

REKOMENDASI RENCANA AKSI INTEGRASI OPERATOR ANGKUTAN KOTA MEDAN DENGAN SISTEM BRT

LAPORAN *WORKSHOP* PEMBENAHAN ANGKUTAN UMUM DI KOTA MEDAN,
22 MARET 2018

April 2018



DAFTAR ISI

1. LATAR BELAKANG <i>WORKSHOP</i>	1
2. TUJUAN <i>WORKSHOP</i>	2
3. PESERTA <i>WORKSHOP</i>	3
4. RANGKUMAN ACARA	4
5. RANGKUMAN HASIL DISKUSI	8
6. REKOMENDASI TINDAK LANJUT & PERAN ITDP DALAM PROSES TRANSISI	10

1. LATAR BELAKANG *WORKSHOP*

Rencana implementasi sistem angkutan massal yang terintegrasi di Kota Medan sudah dimulai sejak tahun 2017, dan di tahun 2018, rencananya akan dilakukan proses lelang dan transaksi melalui skema Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

Terlepas dari kajian teknis, operasional dan finansial yang sedang memasuki tahap finalisasi, masih ada sebuah komponen yang belum pernah disentuh dalam rencana implementasi angkutan massal di Kota Medan, yaitu terkait dengan peran dan posisi angkutan umum eksisting di kota Medan, termasuk juga peran operator bus, sebagai industri kunci dalam pengoperasian angkutan umum di Kota Medan.

Di beberapa negara dengan sistem transportasi yang bagus, peran angkutan berbasis jalan, seperti bus dan juga angkutan paratransit lainnya, sangatlah memegang peran kunci dalam membantu mobilitas penduduk. Oleh karena itu, dalam rencana BRT Medan, dirasa sangat perlu untuk mengikutsertakan angkutan umum eksisting, terutama angkot, ke dalam sistem BRT yang sedang dirancang.

Salah satu proses yang kerap hilang dalam proses implementasi BRT adalah proses komunikasi dan dialog antara pemerintah dengan operator sebagai industri kunci angkutan umum. Banyak sekali cerita dan kejadian dimana sistem BRT tidak berjalan

akibat adanya penolakan yang keras, bahkan hingga terjadi pembakaran bus sebagai salah satu bentuk penolakan tersebut.

Atas dasar tersebut ITDP, yang merupakan organisasi yang independen, dan memiliki pengalaman dalam mendampingi pemerintah-pemerintah kota di negara lain dalam mengimplementasikan BRT, berusaha untuk memberikan pendampingan untuk proses transisi – yaitu proses agar operator angkutan umum dan pemerintah dapat berdialog dan bekerjasama untuk membangun BRT di Kota Medan.

Langkah awal untuk proses transisi ini adalah dengan pengayaan materi dan pengalaman dari kota lain yang sukses melakukan transisi. Pengalaman dari Johannesburg, Afrika Selatan, dimana sistem BRT yang dinamakan Rea Vaya tersebut sukses menggandeng 545 pemilik *minibus taxi* – sebutan lain dari angkutan kota – ke dalam sistem BRT pada tahun 2010, merupakan pengalaman menarik yang dapat diceritakan kepada operator bus dan juga Pemerintah Kota Medan.

Dalam kesempatan kali ini, ITDP mengundang Rehana Moosajee, yang merupakan mantan anggota Komite Walikota (*Mayoral Committee*) untuk transportasi di Johannesburg dan memimpin proses transisi angkutan umum ke dalam sistem BRT di Johannesburg.

2. TUJUAN *WORKSHOP*

Tujuan *workshop* yang diselenggarakan pada Tanggal 22 Maret 2018 di hotel Aryaduta Medan adalah sebagai berikut:

- **Memperkenalkan konsep BRT di kota Medan**, dan bagaimana angkutan umum eksisting dapat menjadi bagian dari sistem BRT tersebut.
- **Berbagi pengalaman dengan operator angkutan umum di Kota Medan** terkait pengalaman proses integrasi angkutan umum ke dalam sistem BRT di Johannesburg.
- **Menampung permasalahan yang dialami oleh operator** angkutan umum dan mendapatkan ide-ide serta masukan terkait pembenahan angkutan umum di Kota Medan
- **Memulai ide untuk mewujudkan BRT** di Kota Medan

Selain tujuan diatas, *workshop* ini merupakan ajang untuk operator angkutan umum berdiskusi, urun rembug dan berpartisipasi dalam rangka pembenahan angkutan umum di Kota Medan.

Diharapkan setelah pertemuan ini, operator angkutan dapat bekerjasama dengan pemerintah dan juga pemangku kepentingan lain untuk merumuskan rencana, solusi dan kebijakan untuk membuat angkutan umum di Kota Medan lebih baik lagi.

3. PESERTA *WORKSHOP*

Workshop yang berlangsung dari mulai pukul 10.00 – 14.00 WIB dihadiri oleh perwakilan dari instansi berikut ini:

- i) Dinas Perhubungan (Kepala Dinas sebagai pembuka acara)
- ii) Organda Kota Medan
- iii) Koperasi Pengangkutan Umum Medan
- iv) PT Rahayu Medan Ceria
- v) PT Morina
- vi) CV Mitra
- vii) PT Nasional Medan Transport
- viii) CV Medan Bus

Total sebanyak 12 orang dari perwakilan organisasi diatas menghadiri acara *workshop*. Daftar hadir peserta terdapat pada lampiran laporan ini.



Gb. 1 – Peserta workshop berfoto bersama dengan Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan dan pembicara

4. RANGKUMAN ACARA

• PEMBUKAAN

Acara dimulai pukul 10.00 WIB, diawali dengan pembukaan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan, Renward Parapat, yang mengutarakan pentingnya kegiatan ini untuk mendorong terwujudnya angkutan massal BRT dan LRT di Kota Medan.

Selain itu dengan adanya bantuan dari ITDP dan pembicara dari Johannesburg untuk memfasilitasi kegiatan ini, diharapkan ada komunikasi yang dapat dimulai antara operator dengan pemerintah kota Medan, sehingga solusi, ide dan gagasan untuk pembenahan angkutan umum di kota medan dapat tertampung dan di implementasikan.

• PEMAHAMAN MENGENAI BUS RAPID TRANSIT

Sebelum dimulainya sesi presentasi, peserta diminta untuk menuliskan dan mendiskusikan apa yang mereka ketahui tentang BRT, dan juga aspek apa saja yang ingin mereka ketahui lebih lanjut terkait dengan BRT.

Seperti yang terlihat di **Tabel 1**, sebagian besar peserta sudah memiliki bayangan awal tentang BRT, seperti adanya lajur khusus, layanan yang bagus dan terjadwal, serta adanya asosiasi dengan Transjakarta sebagai BRT.

Sedangkan harapan peserta terkait *workshop* adalah bagaimana mereka dapat mempelajari skema pembiayaan dan model bisnis BRT, operasional BRT, seperti bagaimana cara mengatur supir dan penjadwalan.

Tabel 1 – Pengetahuan dan Aspirasi Peserta Tentang BRT

Apa yang Anda ketahui tentang BRT	Apa yang ingin Anda ketahui tentang BRT?
Angkutan yang disubsidi Pemerintah	Bagaimana dengan armada kecil?
Jalur Khusus	Pembiayaan dan model bisnis BRT
Konsep memindahkan pengguna motor	Bagaimana bergabung dengan BRT
Harus Bus! Tidak mungkin mikro	Bagaimana mengatasi dampak sosial pengurangan tenaga kerja
Bus Besar	Bagaimana mengatur supir dan operasional
Layanan yang bagus dan terjadwal	Apakah pemerintah mampu menyediakan jalur khusus
Mirip Transjakarta	Bagaimana menyusun konsorsium
	Bagaimana membuat koridor yang terintegrasi

Namun yang menarik untuk disorot adalah bagaimana para peserta *workshop*, yaitu para operator angkutan umum, memiliki ketertarikan untuk mempelajari skema bergabung dengan BRT, skema layanan yang terintegrasi dan juga skema untuk armada kecil setelah ada BRT.

Dari aspirasi awal ini, belum terlihat adanya indikasi- indikasi penolakan terhadap sistem BRT secara umum, namun sebaliknya, operator justru tertarik untuk mempelajari sistem BRT lebih lanjut.

Selain itu, indikasi adanya ketertarikan untuk bergabung dengan sistem BRT juga sudah mulai ditunjukkan, meskipun hal ini perlu digali lebih lanjut, untuk membicarakan detail teknis skema penggabungan dan integrasi angkutan eksisting.



Gb. 2 – Ketua Organda Kota Medan menyampaikan pendapat

Hal ini agak berbeda dengan pengalaman dari Johannesburg, dimana di awal-awal sistem BRT diperkenalkan kepada operator bus, mayoritas respon dari operator adalah menolak sistem, dan tidak ingin terlibat ke dalam aspek apapun pada sistem BRT. Respon awal operator BRT di Medan yang cenderung mengarah positif merupakan langkah awal yang bagus untuk mewujudkan sistem BRT yang sukses di Kota Medan.

• **PROSES TRANSISI OPERATOR DI JOHANNESBURG**

Rehana Moosajee sebagai narasumber mengungkapkan beberapa hal penting dalam proses transisi di Kota Johannesburg, yaitu:

a. Pentingnya mengikut sertakan operator bus dari awal proyek, bukan hanya di

akhir-akhir, sehingga berhasil untuk menggandeng 545 armada minibus bertransformasi menjadi 134 armada BRT.

- b. Hubungan antar asosiasi pengusaha minibus taxi di Johannesburg awalnya didasari oleh rasa curiga satu sama lain. Bahkan dalam setiap pertemuan, peserta rapat selalu membawa senjata ke dalam ruang rapat.
- c. Komitmen walikota yang mendukung penuh proyek BRT sangatlah penting, dimana walikota sangat memprioritaskan waktunya jika ada perwakilan dari operator bus yang ingin bertemu, hal ini menumbuhkan rasa saling percaya antara operator dan pemerintah.
- d. Di awal-awal proyek, walikota berkomitmen untuk membuat BRT sebagai proyek yang: (i) Harus cocok dengan kondisi Johannesburg; (ii) Mengikutsertakan para pihak yang selama ini terlibat dalam industri transportasi.
- e. Walikota Johannesburg juga memiliki peran sentral dalam menjembatani komunikasi dengan pemerintah provinsi dan pemerintah pusat untuk implementasi BRT Rea Vaya.
- f. Studi banding yang dilakukan oleh pemerintah Johannesburg banyak membawa pengaruh untuk mengubah sikap operator bus untuk mendukung BRT. Hal ini dikarenakan mereka dapat melihat langsung bagaimana sistem BRT bekerja, dan juga pada saat studi banding, suasana yang berbeda dapat memotivasi operator untuk mulai membuka pikirannya dan bekerja satu sama lain.
- g. Setelah itu, penting juga bagi pemerintah untuk mengangkat kapasitas operator bus dengan cara membiayai penasehat

teknis (yang ditunjuk oleh operator), untuk mendampingi proses selama negosiasi.

- h. Posisi pemerintah dalam menganggap operator bus setara kedudukannya dalam proses negosiasi sangatlah penting, karena hal tersebut membuat operator merasa dihargai oleh pemerintah.
- i. Adanya payung kesepakatan dalam bentuk nota kesepahaman yang disusun pada awal komunikasi, untuk menyatakan komitmen masing-masing pihak (pemerintah dan operator), bahwa mereka siap untuk bekerja sama untuk menemukan solusi dalam membangun angkutan massal di Johannesburg.
- j. Leadership atau kepemimpinan yang diperlukan untuk mengawal proses transisi tidak hanya dari walikota, namun juga dari pimpinan asosiasi minibus taxi yang akhirnya mampu menggandeng banyak anggotanya untuk bergabung.

Di akhir, Rehana menyampaikan bahwa secara umum, ada 8 elemen penting yang membuat sistem BRT Rea Vaya di Johannesburg berhasil untuk diimplementasikan, seperti yang tertulis di sebelah.



Gb. 3 – Sesi diskusi dengan Rehana Moosajee

8 Kunci Sukses Penerapan BRT di Johannesburg

Keinginan Politik Yang Kuat

Saling Percaya dan Kerjasama

Kerja tim

Visi

Ketekunan

Solusi Kreatif

Transfer Keahlian

Peningkatan Kapasitas

- **RENCANA BRT DI KOTA MEDAN**

Rencana BRT di Kota Medan yang disusun oleh ITDP dijabarkan pada sesi ini, dimana operator diberi gambaran awal mengenai koridor BRT, sistem operasional, model kerjasama dan juga skema finansial operator, jika bergabung ke dalam sistem BRT.

Dalam presentasi tersebut juga dijelaskan rute-rute angkutan eksisting apa saja yang diusulkan untuk bergabung dengan BRT di tahap awal, dimana terdapat 23 rute angkutan umum eksisting yang telah diidentifikasi ITDP untuk bergabung dengan BRT.

- **HASIL KUESIONER**

Di akhir acara, ITDP juga memberikan beberapa pertanyaan melalui kuesioner, yang merangkum kondisi yang dihadapi para operator saat ini, namun juga menjangkau harapan para peserta terhadap rencana sistem BRT.

Ada 2 pertanyaan yang wajib diisi oleh peserta *workshop*, yaitu:

1. Permasalahan utama yang dialami oleh para pengusaha angkutan umum di Kota Medan
2. Komponen dalam BRT yang diharapkan terdapat di Kota Medan

Jawaban dari kedua pertanyaan diatas dapat dilihat sebagai berikut:

Permasalahan Utama yang dialami pengusaha angkutan umum di kota Medan

- *Penumpang menurun*
- *Persaingan dengan angkutan berbasis online*
- *Kesulitan Perawatan dan peremajaan angkot*

Komponen dalam BRT yang diharapkan terdapat di Kota Medan

- *Jalur Khusus*
- *Halte dengan kapasitas tinggi*
- *Layanan yang konsisten*
- *Akses yang mudah*
- *Pemilihan operator yang lebih terorganisir*

5. RANGKUMAN HASIL DISKUSI

Rangkuman diskusi yang berlangsung dari mulai sesi awal hingga sesi terakhir disajikan sebagai berikut, dengan pemilahan isu-isu agar dapat dilihat secara lebih fokus.

- **ISU PENOLAKAN/PERSETUJUAN TENTANG BRT**

- i. Secara umum peserta *workshop* setuju bahwa BRT dapat terwujud di Kota Medan, namun perlu rencana yang lebih detail dan juga menyeluruh untuk mengatur skema penggabungan operator eksisting dengan sistem BRT.
- ii. Operator yang sebagian besar mewakili pengusaha merasa mampu mengelola sistem BRT jika diberi kesempatan, dan berharap mereka mendapatkan kesempatan untuk mengelola BRT di Kota Medan.
- iii. Percaya bahwa Medan bisa memiliki BRT, karena sudah dibutuhkan baik oleh pengusaha maupun oleh pengguna.
- iv. Diharapkan untuk mencegah penolakan terhadap BRT dari orang yang menggantungkan hidupnya di sektor angkutan umum, perlu dipikirkan bagaimana masa depan supir dan karyawan dengan adanya BRT.
- v. Perlu adanya program untuk mengasah kecerdasan dan keterampilan supir saat ini agar mereka siap untuk diikut sertakan kedalam sistem BRT.

- **ISU TERKAIT FINANSIAL OPERATOR**

- i. Operator mengingatkan bahwa kemampuan finansial pemilik angkutan sangat rendah (kebanyakan berasal dari golongan ekonomi lemah), sehingga perlu dipikirkan solusi finansial untuk pengadaan bus atau peremajaan dalam rangka menyambut sistem BRT.
- ii. Investasi bus yang diperkirakan sebesar Rp 700 juta dirasa sangat berat bagi pemilik, maka dari itu disarankan untuk dibentuknya skema khusus dalam membantu pemilik membayar Down-payment armada, dan suku bunga pinjaman yang relatif rendah.
- iii. Ketika dilontarkan ide bagi operator hanya mengoperasikan bus namun tidak memiliki aset, sebagian pengusaha masih tetap berkeinginan untuk memiliki aset, bukan hanya sebagai operator aset orang lain.
- iv. Ada usulan bahwa skema jaminan pemerintah untuk menjamin pinjaman Bank operator, seperti yang terjadi di Jogja, perlu diterapkan untuk skema BRT Medan.
- v. Investasi depot diharapkan tidak ditanggung oleh operator, karena dengan investasi yang besar, akan sangat sulit jika berharap dari operator untuk melakukan investasi di lahan dan bangunan depot.

- **ISU TERKAIT KOMUNIKASI**

- Perlu dimulainya komunikasi semi-formal semacam *coffee morning* antara operator bus dengan Dishub dan Walikota, untuk bertukar pikiran dan ide tentang bagaimana membangun BRT dan memperbaiki angkutan umum di Kota Medan.
- Komunikasi antara pemerintah dan operator perlu terus dijalin dengan intensif, seperti yang dilakukan di Johannesburg pada saat persiapan pembangunan BRT.
- Workshop* dan pertemuan seperti yang dilakukan ini perlu diadakan setidaknya 3 bulan sekali, dengan topik yang berbeda-beda, dan dengan tuan rumah yang berganti-ganti, seperti ORGANDA, Dishub maupun Bappeda.

- **ISU TERKAIT PENINGKATAN KAPASITAS OPERATOR BUS**

- Perlu diselenggarakan adanya pertemuan dengan Kopaja atau operator lain di Jakarta, untuk mendengar pengalaman langsung bergabung dengan Transjakarta, termasuk hal-hal yang dapat dipelajari untuk memulai proses ini di Kota Medan.
- Jika dimungkinkan, perlu juga dilakukan studi banding di kota yang memiliki sistem BRT, baik di Indonesia maupun di luar Indonesia, untuk memberikan bayangan kepada operator.
- Usulan materi-materi untuk pengayaan kepada operator dapat meliputi materi teknis seperti pembiayaan dan skema keterlibatan pemerintah dalam pengoperasian BRT.



Gb. 4 – Sesi diskusi dan tanya jawab dengan operator

6. REKOMENDASI TINDAK LANJUT & PERAN ITDP DALAM PROSES TRANSISI

1. **Pemerintah perlu untuk memulai komunikasi rutin dengan operator.** Komunikasi dapat dimulai dengan diskusi santai, seperti program coffee morning yang diusulkan operator, dan berlanjut ke bagian teknis, seperti survey lapangan bersama untuk cek koridor, seleksi rute untuk BRT. Namun perlu diingat bahwa pembicaraan awal tidak disarankan untuk langsung berbicara mengenai kontrak, kerjasama ataupun besaran Rupiah/Kilometer.
2. **Proses transisi jangan diburu-buru waktu.** Meskipun waktu cukup mendesak, namun ada baiknya agar pemerintah dan operator diberikan keleluasaan untuk mendiskusikan waktu dan periode yang diperlukan untuk melakukan transisi ini. Sebagai contoh, isu terkait bentuk kerjasama, model pembayaran dan yang terkait, akan bagus jika didiskusikan pada saat masing-masing pihak sudah saling nyaman setelah beberapa kali bertemu rutin, dan pemahaman mengenai kerjasama antara operator dengan BRT sudah jelas.
3. **ITDP akan memulai berkomunikasi dengan Operator secara intensif.** ITDP sebagai lembaga non-profit yang independen, akan berusaha untuk terus mendengarkan masukan dan keluhan operator, namun disisi yang bersamaan mendapatkan *feedback* terhadap rencana dan desain BRT yang disusun oleh ITDP untuk BRT Kota Medan.
4. **Desain Skema Pendanaan untuk Operator.** Melalui PT SMI dan konsultannya, perlu didorong agar skema pembiayaan untuk mendanai proses peremajaan armada operator, dan juga persiapan menjadi operator BRT, dapat diformulasikan.
5. **Studi Banding ke Jakarta.** Studi banding ke Jakarta, baik untuk mengunjungi Transjakarta, Kopaja dan operator lain dapat direncanakan pada bulan Mei, namun dengan jumlah terbatas, mengingat adanya keterbatasan anggaran dari ITDP untuk memfasilitasi kunjungan ini.

- **PERAN ITDP DALAM PROSES TRANSISI OPERATOR**

Sebagai lembaga yang memiliki pengalaman dalam mengawal persiapan sistem BRT, ITDP akan fokus untuk terus meningkatkan kapasitas dan pemahaman operator mengenai BRT di Medan.

Untuk itu, dalam proses transisi operator kedalam siste BRT, ITDP akan bekerja bersama **ORGANDA** untuk menyempurnakan rencana implementasi

BRT di Kota medan, sebelum nantinya akan didiskusikan dengan operator-operator lain yang terdampak.

Sebagai mitra Pemerintah Kota Medan, ITDP akan selalu memberikan kabar dan status ke Dinas Perhubungan mengenai perkembangan program ini, namun di lain sisi juga akan terus mendorong terjalannya komunikasi antara Operator dan Dishub, yang dapat dilakukan secepatnya tanpa bantuan ITDP.



LAMPIRAN

- DAFTAR HADIR PESERTA
- APA ITU BRT?

DAFTAR HADIR PESERTA



Workshop Rencana Pembentukan Angkutan Massal di Kota Medan

Kamis, 22 Maret 2018 – Hotel Aryaduta Medan

No.	Nama	Institusi	E-mail	No. Hp	Tanda Tangan
1	HERIZAL -	PT. MARS-		081260808807	1.
2	SYATHRIAL .AR.	MITRA		081361363745	2.
3	Mont Samy Mualha	PT. RMC		0846304775	3.
4	Perdaman Gt	KPUM		081265104001	4.
5	RIZA PAVLEVI	KPUM		081346075962	5.
6	Djunaningsih Hutapea	PT. Medan Bus Trans		08126011806	6.
7	Shay	PT. U-MOLINA		085282625992	7.
8	ALI AKRAM	KPUM		081361539824	8.
9	TR. Sihalohe	PT. Marina		082277061133	9.
10	JAYA	ORGANISA			10.

Workshop Rencana Pembinaan Angkutan Massal di Kota Medan

Kamis, 22 Maret 2018 – Hotel Aryaduta Medan

No.	Nama	Institusi	E-mail	No. Hp	Tanda Tangan	
11	RIA ROIDA M-SITOMPALK	ITDP		08567209424	11.	
12	David Cornejo	Nasward		08126276777	12.	
13	Israel Situmeang	Kesper		081362180406	13.	
14	NICOLAS B	PT SMI		08128779202	14.	
15	Bay A	PT SMI			15.	
16	Yoga Adiwicarto	ITDP				16.
17	Ciptaghani A.	ITDP			17.	
18	Deliani P. (Anggi)	ITDP				18.
19	REHANA MOSSAJEE	EX MAYORAL COMMITTEE OF TRANSPORT IN JOHORE			19.	
20						20.

