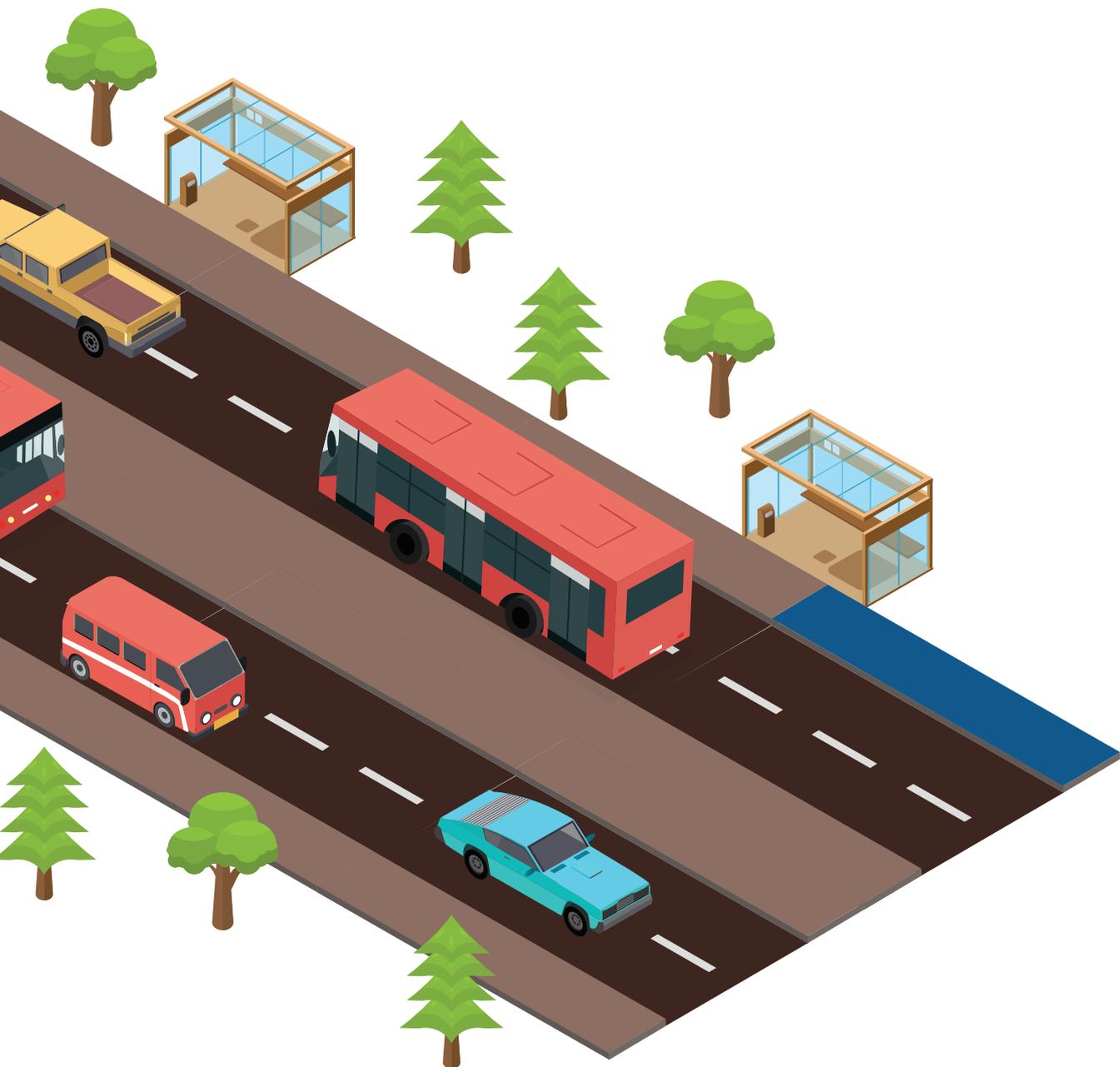




Panduan Reformasi Angkutan Umum di Indonesia

Draft Januari 2019





DAFTAR ISI

- 5 Garis Besar Panduan
- 6 Permasalahan Angkutan Umum
- 8 Reformasi Angkutan Umum
- 9 Tahapan Transisi Industri Angkutan Umum
- 15 Studi Kasus : Pembentukan Institusi atau Kelembagaan - Transjakarta
- 17 Studi Kasus : Integrasi dan Revitalisasi Angkutan Umum - JakLingko
- 24 Studi Kasus : Bus Scraping Trans Semarang
- 26 Contoh Studi Kasus : Reformasi Angkutan Umum di Kota Medan (2018 - sekarang)



Garis Besar Panduan

LATAR BELAKANG

Kegagalan kota - kota besar di Indonesia untuk menyediakan angkutan umum yang baik, ditandai dengan kondisi angkutan umum yang semakin buruk dengan turunnya kualitas layanan dan penurunan jumlah penumpang angkutan umum. Ditambah lagi kebijakan penyediaan angkutan massal yang cenderung mengesampingkan peran angkutan eksisting (angkot dan bus). Hal ini perlu mendapatkan perhatian khusus dari pemerintah karena tidak bisa dipungkiri bahwa angkutan umum masih dibutuhkan dan masih memiliki potensi untuk dikembangkan.

TUJUAN

Panduan ini memberikan gambaran besar yang menyeluruh tentang langkah - langkah untuk perbaikan angkutan umum, yang dapat dilakukan oleh pemerintah kota. Panduan ini juga memberikan contoh nyata dari berbagai pengalaman dan tahapan pelaksanaan reformasi angkutan umum di Indonesia.

TARGET

Panduan ini ditujukan bagi Pemerintah Kota seperti Walikota dan SKPD terkait dalam membenahi angkutan umum perkotaan. Selain itu, panduan ini juga ditujukan kepada pemangku-pemangku kebijakan yang berhubungan dengan sektor transportasi.

Permasalahan Angkutan Umum

Transportasi publik adalah fasilitas yang merupakan kewajiban pemerintah untuk warga dalam memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Di kota - kota di Indonesia, penggunaan transportasi publik seperti bus dan angkutan kota / angkot terus menurun setiap tahunnya. Hal ini terjadi karena adanya peningkatan ekonomi dan daya beli masyarakat sehingga kepemilikan kendaraan pribadi, yang menawarkan eksibilitas pergerakan yang lebih tinggi, juga semakin meningkat, dan angkutan umum semakin ditinggalkan.



Angkutan bus kecil di Terminal Kampung Melayu

Idealnya, pembenahan angkutan umum eksisting (berbasis jalan) sebaiknya dilakukan sebelum implementasi transportasi massal, karena angkutan ini mempunyai jangkauan layanan yang luas dan bisa menjadi pengumpan layanan angkutan massal. Pembenahan ini bertujuan untuk restrukturisasi dan menata ulang sistem transportasi eksisting sehingga layanannya menjadi lebih baik, dan dapat diintegrasikan dan dikembangkan dengan sistem angkutan massal yang akan diimplementasikan kedepannya

Sumber: ITDP Indonesia

Fenomena ini terjadi karena kurang siapnya pelaku industri angkutan umum dalam mengikuti perkembangan kebutuhan masyarakat dan kondisi pasar. Angkutan umum masih dinilai kurang efektif dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Persaingan tidak sehat yang terjadi antara pelaku angkutan umum semakin memperburuk layanan yang ada. Sementara itu, usaha pemerintah dalam menjalankan strategi baru dalam memperbaiki mobilitas kota, belum berhasil membawa perubahan yang berarti.

Di satu sisi, perlakuan pemerintah terhadap industri angkutan umum di setiap kota berbeda - beda. Kurangnya campur tangan dan investasi dari pemerintah untuk pengembangan angkutan umum merupakan salah satu alasan mengapa industri angkutan umum di perkotaan tidak dapat berkembang dengan baik.

Permasalahan pada Angkutan Umum

Kepemilikan armada secara individual

Kualitas armada yang di bawah standar

Kompetisi tidak sehat antar operator

Performa layanan yang tidak layak

Tarif angkutan umum yang tidak terintegrasi

Kondisi infrastruktur yang tidak memadai

Daftar komponen di atas merupakan beberapa permasalahan pada angkutan umum yang mengakibatkan industri angkutan umum di perkotaan semakin ditinggalkan penumpang



Reformasi Angkutan Umum

Pentingnya Reformasi Angkutan Umum Eksisting

1

Angkutan umum eksisting seperti angkot, meskipun sudah mulai kehilangan penumpang, masih menjadi tumpuan bagi beberapa kalangan, terutama bagi yang tidak memiliki akses dan kemampuan menggunakan kendaraan pribadi. Kota-kota seperti Bogor dan Medan, masih mengandalkan angkot sebagai alat transportasi umum utama.

2

Jangkauan layanan angkutan umum eksisting seperti angkot yang berbasis jalan (bukan rel) lebih luas dan lebih fleksibel.

3

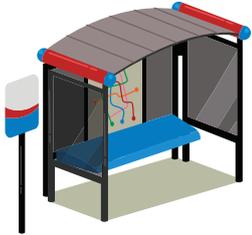
Penerapan angkutan umum massal tanpa didukung dengan pembaruan angkutan eksisting berbasis jalan yang baik, akan kecil kemungkinan keberhasilannya, karena:

- Reformasi angkutan umum eksisting bisa menjadi langkah awal untuk mendorong masyarakat beralih menggunakan angkutan umum.
- Layanan angkutan umum eksisting yang baik dapat menjadi layanan first and last mile trip bagi koridor utama angkutan massal, sehingga diharapkan akan meningkatkan penggunaan angkutan umum.

4

Meminimalkan penolakan dari pengusaha angkutan umum eksisting yang merasa tersaingi dengan adanya angkutan massal.

Tahap Reformasi Angkutan Umum



TAHAP 1

Reformasi angkutan umum eksisting berbasis jalan
(tiket, fisik, kelembagaan)

Reformasi Industri Angkutan Umum

- Perumusan Rencana Bisnis
- Desain Infrastruktur dan Armada
- Kerangka Peraturan dan Desain Institusi
- Model Bisnis, Finansial dan Operasional
- Model Transisi Industri Angkutan Umum

Proses Transisi

- Perumusan Rencana Bisnis
- Membangun Komunikasi dan Konsesus
- Capacity Building / Pelatihan
- Tahap Negosiasi
- Tahap Implementasi

TAHAP 2

Penyediaan angkutan umum massal

Kriteria Pemilihan Sistem Angkutan Massal

- Tipologi Angkutan Massal
- Evaluasi Implementasi BRT dan LRT di Indonesia
- Parameter Pemilihan Angkutan Massal

Kerangka Acuan Desain BRT

- Pemilihan Koridor
- Desain Sistem Infrastruktur
- Desain Stasiun dan Akses
- Tipe Armada Operasional

Tahapan Reformasi Industri Angkutan Umum



Perumusan Rencana Bisnis

Analisis *demand*
Analisis rute
Perencanaan operasional
Struktur tarif dan integrasi



Desain Infrastruktur dan Armada

Perencanaan kebutuhan infrastruktur (halte / tempat berhenti, terminal, depo)
Perencanaan teknologi (termasuk sistem pembayaran)
Kebutuhan dan spesifikasi armada
Kebutuhan infrastruktur akses pejalan kaki
Komunikasi dan *branding*



Kerangka Peraturan dan Desain Institusi

Perumusan kebijakan dan peraturan untuk reformasi angkutan umum
Pembentukan institusi dan pengembangan kapasitas untuk mengelola sistem baru
Perumusan kebijakan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi



Model Bisnis, Finansial dan Operasional

Model konsesi kerjasama
Skema tarif dan subsidi
Model pengadaan
Model keuangan
Skema pembiayaan



Model Transisi Industri Angkutan Umum

Kerangka kontrak untuk sistem baru
Merancang strategi implementasi bersama operator
Melakukan konsesus kerjasama
Perencanaan mitigasi dampak sosial

Prinsip Dasar Reformasi Industri Angkutan Umum

Terciptanya Institusi Pengelola Angkutan Umum

Terciptanya badan atau institusi pemerintah yang berfungsi untuk menjamin fleksibilitas serta mengelola manajemen operasional angkutan umum.

Tarif Angkutan Umum yang Terintegrasi

Dengan terciptanya struktur pembayaran yang terintegrasi untuk semua moda, akan dapat memberikan kemudahan bagi pengguna untuk melakukan transfer antar moda serta meningkatkan efisiensi dan ketertarikan dalam menggunakan transportasi umum.

Jaringan Angkutan Umum yang Efisien

Mengoptimalkan rute pelayanan angkutan umum menjadi lebih mudah, sederhana dan terhubung. Sehingga akan menciptakan perjalanan yang efisien, hemat waktu dan biaya yang lebih terjangkau.

Kualitas Layanan yang Andal

Armada angkutan umum wajib beroperasi dengan memenuhi standar pelayanan minimum yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Ketepatan waktu dalam beroperasi armada yang layak jalan, serta pramudi yang dibekali oleh pelatihan yang profesional diperlukan untuk menciptakan layanan angkutan umum yang andal.

Industri Angkutan Umum yang Profesional

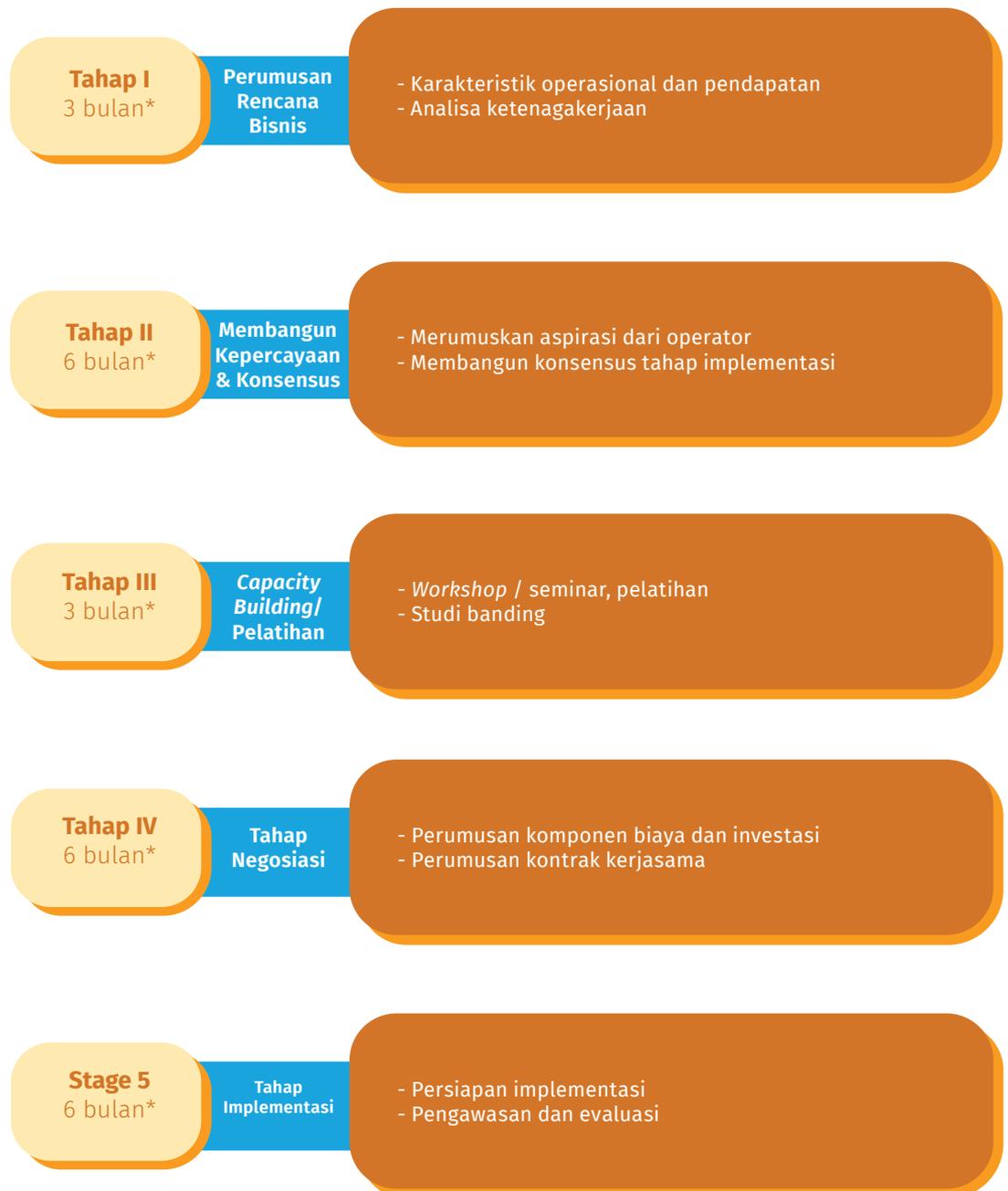
Terciptanya pelaku industri angkutan umum yang dapat memenuhi SPM (Standar Pelayanan Minimum) yang telah ditetapkan. Industri yang dapat menjamin keberlangsungan kepastian kerja dan kesejahteraan karyawannya.

Target Reformasi Industri Angkutan Umum

Prinsip Dasar	Permasalahan Kondisi Eksisting	Kondisi yang Diinginkan
Terciptanya institusi pengelola angkutan umum	<ul style="list-style-type: none"> - Tidak adanya lembaga sentral dalam mengatur layanan operasional harian angkutan umum - Jadwal operasional harian angkutan umum tidak diatur - Tidak mudah bagi pemerintah untuk melakukan kontrol terhadap performa angkutan umum - Sulit bagi pemerintah untuk memberikan skema subsidi kepada angkutan umum 	<ul style="list-style-type: none"> - Adanya badan / institusi pemerintah yang mengelola operasional dan tiket - Memiliki SDM dan Organisasi yang kuat - Memiliki tupoksi yang jelas - Punya wewenang mengelola aset - aset pendukung - Punya wewenang untuk menerima dan mengalokasikan subsidi dari pemerintah sehingga layanan
Adanya tarif angkutan umum yang terintegrasi	<ul style="list-style-type: none"> - Tidak ada integrasi antar rute - Tarif terkadang melebihi harga yang ditentukan - Tidak memiliki skema pembayaran yang akuntabel - Penumpang masih membayar ketika berpindah atau melakukan transfer sehingga memperbesar biaya penggunaan angkutan umum 	<ul style="list-style-type: none"> - Tarif terintegrasi antar rute - Adanya sistem tiket yang lebih akuntabel - Adanya skema tarif yang lebih efisien (berdasarkan waktu/jarak)
Jaringan angkutan umum yang efisien	<ul style="list-style-type: none"> - Cakupan area layanan yang tidak merata - Perjalanan yang memerlukan banyak transfer - Frekuensi layanan yang tidak tentu - Rute angkot yang tumpang-tindih - Waktu tunggu yang lama dan ngetem 	<ul style="list-style-type: none"> - Rute yang saling terhubung dan meminimalkan transfer - Memiliki jangkauan layanan rute yang luas - Adanya kepastian waktu perjalanan dan kedatangan armada

Prinsip Dasar	Permasalahan Kondisi Eksisting	Kondisi yang Diinginkan
<p>Kualitas layanan yang andal</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Jumlah layanan armada yang tidak seimbang dengan permintaan - Armada yang tidak layak jalan dan menghasilkan polusi tinggi - Tidak memiliki perawatan armada yang layak - Tidak adanya SPM (Standar Pelayanan Minimal) - Memiliki keselamatan yang rendah 	<ul style="list-style-type: none"> - Armada yang dapat memberikan keamanan dan kenyamanan - Kapasitas armada yang cukup untuk memenuhi permintaan - Adanya pramudi yang terlatih dan andal - Adanya SPM (Standar Pelayanan Minimal) - Adanya pelatihan untuk staf pengfelola
<p>Terciptanya industri angkutan umum yang profesional</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Model bisnis yang masih informal - Memiliki keuntungan yang rendah - Persaingan antar armada - Mekanisme pengembalian investasi yang belum jelas - Belum ada lembaga manajemen operasional yang memiliki fleksibilitas dalam mengatur keuangan - Tidak ada skema perawatan dan peremajaan armada yang jelas 	<ul style="list-style-type: none"> - Terciptanya industri angkutan yang bisa memenuhi standar pelayanan minimum sehingga dapat memberikan layanan angkutan umum yang baik ke masyarakat - Model bisnis yang menjamin kepastian usaha bagi operator - Adanya badan pengelola manajemen operasional seperti BLU (Badan Layanan Umum) yang mempunyai akses dan fleksibilitas dalam mengelola keuangan - Adanya skema subsidi dari pemerintah - Memiliki persaingan yang sehat

Tahapan Transisi Industri Angkutan Umum



* tergantung kepada kondisi industri di setiap masing-masing kota

Studi Kasus



1 Pembentukan Institusi atau Kelembagaan Transjakarta

Sistem Transjakarta pertama kali mulai beroperasi pada tahun 2004. Sistem ini berjalan dengan menggandeng konsorsium dari beberapa perusahaan bus yang menjadi operator pada koridor tersebut. Transjakarta, awalnya dioperasikan oleh konsorsium dan 5 operator bus. yaitu operator bus yang rutanya memiliki himpitan dengan koridor 1 Transjakarta.

Perubahan institusi pun terjadi dari awal BP (Badan Pengelola), BLU (Badan Layanan Umum) dan terbentuk menjadi BUMD (Badan Usaha Milik Daerah). BUMD dibentuk untuk mengejar eksibilitas yang tinggi dalam mengelola keuangan dan operasional yang kompleks.

Dibawah adalah capaian yang diperoleh Transjakarta berdasarkan prinsip reformasi :



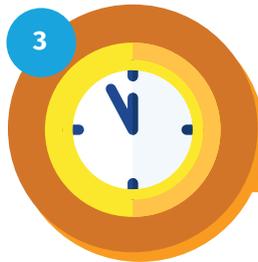
Terciptanya Institusi pengelola angkutan umum

- Memiliki badan atau institusi, dimulai dari Badan Pengelola (2003), Badan Layanan Umum Unit Pengelola Transjakarta Busway (2006), kemudian berubah menjadi PT. Transportasi Jakarta (BUMD) pada tahun 2013
- Terdapat 9 operator bus eksisting yang bergabung dan mendukung operasional Transjakarta
- Dari 9 operator tersebut, ada beberapa konsorsium operator yang dulunya merupakan gabungan dari operator eksisting



Adanya tarif angkutan umum yang terintegrasi

- Tarif untuk seluruh Transjakarta di semua koridor berlaku sama atau perpindahan antar koridor/antar bus tidak berbayar
- Menggunakan tarif rata (at fare) yaitu Rp 3.500 rupiah
- Tahun 2018, PT. Transportasi Jakarta terintegrasi dengan Mikrotrans OK Otrip (JakLingko) dimana direncanakan memiliki skema pembayaran baru yaitu dengan skema time based hanya perlu membayar Rp 5000 dalam rentang waktu 3 jam
- Adanya skema subsidi untuk angkutan umum



Jaringan angkutan umum yang efisien

- Memiliki total 13 koridor dan 155 rute yang saling terhubung dengan panjang koridor 204,2 km
- Memiliki sistem pengumpan atau *direct service* untuk menambah jangkauan pelayanan hingga menggapai 466 km
- Memiliki sistem informasi di setiap bus dan halte untuk kemudahan pengguna



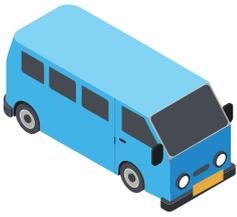
Kualitas layanan yang andal

- Layanan yang dipantau dengan SPM (Standar Pelayanan Minimal) yang ditetapkan berdasarkan Perda (Peraturan Daerah)
- Adanya kontrak perawatan dari APM (Agen Pemegang Merek) untuk menjaga keandalan armada
- Adanya pramudi dan staf pengelola yang terlatih



Terciptanya industri angkutan umum yang profesional

- Memiliki model bisnis yang jelas (memiliki kontrak *gross cost*)
- Terbentuk sebuah badan yang berfokus kepada pelayanan pelanggan (*customer oriented*)
- Memiliki eksibilitas yang tinggi dari sisi operasional, kelembagaan dan keuangan



2 Integrasi dan Revitalisasi Angkutan Umum JakLingko

JakLingko merupakan program integrasi transportasi antar moda di Jakarta, yang merupakan pengembangan OK Otrip. Uji coba OK Otrip dilaksanakan dari Januari - September 2018. Pada Oktober 2018, program ini resmi diterapkan dengan menggunakan nama JakLingko.

Masyarakat dapat menggunakan kombinasi perjalanan angkot dan Transjakarta dalam kurun waktu tiga jam dengan tarif yang terintegrasi sebesar Rp5.000 dengan pembayaran non-tunai, kedepannya, JakLingko juga akan berlaku di moda lain seperti MRT dan LRT di Jakarta.



JakLingko: Dibalik Layar

Keinginan Politik Pimpinan Daerah

“Menyambungkan seluruh angkutan umum bertrayek dengan tiket terusan agar terjangkau untuk seluruh warga Jakarta”

Pembahasan Anggaran Pimpinan Daerah

Masuk APBD-P 2017 dengan KJP Plus & OK Otrip Disetujui masuk APBD 2018 sebagai bagian dari PSO

Tahapan Perumusan, Uji Coba, dan Implementasi Pimpinan Daerah

Keputusan Gubernur tentang “Tim Pelaksana Program OK Otrip”

Tahap 1 : Penentuan Rute Prioritas

Tahap penentuan rute prioritas merupakan tahapan yang sebaiknya ditentukan sejak dini berdasarkan hasil analisis, diskusi serta keputusan oleh pemangku kepentingan terkait, dimana akan digunakan sebagai masa uji coba dan implementasi.

- Rute yang dipilih sebagai rute prioritas untuk sistem JakLingko adalah rute bus kecil yang mempunyai irisan dengan koridor Transjakarta dibawah 20%
- Dari sekitar 150 rute bus kecil yang ada di Jakarta, Dinas Perhubungan DKI memprioritaskan 90 rute dengan total jumlah 8000 armada, yang nantinya akan diintegrasikan dengan sistem JakLingko yang bertahap dalam 3 tahun kedepan
- Umur armada yang layak diprioritaskan untuk bergabung pada tahap awal adalah kendaraan dengan umur dibawah 5 tahun. Dan untuk selanjutnya, adalah umur kendaraan dibawah 10 tahun
- Penentuan rute prioritas yang dipilih juga menggunakan acuan lain yaitu berdasarkan banyaknya jumlah armada dimana jumlah armada pada rute tersebut dapat mengindikasikan bahwa bisnis dan jumlah penumpangnya masih ada

Tahap 2 : Proses Negosiasi

- 1** Tahap negosiasi dengan operator adalah merupakan tahapan yang paling krusial dalam proses reformasi. Dalam tahapan ini, ditentukan skema bisnis dan kontrak kerjasama antara pemerintah dan operator industri
- 2** Peran pemerintah sangat penting dalam pembentukan kelompok kerja yang dibentuk untuk mengimplementasikan program ini (keputusan, pengawasan dan advokasi)
- 3** Terburu - buru dalam bernegosiasi dan implementasi akan berpotensi adanya penolakan dari satu pihak, oleh karena itu, komunikasi harus dilakukan secara bertahap atau terus berkelanjutan
- 4** Sering terjadinya kebuntuan dimana kesepakatan antara PT. Transportasi Jakarta dan operator dalam hal kontak Rp/km sering tidak tercapai
- 5** Dalam negosiasi ini, peran ITDP adalah sebagai mediator dan pendamping teknis yang dipercaya baik oleh pemerintah maupun operator sehingga bisa mempercepat proses negosiasi

Proses Pentahapan Penentuan Kerjasama Rp/km dengan Operator:

- 1** Negosiasi besaran Rp/km bus kecil antara operator dengan Transjakarta dan juga Dinas Perhubungan Kota Jakarta.
- 2** Proses terdaftar di dalam katalog elektronik oleh BPPBJ (Badan pelayanan Pengadaan Barang atau Jasa)
- 3** Kontrak Rp/km antara operator dengan PT. Transjakarta
 - Per Desember 2018 sudah ada 9 dari 11 operator bus kecil yang sudah tayang di katalog elektronik
- 4** Kontrak kerja sama kedua belah pihak untuk memastikan:
 - Kondisi armada layak beroperasi
 - Memenuhi waktu layanan yang ditentukan
 - Perawatan dilakukan secara rutin oleh pemilik angkot

Usaha dalam Mengintegrasikan Layanan Angkutan Umum Ibu Kota

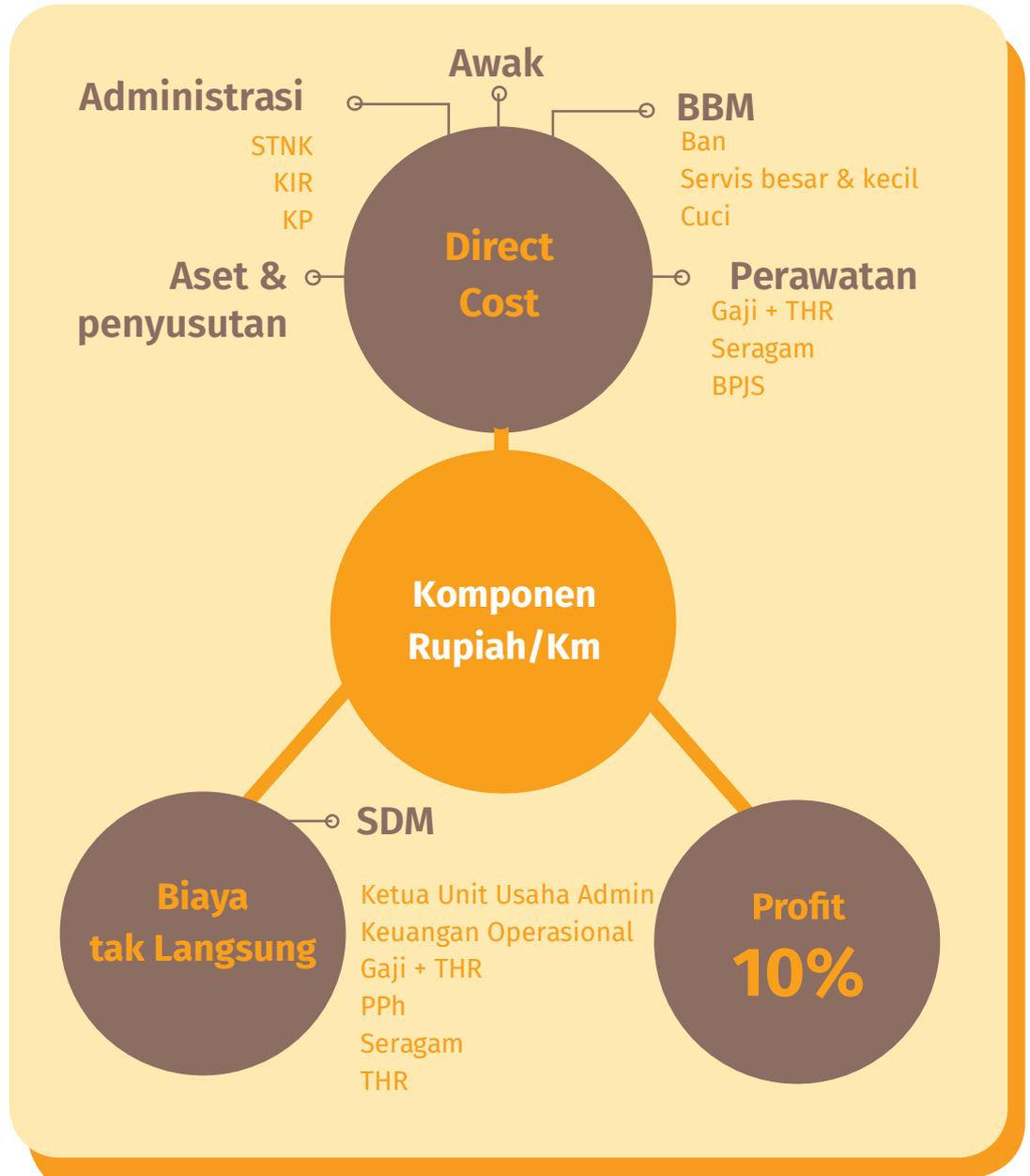




Foto Bersama di
Seoul

Tahap 3 - Studi Banding ke Kota Seoul, Korea

Program studi banding ini bertujuan untuk pembangunan kapasitas dimana ruang lingkup aktivitasnya yakni melihat best practice dalam reformasi industri angkutan umum di Kota Seoul.

Studi banding ini memakan waktu selama empat hari, materi studi banding pun disusun mencakup teori dan lapangan. Tahapan ini juga menjadi kesempatan untuk membangun hubungan dan komunikasi yang baik antara pemerintah dan pelaku industri.

Tahapan studi banding ini hanya dihadiri oleh para pemangku kepentingan yang berkaitan yaitu, Dinas Perhubungan Kota, Operator Bus Kecil serta organda.

Untuk mengevaluasi hasil dari studi banding ini, maka dibuat laporan / dokumen resmi untuk Gubernur sebagai bentuk tanggung jawab dan tindak lanjut.

Peserta studi banding berkesempatan untuk bertemu dengan para akademisi di University of Seoul, melakukan pelatihan di Transportation Policy Division Oce dan mengunjungi TOPIS (Seoul Transport Operation & Information Service) serta KSCC (Korea Smart Card Co., Ltd) untuk melihat sistem operasional.

Tahap 4 - Proses Implementasi Kontrak Kerjasama serta Monitoring dan Evaluasi

Setelah kedua belah pihak, terutama antara pihak operator dengan pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan dan Transjakarta sepakat dalam model kerjasama terutama dalam penentuan Rp/km, maka kedua belah pihak (Operator dan Transjakarta) melakukan kontrak kerjasama layanan.

Dalam awal masa uji coba masih ada beberapa komponen di dalam kontrak kerja sama yang masih terus dilakukan penyempurnaan, antara lain:

1. Asuransi ketenagakerjaan untuk pramudi yang belum terpenuhi seluruhnya
2. Kilometer tempuh harian masih terus dalam proses negosiasi
3. Pembayaran ke operator yang masih bersifat harian

Setelah proses uji coba dan implementasi, maka pemerintah, Dinas Perhubungan dan Transjakarta akan terus melakukan monitoring, evaluasi dan penyempurnaan layanan, seperti penyempurnaan sistem pembayaran, pelayanan dan peremajaan armada.

Studi Kasus: JakLingko

Angkot Lama	Masa Transisi	Kondisi yang akan Dicapai
Operator angkot hanya mendapatkan izin menjalankan koperasi dari Dinas Perhubungan tetapi minim kontrol terhadap operasional harian	Operator angkot berkontrak dengan PT. Transportasi Jakarta (Transjakarta) , untuk masa uji coba ini kontrak dilakukan berlaku selama 3 bulan. Untuk seleksi awal diutamakan angkot yang berusia dibawah 5 tahun	Operator angkutan umum berkontrak dengan PT. Transportasi Jakarta dengan <i>multiyears</i> kontrak (5 - 7 tahun) dan operator harus sudah bisa memenuhi semua kriteria dalam penentuan SPM, termasuk mempunyai depo dan mengganti armada sesuai dengan yang disyaratkan
Pendapatan operator dari setoran pramudi	Operator dibayar setiap bulan oleh Transjakarta berdasarkan jarak tempuh layanan armada	Operator dibayar per periode yang disepakati oleh Transjakarta berdasarkan jarak tempuh layanan armada dengan komponen biaya per kilometer meliputi investasi armada sama depo
Angkot yang beroperasi terkadang tidak berizin. (supir tembak masih ada, armada yang beroperasi terkadang tidak lulus KIR)	Menggunakan angkot eksisting yang mempunyai izin layanan dan angkot berumur kurang dari 5 tahun	Armada yang baru wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal (SPM) baik dari Kemenhub, Dishub, dan Transjakarta
Pendapatan pramudi bergantung pada jumlah penumpang	Pramudi mendapat gaji dan tunjangan per bulannya dari operator	Pramudi mendapatkan pelatihan yang baik. Pramudi mendapat gaji dan tunjangan per bulannya dari operator. Semua hak pramudi termasuk asuransi harus sudah bisa dipenuhi oleh operator. Pramudi bekerja dengan menggunakan sistem shift dengan jam kerja 8 jam per hari



Angkot OK Otrip/Jaklingko. Sumber: ITDP, 2018



Angkot OK Otrip/Jaklingko. Sumber: ITDP, 2018

Angkot Lama

Masa Transisi

Kondisi yang akan Dicapai

Pramudi menaik-turunkan penumpang di sembarang tempat sesuai dengan permintaan penumpang

Penumpang membayar dengan uang tunai (*cash*) kepada sopir

Tarif bergantung pada jarak tempuh dan kebijakan pramudi

Armada eksisting, ada armada yang tidak melakukan uji KIR dan berumur lebih dari 10 tahun

Tidak ada integrasi dengan moda lain

Pramudi wajib menaik-turunkan penumpang di bus stop/bus pole

Mesin tiket terpasang pada armada bus. Walaupun sudah tersedia tiket elektronik namun masih adanya kendala teknis, untuk sementara pembayaran di gratiskan agar tidak menghambat pelaksanaan program ini

Dalam masa transisi ini, tiket masih digratiskan

Masih menggunakan armada eksisting dibawah umur 5 tahun dan dipastikan lulus uji KIR

Selain dengan integrasi tarif (*time based*) selama 3 jam, Integrasi sik baru diusahakan dengan halte Transjakarta, yaitu dengan menempatkan halte angkot di dekat halte Transjakarta sehingga memudahkan penumpang untuk berpindah

Pramudi wajib menaik-turunkan penumpang di bus stop/bus pole. Namun, kondisi bus stop masih perlu ditingkatkan dan lokasinya masih perlu disesuaikan untuk memberikan kenyamanan kepada penumpang

Pembayaran menggunakan kartu electronic money. Masing-masing penumpang membayar dengan satu kartu (*one man one ticket*). Kartu ini nantinya bisa juga digunakan untuk moda yang lain di Jakarta, seperti Transjakarta, MRT dan LRT. Bahkan tidak menutup kemungkinan bisa dikembangkan dengan mengintegrasikan dengan pembayaran parkir

Tarif terintegrasi dengan bus Transjakarta dan moda angkutan lain seperti MRT dan LRT dengan menggunakan skema *time-based*, penggunaan pada jangka waktu tertentu (3 jam)

Secara bertahap dilakukan peremajaan armada dengan menggunakan armada yang memiliki kapasitas optimal, nyaman dan aman

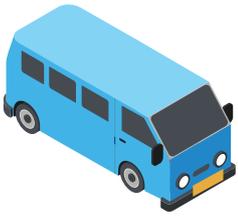
Akan terintegrasi dengan Transjakarta, MRT dan LRT Jakarta (integrasi sik dan tarif)



Bus Stop/ Bus Pole. Sumber: ITDP, 2018.



E-ticketing angkot OK Otrip. Sumber: ITDP, 2018.



3 Studi Kasus: Scraping Bus Trans Semarang

Trans Semarang mengajak pengusaha angkutan umum untuk bergabung menjadi operator BRT dengan proses yang disebut **scraping atau pembekuan izin trayek** sebagai salah satu syarat dalam dokumen pengadaan operator penyedia jasa.

Proses **scraping dimulai dengan pendekatan** dari Trans Semarang kepada pengusaha angkutan eksisting untuk mengetahui kondisi angkutan saat ini dan menyampaikan rencana rute Trans Semarang yang bersinggungan dengan rute angkutan eksisting. Lalu dilakukan **sosialisasi skema kerjasama** dan manfaat bagi kedua belah pihak.

Tujuan Scraping

Mentransisi bisnis eksisting menjadi sistem Trans Semarang sehingga tidak ada saingan namun menjadi mitra

Mengurangi jumlah kendaraan umum yang sudah tidak layak/tidak mampu diremajakan dan menggantinya dengan armada Trans Semarang

Pelaksanaan Scraping

Dijual ke luar kota dan dialihkan ke rute lain

Di-besi-tuakan, penjualan rangka armada dengan metode kiloan

Sesuai dengan dokumen persyaratan lelang operator BRT Trans Semarang, bahwa setiap operator sanggup melaksanakan pembekuan izin penyelenggaraan angkutan umum penumpang trayek tetap yang tumpang tindih dengan rute BRT, dengan kriteria sebagai berikut:

“Perbandingan 1 armada bus BRT menggantikan 4 armada angkutan kota (angkot) dan/atau 2 armada bus sedang dan/atau 1 armada reguler bus medium dilampiri surat kuasa dari pemilik izin penyelenggaraan angkutan umum eksisting. “

Dokumen surat kuasa dari pemilik penyelenggaraan angkutan tersebut serta bukti Surat Keterangan Pembekuan Trayek merupakan salah satu dokumen yang digunakan untuk bergabung dan membentuk konsorsium.

Perusahaan konsorsium, yang diberi nama PT Trans Semarang, mengikuti proses lelang pengadaan barang/jasa sebagai operator Koridor 2 BLU UPTD Trans Semarang.

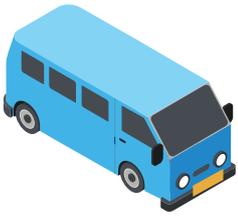
Contoh kasus 2012: Transisi industri bus di Koridor 2 Sisemut - Terboyo



Sebelum tahun 2018, kontrak kerjasama operator dibuat per-tahun anggaran. Kondisi tersebut sebenarnya tidak menguntungkan bagi BLU UPTD Trans Semarang maupun Operator.

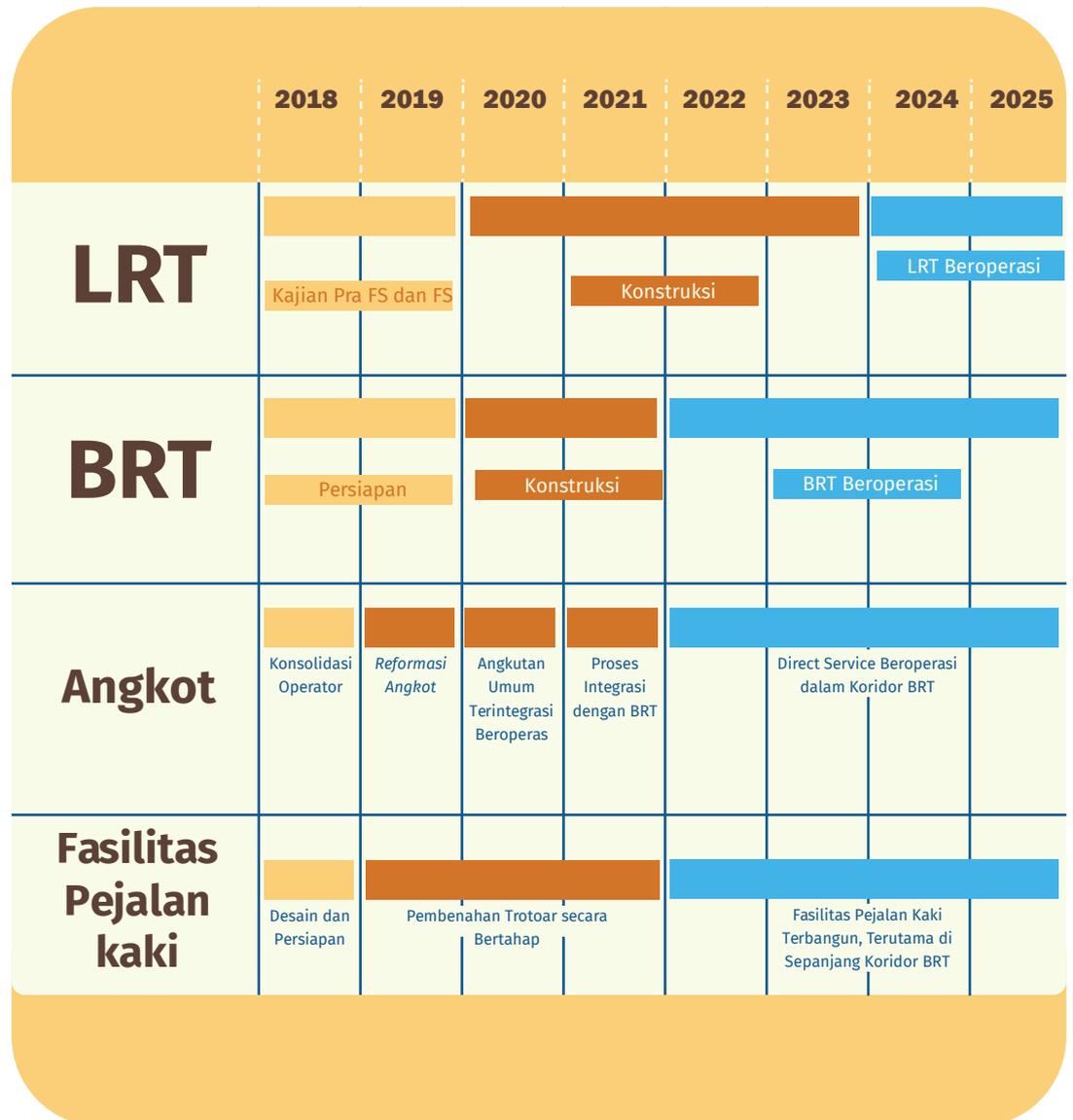
- Jangka waktu kerjasama lebih pendek daripada usia layak kendaraan, sedangkan tidak ada jaminan bagi operator akan menjadi pemenang pada lelang kontrak selanjutnya
- Proses lelang memerlukan waktu 3-4 bulan, sedangkan pelayanan harus terus berjalan. Jika dilakukan setiap tahun, maka konsentrasi BLU UPTD akan terganggu untuk menyusun proses lelang hingga terpilihnya operator.
- Untuk mengisi kekosongan operator saat proses lelang, Trans Semarang akan melakukan penunjukan langsung operator untuk melakukan operasional per-bulan.
- Sistem kontrak per-bulan, dikhawatirkan operator tidak melakukan perawatan armada secara profesional, terutama pada armada milik pemerintah.

Mulai tahun 2018 kontrak kerjasama dengan operator Trans Semarang dibuat selama 2 (dua) tahun anggaran.



4 Contoh studi kasus: Proses Reformasi Angkot Medan (2018 -sekarang)

Rencana Tahapan Pembinaan Angkutan Massal di Kota Medan



2019

- 109 rute eksisting yang masih aktif beroperasi bergabung dalam sistem angkutan umum terintegrasi
- Masing-masing rute (harus seragam) memilih model kerjasama dan kontrak:
 - Rp/km dengan menggunakan bus kecil armada lama (< 5 tahun), sedangkan armada > 6 tahun dapat diremajakan
 - Rp/km dengan menggunakan bus kecil armada baru (peremajaan angkot) dengan spesifikasi dan brand yang disepakati
 - Rp/km dengan menggunakan armada baru berupa bus sedang ukuran 7,5 meter

2022

- Diprioritaskan seluruh rute 23 Direct Service melakukan peremajaan armada dengan menggunakan bus sedang 7,5 meter. 23 rute didapat dari rute yang beririsan dengan koridor BRT lebih dari 30% dan frekuensi minimal 6 armada per jam.
- 86 rute lainnya tetap beroperasi dalam sistem angkutan umum terintegrasi dan akan melakukan peremajaan armada dengan menggunakan bus sedang 7,5 meter jika operator telah siap (finansial) atau ketika mencapai tenggat waktu untuk peremajaan.

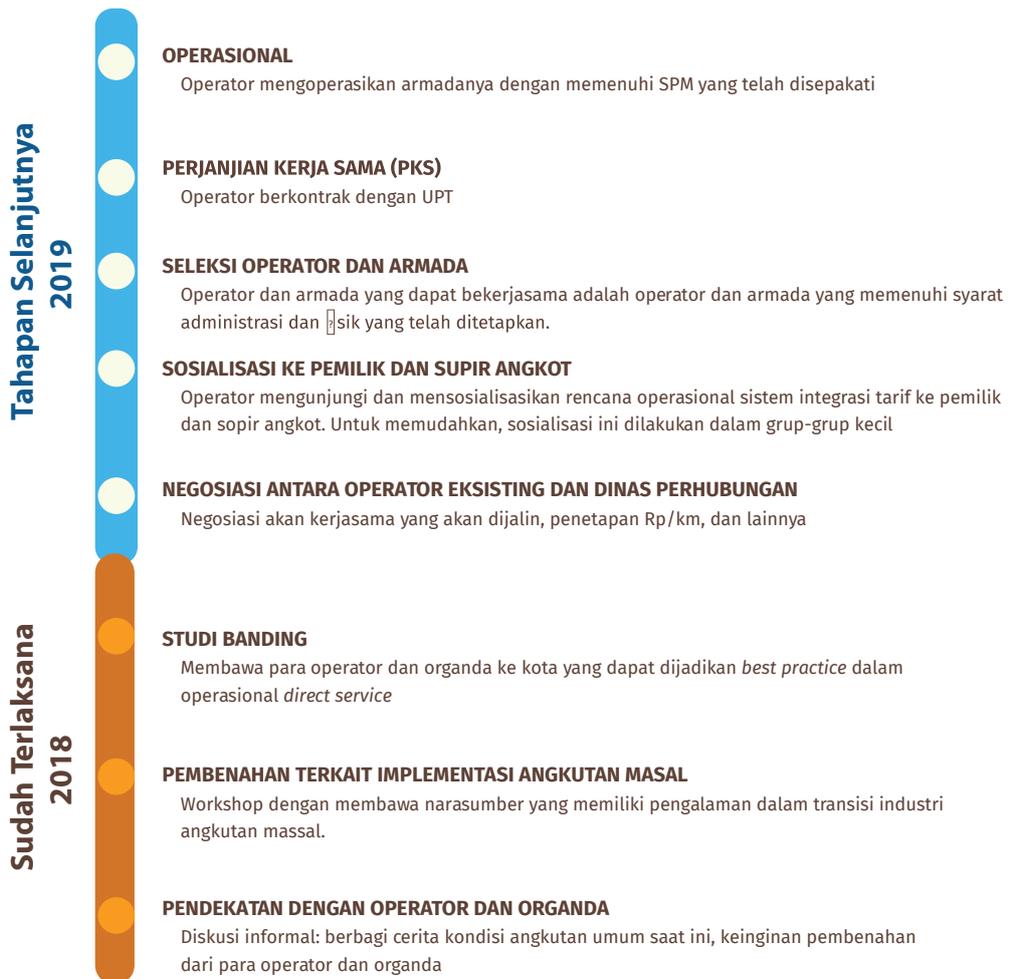
**2020 -
2021**

**Angkutan umum
terintegrasi
beroperasi**

Bus Kecil

Bus Sedang

Proses Transisi Angkutan Umum di Kota Medan



Disinsentif bagi operator yang yang tidak bergabung dalam sistem angkutan umum terintegrasi:

Izin trayek dan operasional kendaraan tidak dapat diperpanjang ketika masa berlaku habis.

Dokumentasi dalam kegiatan transisi angkutan umum Kota Medan:

1.



2016

Perkenalan dengan organda Kota Medan

2.



5 Feb 2018

Diskusi dengan organda terkait rencana BRT di Kota Medan

3.



17 April 2018

Diskusi dengan organda dan para operator untuk pemahaman yang sama terkait BRT dan model kerjasama bisnisnya

4.



19 - 22 April 2018

Pertemuan *one on one* antara ITDP dengan masing-masing operator

5.



23 April 2018

Peningkatan kapasitas terkait pembenahan angkutan massal

6.



7 - 9 Mei 2018

Studi banding

7.



23 Mei 2018

Pembahasan langkah selanjutnya dalam pembenahan angkutan massal di Kota Medan bersama Dinas Perhubungan dan organda Kota Medan

8.



Juli 2018

Pendampingan simulasi penghitungan HPS kepada operator-operator angkutan kota di Kota Medan

CONTACT PERSONS

COMMUNICATIONS MANAGER

Fani Rachmita

+62 812 8623 7694

fani.rachmita@itdp.org

ITDP INDONESIA

Jalan Johar No. 20

Jakarta Pusat 10340

Phone: 021-3911-923

Fax: 021-3911-924

indonesia@itdp.org