkan *headway* penumpang menjadi lama. Padahal kebijakan ini diimplementasikan dalam rangka mengatasi masalah kemacetan lalu lintas dengan mengalihkan masyarakat dari penggunaan transportasi pribadi menjadi transportasi umum dalam berpergian. Adanya kendala kuantitas bus ini selanjutnya menyebabkan rendahnya peminat bus. Akibatnya, masalah kemacetan lalu lintas yang ada di Kota Tangerang Selatan belum dapat teratasi.

Selanjutnya, mengenai kesesuaian implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek dengan regulasi yang melandasinya, diketahui bahwa para pelaksana kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan juga telah berupaya mengimplementasikan kebijakan ini dengan berdasarkan pada Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sebagai landasan hukum kebijakan ini. Namun dalam implementasinya, kebijakan ini belum sepenuhnya sesuai dengan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 tahun 2019.

Dalam hal tujuan kebijakan, Bus Trans Anggrek Kota Tangerang Selatan telah terimplementasi sesuai dengan tujuan kebijakan sebagaimana dijelaskan pada sub bab sebelumnya. Akan tetapi, dalam hal standar pelaksanaan kebijakan sebagaimana tercantum dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019, penyelenggaraan pelayanan Bus Trans Anggrek belum sepenuhnya terimplementasi sesuai dengan standar yang ada. Standar pelayanan minimal yang tercantum dalam pasal tersebut meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Total 6 (enam) standar yang ada, hanya 3 (tiga) standar yang terpenuhi dalam implementasi Bus Trans Anggrek, yakni standar kenyamanan, keterjangkauan, dan kesetaraan.

Berdasarkan analisis di atas, maka dapat disimpulkan bahwa aspek tepat kebijakan menjadi faktor penghambat keberhasilan implementasi Bus Trans Anggrek. Hal ini karena implementasi Bus Trans Anggrek belum mampu menyelesaikan masalah yang ada, belum efektif terlaksana, serta belum sesuai dengan standar pelaksanaan kebijakan yang tertera dalam Permenhub Nomor 15 Tahun 2019.

2) Tepat Pelaksana

Riant Nugroho (2021:51) menyebutkan bahwasanya suatu

kebijakan dapat dikatakan tepat pelaksana apabila aktor pelaksana dalam implementasi kebijakan bukan hanya pemerintah, melainkan ada dua lembaga lain yang dapat menjadi pelaksana selain pemerintah, yakni swasta dan masyarakat sehingga kerjasama yang terjalin dapat berupa kerja sama antara pemerintah dengan masyarakat, ataupun pemerintah dengan swasta.

Kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan hanya melibatkan Pemerintah Kota Tangerang Selatan, yang dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, sebagai aktor tunggal. Tidak ada keterlibatan pihak lain dalam implementasi kebijakan ini. Apabila temuan ini dianalisis dengan teori Riant Nugroho yang telah disebutkan sebelumnya, hasil analisis peneliti menemukan bahwa implementasi kebijakan ini belum tepat pelaksana. Hal ini karena implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek hanya melibatkan Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan sebagai aktor tunggal, yang mana tentunya tidak sejalan dengan prinsip tepat pelaksana yang dikemukakan oleh Riant Nugroho.

3) Tepat Target

Riant Nugroho (2021: 52) menyebutkan bahwasanya tepat target berkaitan dengan apakah target yang diintervensi sesuai dengan yang

direncanakan. Implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek memiliki target yang telah ditentukan agar kegiatan implementasi kebijakan dapat lebih terarah, mampu mencapai tujuan yang diinginkan, serta mampu menyelesaikan masalah yang ada.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa target kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan adalah mengurangi titik kemacetan lalu lintas. Namun dalam implementasinya, kebijakan ini belum mampu mencapai target yang telah ditetapkan yang terlihat dari kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan Bus Trans Anggrek dalam berpergian sehingga jumlah titik kemacetan pun belum dapat berkurang. Maka dari itu, dapat ditarik kesimpulan bahwasanya dalam aspek tepat target, kebijakan Bus Trans Anggrek yang telah diimplementasikan di Kota Tangerang Selatan belum tepat target. Hal ini kemudian menghambat keberhasilan implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek.

4) Tepat Lingkungan

Tepat lingkungan berkaitan dengan dua hal, yaitu lingkungan internal yang mencakup interaksi antara lembaga yang merumuskan dan melaksanakan kebijakan dengan lembaga terkait, serta lingkungan eksternal yang mencakup persepsi publik terhadap kebijakan yang

akan diterapkan (Martland, dalam Rifani & Megawati, 2022). Menurut Riant Nugroho (2021:51), lingkungan internal kebijakan yang dimaksud merujuk pada interaksi antara lembaga perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dengan lembaga lain yang terkait, serta berkaitan pula dengan kekuatan otoritas kebijakan. Sementara itu, lingkungan eksternal yang dimaksud oleh Riant Nugroho adalah persepsi publik akan kebijakan dan implementasi kebijakan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam aspek lingkungan internal, pemerintah Kota Tangerang Selatan melalui Dinas Perhubungan sebagai perumus atau pengagas sekaligus pelaksana kebijakan, telah mengikuti peraturan yang disahkan oleh pemerintah pusat yang kemudian ditetapkan sebagai pedoman dan landasan dalam implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan. Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan memiliki otoritas penuh untuk menggagas, melaksanakan, serta mengelola kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan. Otoritas ini diperoleh dari pemerintah pusat, khususnya Kementerian Perhubungan yang menyatakan bahwa pemerintah daerah harus menjamin ketersediaan angkutan umum massal bagi masyarakat sebagaimana tercantum dalam Pasal 53

ayat (1) Permenhub Nomor 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Sementara itu, dalam aspek lingkungan eksternal, masyarakat telah cukup terbantu dengan adanya kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan. Meskipun demikian, persepsi masyarakat terhadap implementasi kebijakan ini belum cukup baik karena masih terdapat kekurangan-kekurangan dalam implementasinya. Khususnya kekurangan dalam hal informasi kepada masyarakat.

Dengan demikian, disimpulkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek sudah tepat lingkungan internalnya, tetapi belum tepat lingkungan eksternalnya. Hal ini karena sebagai satu-satunya pelaksana kebijakan, Dishub Kota Tangerang Selatan selaku Pemkot Tangerang Selatan telah memiliki otoritas resmi yang diperoleh dari pemerintah pusat karena kebijakan yang diimplementasikan merupakan turunan dari kebijakan pemerintah pusat kepada Pemkot Tangerang Selatan. Sementara itu, mengenai persepsi masyarakat, ditemukan kekurangan-kekurangan dalam implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di pandangan masyarakat, terutama dalam hal informasi mengenai Bus Trans Anggrek, tentunya membuat

persepsi masyarakat terhadap implementasi kebijakan ini belum cukup baik. Hal ini tentunya tidak sejalan dengan prinsip tepat kebijakan yang dikemukakan oleh Riant Nugroho bahwa dalam lingkungan eksternal, untuk dapat dikatakan tepat kebijakan harus melibatkan persepsi publik yang baik mengenai kebijakan yang diimplementasikan.

5) Tepat Proses

Tepat proses berkaitan dengan keberhasilan implementasi kebijakan yang diperoleh dari proses pemahaman, penerimaan, dan partisipasi pelaksana dan publik, terutama yang menjadi sasaran kebijakan, dalam implementasi kebijakan demi kepentingan bersama (Nugroho, dalam Nurzannah, dkk., 2023).

Dalam implementasi kebijakan bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan, diketahui bahwa kesiapan masyarakat yang menjadi sasaran kebijakan dalam implementasi Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan belum cukup baik. Masyarakat kurang siap untuk berpartisipasi atau menjadi bagian dalam implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan yang terlihat dari sepi peminat atau penumpang bus ini selama beroperasi. Begitu pula dengan kesiapan aktor pelaksana. Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan dianggap masih kurang

siap dalam mengimplementasikan kebijakan ini karena masih terdapat kekurangan dalam tahap implementasi kebijakan, yakni belum ditetapkannya RUJT dan peraturan walikota maupun regulasi daerah yang spesifik membahas kebijakan ini. Oleh karena itu, aspek kesiapan aktor pelaksana kebijakan juga dinilai belum cukup baik. Maka dari itu, disimpulkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek belum tepat proses. Hal ini karena baik aspek kesiapan masyarakat, maupun kesiapan pelaksana, sama-sama baru mencapai tahap *policy adoption* dimana pelaksana dan publik hanya telah menerima dan menyetujui kebijakan yang ada, belum mencapai tahap proses *strategic readiness* karena masyarakat dan pelaksana belum siap menjadi bagian dan berpartisipasi dalam kebijakan yang ada. Dengan demikian, tepat proses termasuk ke dalam faktor yang menghambat implementasi kebijakan.

6) Tepat Pemanfaat

Tepat pemanfaat dalam penelitian ini merujuk pada elemen pemanfaat atau kelompok sasaran dalam teori model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh David C. Korten. Korten (dalam Palit, dkk., 2022) menyebutkan bahwa terdapat 3 (tiga) elemen penting dalam implementasi program kebijakan, yaitu elemen 1)

program kebijakan; 2) organisasi pelaksana program kebijakan; dan 3) pemanfaat (kelompok sasaran) program kebijakan. Menurut Korten, suatu program kebijakan akan berhasil diimplementasikan apabila terdapat kesesuaian dari elemen unsur-unsur implementasi program kebijakan tersebut (Korten, dalam Palit, dkk., 2022).

Tepat pemanfaat dalam penelitian ini berkaitan dengan keberhasilan implementasi kebijakan yang diperoleh dari adanya kesesuaian antara program kebijakan dengan masyarakat yang menjadi kebutuhan kelompok sasaran. Kebijakan yang diperuntukkan bagi masyarakat tentunya harus didasarkan pada kebutuhan masyarakat agar eksistensi kebijakan dapat dimanfaatkan oleh masyarakat (Aga, 2022).

Kebijakan penyelenggaraan angkutan umum dalam trayek pada kasus Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan ini berupa pengoperasian bus gratis yang bertujuan untuk memudahkan masyarakat Kota Tangerang Selatan, selaku kelompok sasaran atau pemanfaat. Implementasi kebijakan ini dilatarbelakangi oleh minimnya transportasi atau angkutan umum yang layak di Kota Tangerang Selatan yang kemudian menyebabkan adanya kebutuhan masyarakat terhadap angkutan umum. Selain itu, Temuan penelitian juga

menunjukkan bahwa dari masyarakat telah merasa kebijakan ini sesuai dengan kebutuhan mereka. Namun, informasi mengenai kebijakan ini kepada mereka, selaku masyarakat kelompok sasaran (pemanfaat) belum jelas. Maka dari itu, disimpulkan bahwa implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan belum tepat pemanfaat. Masyarakat yang menjadi pemanfaat kebijakan memang merasa kebijakan Bus Trans Anggrek sangat membantu dan sesuai dengan kebutuhan mereka terhadap pelayanan transportasi atau angkutan umum. Meskipun demikian, mereka merasa informasi mengenai kebijakan ini belum jelas disampaikan kepada mereka, selaku kelompok sasaran atau pemanfaat. Informasi hanya dilakukan melalui sosialisasi satu arah dan publikasi media sosial yang kurang efektif. Hal ini juga yang kemudian menjadi penyebab kurangnya peminat bus ini. Dengan demikian, peneliti menyimpulkan bahwa kebijakan ini belum memenuhi aspek tepat pemanfaat sehingga aspek ini digolongkan sebagai faktor yang menghambat keberhasilan implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan.

PENUTUP

Kesimpulan

1. Implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan

telah sesuai tujuan yang tercantum dalam pasal 38 ayat 1, 2, dan 3 Permenhub Nomor 15 Tahun 2019. Pelaksanaan pasal-pasal tersebut, yaitu 1) pasal 38 ayat 1 berupa adanya rute tetap dan teratur yang terbagi ke dalam 4 (empat) koridor; 2) pasal 38 ayat 2 berupa adanya fasilitas pendukung berupa halte dan terminal untuk naik dan turun penumpang; serta 3) pasal 38 ayat 3 berupa pengoperasian bus yang menggunakan jenis kendaraan mobil bus umum.

2. Pelaksanaan pasal 53 ayat (1) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 di Kota Tangerang Selatan melalui kebijakan Bus Trans Anggrek belum cukup baik. Kebijakan ini masih menghadapi masalah berupa rendahnya minat masyarakat untuk menggunakan jasa bus ini yang diakibatkan oleh pelat nomor kendaraan yang masih berwarna merah meskipun telah dioperasikan secara gratis. Masalah lainnya, yaitu tidak dilaksanakannya tahap penyusunan RUJT serta keterbatasan anggaran karna hanya bersumber dari APBD.
3. Implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan belum sesuai dengan standar yang tercantum dalam pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019. Standar pelaksanaan yang tercantum

dalam pasal 50 ayat (2) Permenhub Nomor 15 Tahun 2019 yang merujuk pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 hanya terpenuhi 3 (tiga) standar dari 6 (enam) standar yang ada. Tiga standar yang terpenuhi tersebut dalam implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek ini, yaitu hanya standar kenyamanan, keterjangkauan, dan keteraturan.

4. Aspek kebijakan, pelaksana, target, lingkungan, proses, dan pemanfaat yang belum tepat menjadi faktor penghambat keberhasilan implementasi kebijakan Bus Trans Anggrek di Kota Tangerang Selatan yang terlihat dari kebijakan yang belum mampu menyelesaikan masalah yang ada, pelaksana yang hanya terdiri dari satu aktor pelaksana, target kebijakan yang belum tercapai, persepsi masyarakat yang masih buruk, dan kurang besarnya manfaat kebijakan yang diterima masyarakat.

Saran

1. Perlu penegakkan peraturan dengan mematuhi semua peraturan yang berlaku termasuk mengganti pelat nomor kendaraan dari merah menjadi kuning serta menjalankan tahap penyusunan RUJT dalam penyelenggaraan kebijakan Bus Trans Anggrek. Selain itu, perlu melakukan kerja sama dengan aktor lain seperti

swasta untuk mengatasi keterbatasan anggaran yang hanya bersumber dari APBD.

2. Perlu melakukan perbaikan pada aspek keamanan, keselamatan, dan keteraturan, dengan menggunakan pelat nomor kendaraan yang sesuai 159 aturan dan mencantumkan tulisan nama trayek, menyertakan fasilitas kesehatan dan informasi tanggap darurat di dalam bus, serta mencantumkan informasi pelayanan bus dan menambahkan jumlah kendaraan bus.
3. Perlu melibatkan aktor pelaksana selain pemerintah untuk memudahkan penyelesaian masalah dan pencapaian target kebijakan yang telah ditentukan. Selain itu, perlu melakukan kampanye dan sosialisasi mengenai manfaat penggunaan Bus Trans Anggrek serta meningkatkan kualitas pelayanan agar masyarakat merasakan manfaat yang lebih besar dari kebijakan ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik Kota Tangerang Selatan. “*Kota Tangerang Selatan Dalam Angka 2023.*” Tangselkota.bps.go.id
- Destian, Farhan. (2019). TA: Kajian Efektivitas Bus Trans Metro Bandung Trayek Leuwipanjang – Antapani. Skripsi Thesis, Institut Teknologi Nasional.
- Framudia, R. S. (2019). Hubungan Antara Kepuasan Tentang Wakability Lingkungan Tempat Tinggal Dengan Intensitas Menggunakan

- Angkutan Kota Pada Swk Cibeunying. Other thesis, Universitas Komputer Indonesia.
- Jumroh., & Yoga, J. Pratama. (2021). *Implementasi Pelayanan Publik: Teori dan Praktik*. Sumatra Barat: Insan Cendekia Mandiri.
- Kompas.id. (2022, 3 Februari). 8,8 Juta Warga Jabodetabek Sulit Akses Transportasi Publik. Diakses pada 20 Maret 2023, dari <https://www.kompas.id/baca/metro/2022/02/02/88-juta-warga-jabodetabek-sulit-akses-transportasi-publik>
- Nafisa, I. A., dkk. (2023). Implementasi Kebijakan Peningkatan Kompetensi Guru Di Kabupaten Kulon Progo. *Jurnal Pendidikan UNIGA*, 17(1), 728-749.
- News.republika.co.id. (2022, 18 September). Transportasi Umum di Tangsel Dinilai Sangat Buruk. Diakses pada 21 Maret 2023, dari <https://news.republika.co.id/berita/ie64u328/transportasi-umum-di-tangsel-dinilai-sangat-buruk>
- Nugroho, R. 2021. *Kebijakan Publik: Implementasi dan Pengendalian Kebijakan*. Jakarta: PT Gramedia.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- Putranto, F. R., Yuniningsih, T., & Dwimawanti, I. H. (2022). Analisis Kebijakan Pengelolaan Sampah Di Kabupaten Banyumas. *Journal Of Public Policy And Management Review*, 12(1), 73-89.
- Ramadhani, N. D., & Nawangsari, E. R. (2023). Implementasi Program Smart Inclusive School (SIS). *PUBLIC POLICY; Jurnal Aplikasi Kebijakan Publik dan Bisnis*, 4(2), 407-423.
- Rencana Strategis Perangkat Daerah Kota Tangerang Selatan Tahun 2021-2026.
- Rifani, D., & Megawati, S. (2023). Implementasi Kebijakan Pelayanan Administrasi Kependudukan melalui Sistem Informasi Administrasi Kependudukan (SIK) di Masa Pandemi Covid-19 di Kecamatan Jatirogo Kabupaten Tuban. *Publika*, 1373-1386.
- Risks.id. (2022, 30 Desember). PSI Minta Program Bus Trans Anggrek Dievaluasi, Ini Alasannya. Diakses pada 24 Maret 2023, dari <https://www.risks.id/nasional/pr-7726355008/psi-minta-program-bus-trans-anggrek-dievaluasi-ini-alasannya>
- Shauma, N. U., & Purbaningrum, D. G. (2022). Implementasi Kebijakan Percepatan Pencegahan Stunting Terintegrasi. *Jurnal Kebijakan Publik*, 13(2), 200-207.
- Seputartangsel.pikiran-rakyat.com. (2022, 22 Juni). Tangsel Trending di Twitter, Masalah Transportasi Publik Dikeluhkan Netizen. Diakses pada 20 Maret 2023, dari <https://seputartangsel.pikiran-rakyat.com/tangerang-selatan/amp/pr-144807510/tangsel-trending-di-twitter-masalah-transportasi-publik-dikeluhkan-netizen>
- Subianto, A. 2020. *Kebijakan Publik: Tujuan Perencanaan, Implementasi, dan Evaluasi*. Surabaya: Brilliant.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Wahab, S. A. 2021. *Analisis Kebijakan*. Jakarta: PT Bumi Aksara.