

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang

Panji Windu Arista

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara, FISIP, Universitas Airlangga

Abstract

This study aims to determine and describe the process that occurs in the implementation of Regulation of the Minister of Transportation No. 27 of 2015 on Minimum Standards of Minimum Road Transportation Services in Tangerang City and to find out the factors that affect the implementation. This research used a qualitative descriptive method. While the techniques of data collection is done by observation; document studies; and in-depth interviews with informants. Determination of informants conducted with a purposive technique on key informant, then continued with snowball technique. Then, to ensure the validity of the data in this study used the technique of triangulation. Furthermore, data analysis techniques using data reduction; presentation of data; and conclusions.

From the result of this research, the implementation of Trans Tangerang has been running quite well because it is quite in accordance with Regulation of the Minister of Transportation No. 27 of 2015. Of the 53 existing data presentation points, 41 of them are in accordance with the article contained in the Ministerial Regulation so that the other 12 points still need some improvement related to the supporting facilities at the bus stop. Furthermore, the research results also show the factors that affect the Implementation of the Minister of Transportation Regulation No. 27 of 2015 in Tangerang City, namely the quality of human resources; quantity of human resources; social environment; political environment; financial resources; economic environment; equipment resources; and the characteristics of the implementing agency.

Keywords: *Implementation; Public Policy; Bus Rapid Transit; Minimum Standards; Regulation of the Minister of Transportation No. 27 of 2015.*

Pendahuluan

Sebagai salah satu negara sedang berkembang, Indonesia seperti negara sedang berkembang lainnya mengalami permasalahan-permasalahan lebih kompleks dibandingkan dengan negara-negara maju, mulai dari pertumbuhan penduduk yang tinggi, kesenjangan sosial, hingga kurangnya sarana dan prasarana yang menunjang pembangunan itu sendiri. Kemacetan atau kongesti adalah salah satu diantaranya.

Permasalahan kemacetan di kota-kota besar di Indonesia sudah berada di level yang mengkhawatirkan. Tidak dapat dipungkiri moda transportasi kian hari makin beraneka ragam jenisnya dan semakin meningkat jumlahnya. Jika tidak diiringi dengan penataan tata kota dan tata lalu lintas yang memadai maka akan mengalami kendala yang berarti dan dapat mengakibatkan gangguan terhadap kepentingan umum. Masalah yang dapat ditimbulkan dari kepadatan kendaraan di jalan raya seperti adanya kemacetan, polusi udara dan polusi suara. Hal ini diperparah lagi dengan jumlah pengguna angkutan umum di kota-kota besar di Indonesia seperti Jabodetabek yang hanya 15% dari total perjalanan yang mencapai 40,5 juta perjalanan setiap harinya (BPJT dalam www.megapolitan.kompas.com). Hal ini dikarenakan aktivitas masyarakat kota yang sangat kompleks, sehingga masyarakat kota memerlukan transportasi yang cepat, efisien, nyaman, dan mudah dijangkau yang mana hal tersebut belum bisa masyarakat dapatkan di moda transportasi umum. Hal ini menyebabkan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi baik sepeda motor atau mobil dan menambah kepadatan di jalan.

Kota Tangerang merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang berbatasan langsung dengan Ibukota Jakarta dengan jumlah penduduk pada tahun 2015 berdasarkan sensus penduduk telah ditetapkan jumlah penduduk Kota Tangerang sebanyak 2.047.105. Sebagai kota yang mengalami kemajuan pesat, Kota Tangerang memiliki beberapa masalah perkotaan seperti layaknya kota-kota besar di negara berkembang lainnya, salah satu diantaranya adalah masalah kemacetan lalu lintas di jalan raya. Berdasarkan catatan Dishub Kota Tangerang pada tahun 2016, jumlah kendaraan pribadi yang terdaftar di Kota Tangerang terus bertambah sejak 2013 lalu menjadi sebanyak 13.760 unit untuk mobil pribadi, dan sebanyak 809.700 unit untuk sepeda motor. Sedangkan untuk angkutan umum jumlahnya hanya 6.100 unit, dan taksi argo jumlahnya 3.380 unit pada tahun yang sama.

Hal tersebut menunjukkan bahwa kendaraan pribadi lebih diminati di Kota Tangerang. Hal ini tidak dapat dipungkiri lagi akan menambah beban jalan raya yang tidak seimbang lagi kapasitasnya dengan didominasi oleh kendaraan pribadi. Karena kondisi jalan raya kota dengan permukaan aspal yang masih tetap luasnya dari tahun 2013 sampai 2017 yaitu 555,36 km² (Dinas Perhubungan Kota Tangerang).

Peningkatan jumlah kendaraan pribadi dari tahun ke tahun yang tidak sebanding dengan pertumbuhan jalan yang ada, membuat lalu lintas di Kota Tangerang semakin padat, sehingga diperlukan suatu upaya pengembangan sistem transportasi yang cepat, murah, aman, dan nyaman. Salah satunya pada pengembangan angkutan massal cepat. Dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), khususnya pasal 158, disebutkan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan.

Di Indonesia konsep *Bus Rapid Transit* (BRT) pertama kali dijalankan di kota Jakarta dengan nama Trans Jakarta yang menggunakan jalur khusus. Sedangkan di kota-kota lain seperti Surakarta, Bogor, Bandung, Yogyakarta, dan Semarang dikenal dengan nama *Bus Rapid Transit* (BRT) ataupun *Trans*, yang menggunakan jalur umum seperti kendaraan lainnya dan tidak memiliki jalur khusus tetapi tetap tersedia halte/shelter di titik yang telah ditentukan sebagai tempat naik/turun penumpang yang konsepnya sama seperti Trans Jakarta. Konsep transportasi massal baru dengan sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) terus dikembangkan di kota-kota besar Indonesia meskipun dengan jalur umum termasuk di Kota Tangerang dengan sebutan Trans Tangerang. Tujuan utama dari keberadaan transportasi massal ini adalah mengalihkan masyarakat dari angkutan pribadi ke angkutan umum. Peralihan tersebut akan berdampak pada pengurangan kemacetan di Tangerang. Kemudian Pak Asep Yuyun Mulyana selaku Kepala UPTD angkutan umum massal menyampaikan bahwa tujuan utama dari keberadaan Trans Tangerang ini selain untuk mengurangi kemacetan di Kota Tangerang adalah untuk mengurangi jumlah pelajar yang menggunakan sepeda motor ke sekolah. Adanya faktor tersebut maka Pemerintah Kota Tangerang memutuskan mengikuti program Pemerintah Pusat untuk menjalankan Trans Tangerang seperti beberapa kota lain yang sudah menerapkan lebih dulu. Padahal jika melihat pelaksanaan *Bus Rapid Transit* (BRT) di kota-kota lain seperti Semarang dan Bandar Lampung dinilai masih gagal dan dianggap kurang efektif. Meskipun mengetahui kegagalan pelaksanaan *Bus Rapid Transit* (BRT) di kota-kota di Indonesia contohnya Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Tangerang tetap masih berani mengambil langkah untuk melaksanakan *Bus Rapid Transit* (BRT) di Kota Tangerang dengan nama Trans Tangerang.

Di sisi lain, persiapan pelaksanaan Trans Tangerang bukan tanpa kendala. Sejak program Trans Tangerang diajukan akhir tahun 2016 oleh UPTD Angkutan Umum Massal Dinas Perhubungan Kota Tangerang selaku pihak yang menjamin ketersediaan angkutan umum massal merasakan kendala dalam melaksanakan program Trans Tangerang, seperti belum memiliki jalur khusus karena jalan di Kota Tangerang banyak berhimpitan dengan jalan nasional, provinsi, maupun jalan kota itu sendiri, sehingga Pemerintah Kota Tangerang tidak memiliki wewenang yang penuh terhadap jalan-jalan yang dilalui oleh Trans Tangerang. Asep Yuyun Mulyana selaku kepala UPTD Angkutan Umum Massal Dishub Kota Tangerang menyatakan kendala lainnya dalam proses implementasi program Trans Tangerang khususnya kendala teknis seperti jumlah halte yang belum memadai, penempatan halte masih belum di titik simpul penumpang, jumlah armada yang terbatas, dan sebagainya. Beberapa kendala teknis tersebut juga berdampak kepada minat masyarakat Kota Tangerang untuk menggunakan jasa Trans Tangerang, dengan armada yang mencapai 10 unit bus, Trans Tangerang hanya dapat mengangkut rata-rata 5000 penumpang setiap minggunya, yang mana itu hanya 20% dari kapasitas angkut maksimal. Jumlah penumpang BRT dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel I.1. Data Penumpang BRT Kota Tangerang Tahun 2017

Bulan	Halte Terminal Poris Plawad		Halte Jatiuwung		Jumlah Penumpang	Jumlah Armada
	Penumpang Dewasa	Anak Sekolah	Penumpang Dewasa	Anak Sekolah		
Januari	2073	0	1322	0	3395	10
Februari	2289	0	1917	0	4206	10
Maret	6542	0	5221	0	11763	10
April	8756	0	7382	0	16138	10
Mei	8499	1129	8201	999	18828	10
Juni	7752	161	7089	129	15131	10
Juli	9823	680	10508	640	21651	10
Agustus	13159	2440	12636	2210	30445	10
September	11666	393	11553	472	24084	10
Oktober	14120	526	14045	530	29221	10
November	18009	1045	18253	994	38301	10
Desember	16430	1318	18600	1086	27434	10
Jumlah Total	119118	7692	116727	7060	250597	10

Sumber: UPTD Angkutan Umum Massal Dinas Perhubungan Kota Tangerang

Melihat dari banyaknya kegagalan kota-kota besar dalam melaksanakan angkutan massal berbasis jalan, pada tahun 2012 Menteri Perhubungan membuat aturan tentang standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan yang tertuang pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 10 tahun 2012. Kemudian pada tahun 2015 peraturan tersebut di perbaharui menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. Sehingga setiap kota yang menerapkan *Bus Rapid Transit* (BRT) harus berpedoman dengan peraturan menteri yang berlaku sebagai standar pelayanan minimal dalam segala aktivitasnya.

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan yang selanjutnya disebut Standar Pelayanan Minimal menurut Kementerian Perhubungan adalah persyaratan penyelenggaraan Angkutan Massal Berbasis Jalan mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa Angkutan Massal Berbasis Jalan secara minimal. Adapun Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan oleh Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 mencakup keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan pengguna jasa. Dari latar belakang masalah yang telah dijelaskan tersebut, penelitian ini bermaksud untuk menjawab dan mengetahui bagaimana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang, dan apa sajakah faktor yang menghambat dan menunjang implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 di Kota Tangerang.

Kerangka Teori

Kebijakan Publik

Carl J. Friedrich (dalam Soenarko, 2003:42) merumuskan kebijakan publik sebagai suatu arah tindakan yang diusulkan pada seseorang, golongan, atau Pemerintah dalam suatu lingkungan dengan halangan-halangan dan kesempatan-kesempatannya, yang diharapkan dapat memenuhi dan mengatasi halangan tersebut di dalam rangka mencapai suatu cita-cita atau mewujudkan suatu kehendak serta suatu tujuan tertentu.

Kemudian Harold Laswell dan Abraham Kaplan (dalam Nugroho, 2012:119) merumuskan kebijakan publik sebagai suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan-tujuan tertentu, nilai-nilai tertentu, dan praktik-praktik tertentu.

Berdasarkan beberapa definisi kebijakan publik menurut para ahli di atas, kebijakan publik dapat di definisikan sebagai sebuah keputusan untuk mengambil atau tidak mengambil tindakan yang ditentukan oleh seorang aktor atau kelompok (baik itu organisasi atau pemerintah) sesuai dengan kewenangan yang dimiliki, kemudian keputusan tersebut dilaksanakan sebagai alat untuk mencapai tujuan bersama serta memecahkan masalah publik.

Implementasi Kebijakan Publik

Kamus Webster merumuskan secara pendek bahwa *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out*; (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu) *to give practical effect to* (menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu). Jika pandangan ini kita ikuti, maka implementasi kebijaksanaan dapat dipandang sebagai suatu proses melaksanakan keputusan kebijaksanaan (biasanya dalam bentuk undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan peradilan, perintah eksekutif, atau dekrit presiden) (Wahab, 2005: 64).

Jadi dapat disimpulkan bahwa implementasi adalah sesuatu yang terjadi setelah munculnya peraturan, kebijakan, program, pedoman atau kesepakatan yang telah ditetapkan untuk menghasilkan sebuah keluaran/dampak nyata yang dilakukan berdasar proses pencapaian tujuan.

Model-Model Implementasi Kebijakan Publik

Terdapat banyak faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan dalam pelaksanaan implementasi suatu kebijakan. Untuk menjelaskan variabel atau faktor-faktor yang berpengaruh penting terhadap implementasi kebijakan publik serta untuk penyederhanaan pemahaman, maka akan digunakan model-model implementasi kebijakan. Dalam penelitian ini dapat dilakukan elaborasi dari faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan publik. Elaborasi dipilih karena menurut Nugroho (dalam Nugroho, 2008: 177) tidak ada model terbaik dalam implementasi kebijakan publik karena tergantung jenis kebijakannya. Elaborasi dari model-model implementasi yang dikemukakan sebelumnya menghasilkan serangkaian faktor-faktor implementasi yang relevan dan sesuai dengan pelaksanaan program *Bus Rapid Transit (BRT)* di Kota Tangerang. Adapun faktor-faktor implementasi kebijakan publik yang telah dielaborasi dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel I.2. Elaborasi Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Kebijakan

Faktor-Faktor Implementasi Kebijakan Publik Menurut Para Ahli	Ahli Kebijakan Publik						J U M L A H
	Merilee s. Grindle	Hogwood & A. Gunn	George C. Edward	Van Meter & Van Horn	Mazmanian & Sabatier	G. Shabbir Cheema & Dennis A. Rondinelli	
Isi Kebijakan	V	-	-	-	-	-	1
Lingkungan Kebijakan	V	V	-	V	V	V	5
Karakteristik & Kemampuan Implementor		-	-	V	-	V	3
Sumber Daya	-	V	V	V	-	V	4
Latar Belakang Munculnya Kebijakan	-	V	-	-	-	-	1
Tingkat Kebergantungan Rendah	-	V	-	-	-	-	1
Standar & Sasaran	-	V	-	V	-	-	2
Struktur Organisasi	-	V	V	-	-	-	2
Komunikasi	-	V	V	V	-	-	3
Disposisi	-	-	V	V	-	-	2
Karakteristik Undang- Undang	-	-	-	-	V	-	1
Hubungan Antar Organisasi	-	-	-	-	-	V	1
Karakteristik Masalah Kebijakan	-	-	-	-	V	-	1

Sumber: Hasil Elaborasi Model Implementasi Kebijakan Publik

Bus Rapid Transit (BRT)

Bus Rapid Transit (BRT) adalah istilah yang digunakan untuk berbagai sistem transportasi umum yang menggunakan bus untuk menyediakan layanan yang lebih cepat dan lebih efisien daripada jalur bus biasa.

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan sebuah sistem transportasi pada jalur khusus yang diperuntukan bagi bus, sehingga dapat diperoleh efisiensi yang tinggi. Bus ini memiliki pelayanan yang kualitasnya lebih baik dibandingkan pelayanan bus konvensional.

Para ahli mendefinisikan *Bus Rapid Transit* (BRT) sebagai suatu fleksibel, moda dengan roda karet yang mempunyai transit yang cepat dan yang dikombinasikan station (halte), kendaraan, pelayanan, jalan dan elemen *Intelligent Transportation System* (ITS) dalam satu sistem yang terintegrasi dengan identitas yang kuat (Levinson et al, 2003: 12). Lebih lanjut, *Bus Rapid Transit* (BRT) adalah bus berkualitas tinggi, transit orientasi klien yang menawarkan kecepatan, nyaman, dan harga yang terjangkau (Wright, 2003: 1).

Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian kualitatif dengan tipedeskriptif yakni untuk menggambarkan mengenai implementasi peraturan menteri perhubungan nomor 27 tahun 2015 di Kota Tangerang, serta faktor-faktor yang mempengaruhinya. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan teknik observasi, wawancara, dokumentasi penelitian dan materi audio dan visual. Teknik penentuan informan dilakukan secara *purposive* dan *snowball*. Sedangkan teknik pemeriksaan keabsahan data melalui triangulasi sumber data sehingga data yang disajikan merupakan data yang absah.

Hasil dan Pembahasan

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang

Untuk mencapai tujuan yang ditetapkan oleh Marilee S. Grindle yaitu tujuan kebijaksanaan, aktivitas penerapan, dan hasil (*outcome*), berbagai aktivitas dilakukan dalam pelaksanaan Trans Tangerang yang tertuang dalam tindakan yang dilakukan oleh UPTD angkutan umum massal. Hal ini terangkum dalam suatu alur atau tahapan Trans Tangerang mulai dari perencanaan, ekstensi ke dinas-dinas terkait, pengadaan peralatan penunjang, uji coba, sampai pada hasil yang diberikan kepada pengguna jasa berupa moda transportasi yang cepat, aman, nyaman, dan terjangkau. Dalam melakukan aktivitas penerapan kebijakan, UPTD angkutan umum massal berpedoman kepada Standar Pelayanan Minimal yang ada pada peraturan menteri perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 yang digunakan sebagai acuan dalam pelaksanaan Trans Tangerang. Aktivitas penerapan Trans Tangerang yang dilaksanakan oleh UPTD ini berjalan prosedural dibantu dengan Standar Pelayanan Minimal yang telah tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015.

Berdasarkan data yang didapat oleh peneliti, dapat disimpulkan bahwa UPTD angkutan umum massal telah memenuhi unsur implementasi dengan baik. Yaitu adanya tujuan yang ingin dicapai, adanya aktivitas penerapan, dan adanya hasil (*outcome*). Kemudian untuk hasil (*outcome*) yang telah dicapai oleh UPTD angkutan umum massal dalam pelaksanaan Trans Tangerang pun cukup baik, hal ini dapat dilihat dengan kesesuaian pelaksanaan dengan peraturan yang berlaku yang ada mencapai 77% dengan 41 poin yang telah sesuai dengan peraturan yang berlaku, dan 12 poin diantaranya belum sesuai dengan peraturan yang berlaku. Sehingga, dapat disimpulkan pelaksanaan Trans Tangerang yang dilakukan oleh UPTD angkutan umum massal cukup baik dan sesuai dengan Peraturan Menteri yang mengaturnya.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 di Kota Tangerang

Kebijakan dalam proses implementasinya akan memiliki banyak faktor yang dapat mempengaruhi implementasi kebijakan tersebut. Bentuk pengaruh yang diberikan bisa beragam mulai dari faktor yang mendukung implementasi kebijakan terlaksana dengan baik sampai dengan faktor yang bisa menjadi penghambat bagi suatu implementasi kebijakan. Dalam penelitian ini berdasarkan teori yang telah dikumpulkan oleh peneliti dan melihat banyaknya variabel faktor-faktor yang diutarakan oleh banyak ahli, maka peneliti melakukan elaborasi untuk melihat faktor-faktor mana sajakah yang paling sering muncul atau diutarakan oleh para ahli yang dapat mempengaruhi implementasi kebijakan yang ada. Selain itu, berdasarkan teori yang telah dielaborasi, peneliti juga melihat faktor-faktor berdasarkan apa yang didapatkan di lapangan berdasarkan hasil wawancara dan observasi langsung. Sehingga di dapatlah berbagai faktor yang menghambat dan menunjang implementasi Trans Tangerang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang.

1. Sumber Daya

Sumber daya memegang peranan yang penting dalam suatu implementasi kebijakan publik. Sumber daya yang ada ini sangat berpengaruh dalam keberhasilan suatu implementasi kebijakan publik. Begitu pula dengan implementasi Trans Tangerang, sumber daya merupakan aspek yang penting yang menjadi faktor yang dapat menentukan apakah pelaksanaan Trans Tangerang sudah berjalan dengan baik atau masih belum bisa berjalan dengan baik. Ketiga aspek sumber daya yang ada baik sumber daya manusia, sumber daya peralatan, maupun sumber daya finansial dapat menentukan keberlangsungan implementasi Trans Tangerang secara baik ataupun tidak baik. Pemenuhan akan sumber daya ini

haruslah sesuai dengan kebutuhan yang ada, oleh karena itu perlu adanya perhatian khusus terhadap sumber daya dalam pelaksanaan Trans Tangerang. Berdasarkan data yang diperoleh oleh peneliti dapat disimpulkan kualitas petugas pelaksana dan pengemudi Trans Tangerang yang dimiliki UPTD angkutan umum massal sudah mencukupi untuk melaksanakan dan menunjang implementasi standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan yang diatur dalam peraturan menteri perhubungan. Sedangkan, kuantitas petugas di UPTD angkutan umum massal untuk sementara ini masih belum cukup untuk memberikan pelayanan yang memadai kepada pengguna jasa dan menghambat implementasi standar pelayanan angkutan massal berbasis jalan di Kota Tangerang. Selain sumber daya manusia terdapat sumber daya finansial yang menjadi faktor penunjang kebutuhan UPTD Angkutan Umum Massal untuk mengimplementasikan program yang ada. Selain sumber daya manusia dan finansial juga terdapat sumber daya peralatan yang dimiliki UPTD Angkutan Umum Massal guna menunjang implementasi Trans Tangerang yang sudah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang berlaku.

2. Karakteristik Agen Pelaksana

Karakteristik agen pelaksana UPTD angkutan umum massal dalam proses implementasi Trans Tangerang dengan karakteristik yang ketat dan prosedural ini menunjang tercapainya tujuan kebijakan, sehingga armada Trans Tangerang yang beroperasi dapat berjalan sesuai dengan standar pelayanan minimal yang ada berkat kepatuhan petugas pelaksana terhadap prosedur yang telah ditetapkan.

3. Lingkungan

Peneliti melihat lingkungan eksternal yang dimiliki oleh UPTD angkutan umum massal akan berfokus pada, lingkungan sosial yang dimiliki masyarakat pada sekitar wilayah kebijakan di implementasikan, lingkungan ekonomi atau tingkatan ekonomi masyarakat pengguna jasa, dan lingkungan politik yang terdapat pada pemerintahan Kota Tangerang. Dalam penelitian ini kondisi sosial masyarakat di Kota Tangerang dapat menghambat terimplementasinya keamanan Trans Tangerang dengan menurunkan rasa aman yang dirasakan pengguna jasa karena fungsi halte yang tidak digunakan dengan semestinya, fasilitas halte digunakan untuk bercengkerama dan berkumpul serta maraknya pengemudi ojek *online* yang menunggu penumpang di halte sehingga meresahkan para pengguna jasa. Dari aspek lingkungan ekonomi dan telah melihat kondisi ekonomi masyarakat di Kota Tangerang yang memiliki tingkat ekonomi yang telah baik juga mendukung terlaksananya Trans Tangerang. Kelompok sasaran dari Trans Tangerang yang tak lain adalah masyarakat Kota Tangerang ini rata-rata memiliki tingkat ekonomi yang cukup memadai untuk melakukan pembayaran retribusi atas jasa Trans Tangerang yang mereka gunakan. Tingkat ekonomi masyarakat yang telah baik ini dapat dilihat dari tidak adanya masyarakat yang keberatan dengan tarif yang ditentukan oleh UPTD angkutan umum massal untuk dapat menggunakan jasa Trans Tangerang. Serta aspek politik yang bertabrakan kepentingan menjadi penghambat implementasi kesetaraan trans Tangerang.

Kesimpulan

1. Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang. Secara keseluruhan dapat disimpulkan bahwa Trans Tangerang telah dilaksanakan dengan baik. Pelaksanaan Trans Tangerang telah sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang tercantum pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 berdasarkan data yang diperoleh dari informan maupun observasi langsung. Kesesuaian pelaksanaan Trans Tangerang dengan Standar Pelayanan Minimal yang berlaku menandai keseriusan UPTD angkutan umum massal dalam memberikan keamanan; keselamatan; kenyamanan; keterjangkauan; kesetaraan; dan keteraturan pengguna jasa dalam menggunakan jasa Trans Tangerang.
2. Faktor-faktor yang menghambat implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang.
 - a. Kuantitas Sumber Daya Manusia
Minimnya kuantitas dari petugas pelaksana yang ada di UPTD Angkutan Umum Massal dapat menjadi faktor yang menghambat implementasi Trans Tangerang yang sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal berbasis Jalan.
 - b. Lingkungan Sosial
Lingkungan sosial di Kota Tangerang berdasarkan informasi yang peneliti dapatkan, dianggap dapat menghambat implementasi Trans Tangerang. Hal ini dikarenakan sikap masyarakat yang belum peduli untuk menjaga fasilitas umum yang ada, dan juga terdapat oknum-oknum ojek *online* yang memanfaatkan halte Trans Tangerang untuk menunggu penumpang, sehingga dapat mengurangi rasa aman pengguna jasa Trans Tangerang.
 - c. Lingkungan Politik

Lingkungan Politik yang kurang mendukung program Trans Tangerang juga dapat menjadi hambatan UPTD Angkutan Umum Massal selaku pelaksana kebijakan. Tabrakan kepentingan dengan SKPD lain membuat Dinas Perhubungan kesulitan untuk menyediakan Fasilitas Trans Tangerang yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal yang Berlaku.

3. Faktor-faktor yang menunjang implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang.
 - a. Sumber Daya Finansial
Sumber daya finansial yang tersedia menurut informasi yang peneliti dapatkan telah tersedia cukup baik untuk menunjang kebutuhan pelaksanaan dan penyediaan fasilitas Trans Tangerang.
 - b. Sumber Daya Peralatan
Karakteristik agen pelaksana yang prosedural ini membuat implementasi Trans Tangerang dapat dijalankan sesuai dengan tujuan yang dicantumkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
 - c. Kualitas Sumber Daya Manusia
Kualitas yang dimiliki petugas UPTD Angkutan Umum Massal dan Pengemudi Bus Trans Tangerang merupakan faktor yang menunjang implementasi Trans Tangerang, khususnya aspek keselamatan. Hal ini dikarenakan petugas dan pengemudi sebagai agen pelaksana memiliki kemampuan yang sesuai dan memadai di bidangnya, sehingga dapat menjalankan tugas dengan baik dan penuh tanggung jawab.
 - d. Karakteristik Agen Pelaksana
Selaras dengan kualitas sumber daya manusia yang dimiliki oleh UPTD Angkutan Umum Massal, karakter dari petugas pelaksana yang tegas dan prosedural dapat menjadi faktor yang menunjang implementasi Trans Tangerang yang baik.
 - e. Lingkungan Ekonomi
Lingkungan ekonomi masyarakat Kota Tangerang cukup menunjang implementasi Trans Tangerang. Tingkat ekonomi masyarakat Kota Tangerang yang terus meningkat dengan dilihat dari tingkat kebergantungan yang rendah serta informasi yang diberikan oleh informan, membuat mereka dapat menjangkau tarif Trans Tangerang yang telah ditetapkan oleh UPTD Angkutan Umum Massal maupun untuk menjangkau tarif angkot untuk menuju ke halte.

Daftar Pustaka

BUKU

- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Buchari, Zainun. 1996. *Manajemen dan Motivasi*. Balai Pustaka, Jakarta.
- Bungin, Burhan. 2012. *Analisis Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Fermana, Surya. 2009. *Kebijakan Publik: Sebuah Tinjauan Filosofis*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Grindle, Marilee S. 1980. *Politic and Policy Implementation in Third World New Jersey* : Princeton university, Press.
- Indiahono, Dwiyanto. 2009. *Metode Penelitian Ilmu Sosial – Pendekatan Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: Erlangga.
- Islamy, Irfan. 2003. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bina Aksara.
- Nas, d. P. J. M. 1979. *Kota di Dunia Ketiga: Pengantar Sosiologi Kota*. Jilid 1. Jakarta: Bhratara Karya Aksara.
- Ndraha, Taliziduhu. 1985. *Research Teori Metodologi Administrasi*. Jakarta: Bina Aksara.
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik – Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.

- _____. 2004. *Kebijakan Publik – Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Gramedia.
- _____. 2006. *Kebijakan Publik untuk Megara-Negara Berkembang*. Jakarta: Elex Media Komputindo
- _____. 2008. *Kebijakan Publik – Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo
- Patton, Michael Quinn. 2009. *Metode Evaluasi Kualitatif*. Penerjemah Budi Puspo Proyadi. Yogyakarta: Pustaka Media.
- Prastowo, Andi. 2011. *Metode Penelitian Kualitatif – Dalam Prespektif Rancangan Penelitian*. Yogyakarta: Ar-Ruzz Media.
- Purwanto, Erwan Agus., Dyah Ratih S. 2012. *Implementasi Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasinya di Indonesia*. Yogyakarta: Gava Media.
- Setijaniningrum, Erna. 2011. *Analisis Kebijakan Publik*. Surabaya: Revka Petra Media.
- Soenarko. 2003. *Public Policy: Pengertian Pokok Untuk Memahami dan Analisa Kebijaksanaan Pemerintah, Cetakan Kedua*. Jakarta: Erlangga.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. 2006. *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- _____. 2008. *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. 2008. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tahir, Arifin. 2014. *Kebijakan Publik dan Transportasi penyelenggaraan Pemerintahan Daerah*. Bandung: Alfabeta.
- Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2003. *Kebijakan Publik yang Membumi*. Yogyakarta: Yayasan Pembaruan Aministrasi Publik Indonesia (YPAPI) & Lukman Offset.
- Wahab, Solichin Abdul. 2008. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Malang: UPT Penertiban Universitas Muhammadiyah.
- _____. 2012. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Widodo, Joko. 2010. *Analisis Kebijakan Publik*. Malang. Bayumedia Publishing.
- Winarno, Budi. 2007. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*. Yogyakarta: Media pressindo.
- _____. 2012. *Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus*. Yogyakarta: CAPS.
- Wirartha, I Made. 2006. *Metode Penelitian Sosial Ekonomi*. Yogyakarta: ANDI.

INTERNET

- <https://bappeda.bantenprov.go.id/> [Diakses 12 Desember 2017]
- <Http://www.Bps.go.id> [Diakses 15 Desember 2017]
- <Http://http://bptj.dephub.go.id/> [Diakses 17 Desember 2017]
- <Http://www.Dishub.Jabarprov.go.id> [Diakses 15 Desember 2017]
- <Http://www.info-hubdat-2015.go.id> [Diakses 2 Januari 2018]
- <Http://www.Radarlampung.co.id> [Diakses 17 Desember 2017]
- <Http://www.Megapolitan.kompas.co.id> [Diakses 17 Desember 2017]
- <Http://palapanews.com/2017/11/15> [Diakses 25 Maret 2018]

[Http://www.Tangerangkota.go.id/geografi](http://www.Tangerangkota.go.id/geografi) [Diakses 13 Desember 2018]

ARTIKEL ILMIAH

- Carey, Graham N. 2002. *Applicability of Bus Rapid Transit to Corridors with Intermediate Levels of Transit Demand*. Journal of Public Transportation, 5 (2). hal.97-113.
- Kristijo H, Piya L, Susetyo B, Utama DN,& Chikaraishi M. 2011. Promotion of Bus Rapid Transit (BRT) in a Large City: A Case Study of Yogyakarta. Journal of International development and cooperation, 18(2), hal. 43-511.
- Levinson, H., Zimmerman, S., Clinger, J., Rutherford, S., Smith, R.L., Cracknell, J., & Soberman, R. (2003). *Bus Rapid Transit, Volume 1: Case Studies in Bus Rapid Transit*. Transit Cooperative Research Program (TCRP) Report 90, published by the Transportation Research Board, Washington.
- Nurfadli M, Heriyanto D, & Pratomo P. 2015. *Evaluasi Kinerja Angkutan Massal Bus Rapid Transit pada Koridor Rajabasa – Sukaraja*. JRSDD, Edisi April 2015, Vol 1.No.1, Hal 205-220.
- Prasojo, Eko, Perdana A,& Hiqmah N, 2006. *Kinerja Pelayanan Publik, Persepsi Masyarakat Terhadap Kinerja, Keterlibatan dan Partispasi Masyarakat Dalam Pelayanan Bidang Pendidikan, Kesehatan dan Kependudukan*, Jakarta : YAPPIKA
- Siahaan D, Subowo A, & Marom A. 2012. *Implementasi Kebijakan Bus Rapid Transit BRT Trans Semarang di Kota Semarang*. Universitas Diponegoro. Semarang

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

- MOU Kementerian Perhubungan Nomor 007/6/16/DRJD/2006 Tentang Perencanaan, Pembangunan, dan Pengoperasian Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan.
- LAKIP Dinas Perhubungan Kota Tangerang 2017.
- Laporan Keuangan Kota Tangerang 2016.
- Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Tata Ruang dan Tata Wilayah.
- Peraturan Daerah Kota Tangerang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Organisasi dan Perangkat Daerah.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014.
- Peraturan Walikota Tangerang Nomor 37 Tahun 2010
- Peraturan Walikota Tangerang Nomor 66 Tahun 2014 Tentang Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Tangerang.
- Renstra Dinas Perhubungan Kota Tangerang Tahun 2014.

SKRIPSI

- Dewi, Nabilah Ulfah. 2017. *Efektivitas Pelayanan Transportasi Publik (Studi Kasus BRT Mamminasata)*. Skripsi, Universitas Hasanuddin, Makassar.