Proses Implementasi Kebijakan Pemerintah Kota Bogor dalam Penataan Angkutan Kota melalui BisKita Transpakuan Tahun 2021-2023

(The Implementation Process of the Bogor City Government's Policy on Urban Transportation Management Through BisKita Transpakuan in 2021-2023)

Theresia Jasmine Dariesta [1*], Dede Sri Kartini [2], Novie Indrawati Sagita [3]

[1] Ilmu Pemerintahan, Universitas Padjadjaran, Jatinangor, Indonesia
[1] theresia21001@mail.unpad.ac.id*; [2] dede.sri.kartini@unpad.ac.id; [3] novie.indrawati.sagita@unpad.ac.id
*** corresponding author: Theresia Jasmine Dariesta**

ARTICLE INFO

Article History :
Received : March 18, 2025
Revised : June 23, 2025
Accepted : June 27, 2025

Keywords :
BisKita TransPakuan;
Traffic Congestion;
Bogor City Government;

Kata Kunci :
BisKita TransPakuan;
Kemacetan Lalu Lintas;
Pemerintah Kota Bogor;

This is an open access article under the CC–BY-SA license.
Copyright (c) 2025 Transparansi : Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi

ABSTRACT

Traffic congestion in Bogor City is a problem that attracts public attention due to the increasing volume of vehicles on every road in Bogor City. This has encouraged the Bogor City Government to provide mass public transport aimed at reducing congestion. So in the end, the policy on Bus Rapid Transit (BRT) with a service purchase scheme through BisKita TransPakuan was implemented as part of the development of public transportation in order to overcome congestion in Bogor City, through cooperation between the Bogor City Government and the Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia through the Jabodetabek Transportation Management Agency (BPTJ). This research uses descriptive qualitative with data collection through interviews, observations, and also literature studies to describe the BisKita TransPakuan policy implementation process. The theoretical basis used is the theory of policy implementation according to Mazmanian and Sabatier (1983) specifically discussing aspects of the policy implementation process. This research aims to see how the BisKita TransPakuan policy implementation process by analysing each line of policy implementation that affects each other and the capacity of the implementing agency of the policy implementation.

Abstrak

Kemacetan lalu lintas di Kota Bogor menjadi permasalahan yang menarik perhatian publik akibat volume kendaraan di setiap ruas jalan Kota Bogor semakin meningkat. Hal ini mendorong Pemerintah kota Bogor untuk menghadirkan angkutan umum massal yang bertujuan mengurangi kemacetan. Sehingga pada akhirnya, kebijakan mengenai *Bus Rapid Transit* (BRT) dengan skema pembelian layanan melalui BisKita TransPakuan diimplementasikan sebagai bagian dari pengembangan transportasi publik agar dapat mengatasi kemacetan di Kota Bogor, melalui kerja sama antara Pemerintah Kota Bogor dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ). Penelitian ini menggunakan kualitatif bersifat deskriptif dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan juga studi literatur untuk menggambarkan proses implementasi kebijakan BisKita TransPakuan. Landasan teori yang digunakan yaitu teori implementasi kebijakan menurut Mazmanian dan Sabatier (1983) spesifik membahas aspek proses implementasi kebijakan. Penelitian ini bertujuan menganalisis bagaimana proses implementasi kebijakan BisKita TransPakuan dengan menganalisis setiap lini implementasi kebijakan yang saling mempengaruhi maupun kapasitas badan pelaksana implementasi kebijakan tersebut.

PENDAHULUAN

Mobilisasi menjadi bagian penting di kehidupan masyarakat beserta dinamika di dalamnya. Mobilisasi menurut Alimur (2009) didefinisikan sebagai suatu proses kemampuan yang dilakukan oleh seorang individu untuk bergerak bebas, mudah, teratur, dan bertujuan untuk memenuhi kebutuhan untuk

E-ISSN 2622 – 0253 **DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586**

mempertahankan kesehatan. Mobilisasi memiliki kaitan erat dengan penggunaan transportasi dalam mendukung setiap mobilitas yang dilakukan oleh masyarakat. Meningkatnya mobilisasi berkaitan juga dengan peningkatan penggunaan moda transportasi yang menyebabkan kemacetan akibat semakin bertambahnya volume kendaraan di ruas jalan.

Kota Bogor merupakan salah satu kota otonom dengan jumlah penduduk di tahun 2023 sebanyak 1.070.719 jiwa dan tercatat memiliki volume kendaraan pribadi sebanyak 20.476 unit mobil dan 65.622 unit motor dengan peredaran setiap harinya mencapai 86.098 unit. Bertambahnya volume kendaraan berpengaruh pada tingginya tingkat kemacetan yang mengganggu keseluruhan aktivitas mobilitas masyarakat. Masalah kemacetan semakin kompleks dengan hadirnya angkutan kota mencapai 3.412 unit yang beroperasi sebagai angkutan kota primer di Kota Bogor. Kehadiran angkot di Kota Bogor dengan luas wilayah sebesar 11.850 Ha, mengakibatkan kepadatan jalan sehingga Kota Bogor mendapat julukan Kota Sejuta Angkot.

Kepadatan jalan dan perilaku pramudi angkot yang tidak mengindahkan aturan lalu lintas, menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kesemrawutan sehingga meresahkan masyarakat. Ketidakteraturan supir angkot ketika menaikkan dan menurunkan penumpang dimana saja, turut mengganggu jalannya mobilisasi kendaraan lain hingga menimbulkan kemacetan di ruas jalan Kota Bogor. Hal ini menjadi pendorong bagi Pemerintah Kota Bogor dalam membuat kebijakan mengenai penataan angkutan kota yang tertuang di dalam Peraturan Daerah Kota Bogor No. 8 Tahun 2023 tentang Transportasi. Kebijakan ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menjadi regulasi turunan dalam pemerintah baik provinsi hingga kabupaten atau kota dalam melakukan pengelolaan transportasi publik. Hal ini berkaitan dengan penataan angkot yang diharapkan dalam mengurai kemacetan di Kota Bogor ini pada akhirnya direspon secara positif dan menjadi fokus yang ingin dicapai oleh Pemerintah Kota Bogor akibat adanya data menurut *Global Traffic 2021* oleh Inrix 2021 yang mencatat bahwa Kota Bogor menempati urutan kota kelima di Indonesia sebagai kota termacet dan peringkat ke 821 se-dunia dengan rata-rata waktu terbuang sebanyak 7 jam di setiap harinya. Walaupun pada kenyataannya belum terdapat data yang pasti hingga di tahun 2023, namun strategi Pemerintah Kota Bogor sudah sangat berarti dengan melakukan langkah pasti berupa penataan angkot hingga jumlah ideal yang dicapai yaitu 1.012 unit angkot dan juga penggunaan BisKita TransPakuan.

BisKita TransPakuan merupakan angkutan umum massal yang menjadi program Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dengan memberikan subsidi kepada Pemerintah Kota Bogor. Angkutan umum massal ini telah resmi beroperasi pada 2 November 2021 dengan melayani 4 koridor yang melintasi rute Ciparigi, Warung Jambu, Sholeh Iskandar, Talang, dan Simpang Pomad. Untuk mencapai kondisi stabil di ruas jalan Kota Bogor, pada akhirnya Pemerintah Kota Bogor melakukan strategi penataan angkot melalui reduksi, konversi, dan *re-routing* sebagai wujud mendukung pemanfaatan BisKita TransPakuan dalam mengurangi kemacetan.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, penelitian ini memiliki tujuan dalam melakukan analisis hadirnya pemanfaatan BisKita TransPakuan sebagai strategi yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor dalam mengurangi kemacetan di tahun 2021-2023. Penelitian ini diharapkan dapat mengetahui efektivitas dari implementasi kebijakan penataan angkot yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor dalam mengurai kemacetan dan mencapai kepuasan dari pengguna BisKita TransPakuan sebagai konsumen dari angkutan umum massal tersebut. Landasan penelitian ini menggunakan teori Implementasi Kebijakan oleh Mazmanian dan Sabatier (1983) dengan berfokus terhadap salah satu faktor yaitu proses implementasi atau salah satu faktor terakhir penentu keberhasilan atau kegagalan yang dihasilkan dari faktor sebelumnya yaitu karakteristik masalah, karakteristik kebijakan, dan faktor lingkungan. Pada proses implementasi memiliki lima tahapan yang saling berpengaruh dengan melalui output kebijakan dari badan-badan pelaksana, kepatuhan kelompok sasaran terhadap output kebijakan, dampak nyata output kebijakan, dampak nyata yang diberikan atas kebijakan yang telah diputuskan, dan adanya evaluasi dan revisi dari kebijakan.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif bersifat deskriptif yang bertujuan untuk memberikan gambaran secara lebih meluas mengenai fakta dan data di lapangan berdasarkan pengumpulan informasi yang dilakukan kepada informan yang berkaitan dengan isu penataan angkot di Kota Bogor. Tidak hanya itu, penelitian ini telah melalui berbagai proses yang dilakukan secara bertahap dengan penentuan topik, pengumpulan data, analisis data, dan perolehan pemahaman serta wawasan aka topik, isu, maupun gejala tertentu. Proses penelitian terutama dalam pengumpulan data telah melalui data primer yaitu proses wawancara dengan pihak terkait yang langsung berkecimpung dengan isu penelitian serta data sekunder melalui literatur buku maupun berita hingga artikel terkait yang memiliki relevansi dengan isu penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Program Penataan Angkot di Kota Bogor

Program penataan angkot sudah menjadi kebijakan yang diterapkan oleh Pemerintah Kota Bogor guna mengurai kemacetan serta menghilangkan julukan Kota Sejuta Angkot. Hal ini dilakukan dengan upaya nyata melalui reduksi, konversi, dan *re-routing* dengan pelaksana utama ialah Dinas Perhubungan Kota Bogor. Tidak hanya berhenti sampai di situ, program penataan angkot ini juga menjadi bagian dari program unggulan Pemerintah Kota Bogor melalui Bogor Lancar dengan terus konsisten dalam penataan transportasi publik berupa penataan angkot hingga shelter.

Program reduksi angkot dilakukan dengan mereduksi 2:1 atau 2 angkot menjadi 1 angkot dengan penambahan trayek yang semula di Kota Bogor hanya terdapat 13 trayek, hingga di tahun 2023 terdapat 25 trayek. Tidak hanya itu, program *rerouting* juga dijalankan untuk menata ulang trayek yang didominasi oleh angkot di ruas jalan utama agar tidak menumpuk di dalam area tersebut. Terakhir adalah konversi yang berwujud dengan mengurangi keberadaan angkot melalui penghapusan 3 angkot menjadi 1 bis atau dengan skema 3:1. Konversi dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor sebagai bagian dari kehadiran BisKita TransPakuan dan pemanfaatan angkutan umum massal tersebut untuk dapat menjadi transportasi publik yang banyak dipilih oleh masyarakat dan berimbas terhadap berkurangnya kemacetan yang banyak menimpa masyarakat Kota Bogor. Tidak hanya melalui 3 strategi tersebut yang dijalankan oleh Kota Bogor,terdapat satu strategi yang tidak tertulis di dalam Peraturan Pemerintah Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2023 tentang Transportasi, yaitu kompensasi. Kompensasi merupakan strategi yang dilakukan oleh pemerintah dengan membeli unit angkot yang sudah tidak layak digunakan untuk dihancurkan dengan digantikan BisKita TransPakuan. Kegiatan jual beli ini dilakukan secara tertutup atau hanya diketahui oleh pemilik angkot dengan operator BisKita TransPakuan dengan rata-rata pemilihan angkot yang akan dikompensasi berusia kurang lebih 20 tahun.

Tercatat dengan kehadiran program penataan angkot melalui reduksi, konversi, dan *re-routing* sangat berpengaruh terhadap penurunan dari jumlah angkot yang ada di Kota Bogor. Menurut Laporan Penyelenggaraan Pemerintah Daerah Kota Bogor Tahun 2023, tercatat bahwasanya reduksi telah berhasil dilakukan terhadap 155 unit angkot, konversi dilakukan terhadap 108 unit angkot menjadi 49 unit BisKita TransPakuan, dan kompensasi dilakukan terhadap 58 unit angkot. Hal ini berpengaruh terhadap penurunan jumlah angkot yang semula 3.412 unit menjadi 3.071 unit di tahun 2023.

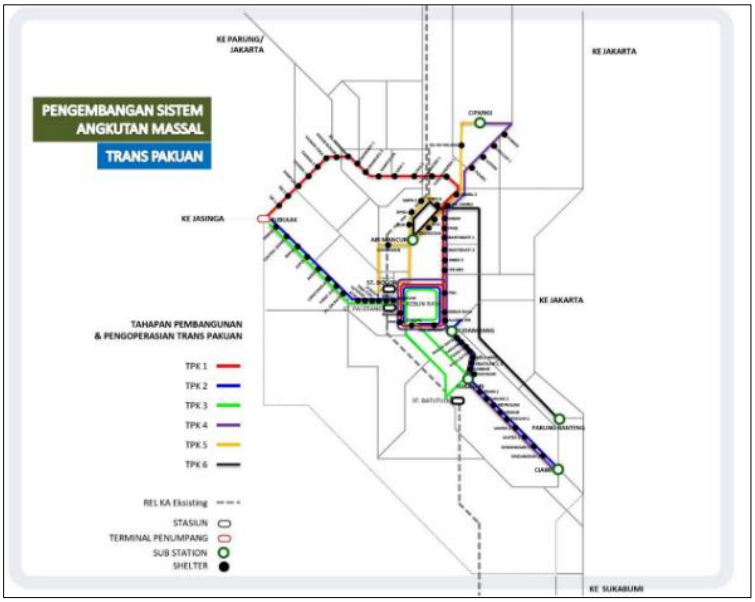
Melihat dengan kehadiran program penataan angkot ini, tidak luput dari pandangan bahwasanya kehadiran BisKita TransPakuan menjadi salah satu wujud baru yang direalisasikan oleh Pemerintah Kota Bogor sebagai moda transportasi publik yang memiliki tujuan untuk mengurai kemacetan serta menjadi implementasi dari *sustainable transportation.* Keberadaan BisKita merupakan program yang dicanangkan oleh Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) guna memberikan subsidi kepada pemerintah daerah untuk menjalankan skema BTS (*Bus The Service*) melalui layanan angkutan umum massal berbasis BRT (*Bus Rapid Transit*) berdasarkan standar pelayanan minimal (SPM). Kehadiran BisKita TransPakuan menjadi angkutan umum massal diperkuat melalui Peraturan Presiden Nomor 35 tahun 2023 tentang Ketentuan Umum Pajak Daerah dan Retribusi Pajak Daerah serta Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2024 tentang Pedoman Penyusunan Pendapatan dan Belanja Daerah Tahun 2025. Kedua regulasi ini mengatur mengenai

E-ISSN 2622 – 0253 DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586

pemerintah daerah yang perlu mengalokasikan minimal 10% dari pendapatan pajak kendaraan bermotor guna meningkatkan moda dan sarana transportasi publik. Hal ini bertujuan untuk melakukan pengembangan transportasi publik yang lebih baik, ramah lingkungan, dan juga terjangkau bagi masyarakat. Sehingga hal ini akan membantu transisi masyarakat untuk beralih ke penggunaan transportasi publik dan mengurangi kemacetan serta emisi dari bahan bakar.

Pengoperasian Biskita TransPakuan memiliki persamaan dengan TransJakarta, terdapat halte sebagai tempat berhenti dalam menaikan dan menurunkan penumpang walaupun tidak dengan *land* atau jalur khusus untuk bis tersebut. BisKita TransPakuan resmi beroperasi di Kota Bogor per tanggal 2 November 2021 yang dikelola oleh Perumda Transportasi Pakuan (PTP) sebagai BUMD Kota Bogor dan PT. Kodjari Tata Angkutan sebagai operator yang berbadan hukum. BisKita TransPakuan mengoperasikan bus ukuran sedang berbodi Nucleus 5 yang diproduksi oleh karoseri Laksana. Bis ini berkapasitas 35 penumpang dengan 20 kursi duduk dan 15 untuk penumpang berdiri. Selain itu juga, bis ini memberikan layanan berupa AC, CCTV, alat pemadam api ringan, serta pintu darurat. Tidak hanya itu, GPS *Tracking* juga dilengkapi di dalam bis tersebut, *passenger counting*, dan *camera surveillance* yang merupakan layanan yang sangat memudahkan masyarakat untuk mengetahui *headway* kedatangan atau keberangkatan antar unit bis. BisKita TransPakuan memiliki 49 unit dengan beroperasi mulai pukul 05.00-21.00WIB dengan melayani 4 koridor yaitu :

a. Koridor 1: Terminal Bubulak - Cidangiang
b. Koridor 2: Terminal Bubulak (via Cidangiang) – Ciawi
c. Koridor 5: Terminal Ciparigi - Stasiun Bogor
d. Koridor 6: Parung Banteng - Air Mancur



Gambar 1. Koridor/Rute BisKita TransPakuan
Sumber: RPJPD Kota Bogor 2025-2045

BisKita TransPakuan yang banyak mengarah dalam ruas jalan utama di Kota Bogor ini turut menjadi perhatian publik. Pada awal pengoperasiannya, BisKita TransPakuan tidak mengenakan biaya kepada para penumpang. Percobaan gratis ini disambut baik oleh para penumpang hingga pada akhirnya BisKita TransPakuan menjalani layanan dengan tarif Rp 4.000 dan tarif khusus sebesar Rp 2.000 sesuai dengan Peraturan Menteri Keuangan (PMK) Nomor 5 Tahun 2023 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis PNBP bersifat Volatil atas layanan angkutan perkotaan dengan skema *Buy The Service* (BTS) di Kementerian Perhubungan. Walaupun terdapat tarif tertentu bagi masyarakat dalam menikmati layanan BisKita TransPakuan, Pemerintah Kota Bogor juga telah menyiapkan anggaran dalam menahan keseluruhan biaya tarif yang dibebankan kepada masyarakat. Melalui Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD) Kota Bogor terdapat 58 miliar dana yang dialokasikan untuk mengelola 49 unit BisKita

TransPakuan beserta untuk perawatan, gaji pramudi, bahan bakar, maupun kebutuhan administrasi lainnya.

Faktor Proses Implementasi

Implementasi kebijakan publik merupakan sebuah konsep yang digunakan untuk melihat keberhasilan atau kegagalan dari suatu pelaksanaan suatu program atau kebijakan yang telah diatur oleh pemerintah. Dasarnya, implementasi kebijakan merupakan tahap yang dilakukan setelah adanya perumusan suatu kebijakan dengan menerapkan kebijakan tersebut secara nyata di tengah-tengah masyarakat. Adanya implementasi kebijakan publik tidak semata-mata untuk menuangkan kebijakan ke dalam mekanisme birokratis saja, melainkan implementasi kebijakan publik juga melihat dari sisi penerapan kebijakan publik apakah dapat diterima, dipahami, serta didukung dari segenap kelompok sasaran yang nantinya hal ini bisa menentukan keberhasilan dan faktor penghambat yang dapat dipertimbangkan dalam pengimplementasian.

Proses implementasi kebijakan telah menjadi faktor terakhir dalam teori Implementasi Kebijakan oleh Mazmanian dan Sabatier (1983). Walaupun pada nyatanya faktor proses implementasi bukan menjadi variabel yang tidak tergantung, namun faktor ini menjadi penentu dalam keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan hasil faktor-faktor sebelumnya (karakteristik masalah, karakteristik kebijakan, dan faktor lingkungan). Sebagai penggambaran dari pemanfaatan BisKita TransPakuan sebagai bentuk implementasi kebijakan dalam program penataan angkot di Kota Bogor, maka menurut Mazmanian dan Sabatier (1983) di dalam proses implementasi akan berorientasi terhadap aspek output kebijakan dari badan-badan pelaksana, kepatuhan kelompok sasaran terhadap output kebijakan, dampak nyata output kebijakan, dampak nyata yang diberikan atas kebijakan yang telah diputuskan, dan adanya evaluasi dan revisi dari kebijakan.

Permasalahan mengenai kemacetan yang kian intens menjadi perhatian publik, masyarakat banyak menyampaikan keluh kesah terkait disampaikan kesemrawutan lalu lintas dan perilaku para supir angkot dalam menaikkan dan menurunkan penumpang. Jika menelisik dari faktor karakteristik masalah yang menjadi faktor pertama di dalam teori implementasi kebijakan menurut Mazmanian dan Sabatier, faktor karakteristik masalah berguna dalam melihat suatu perubahan baik sikap maupun perilaku publik untuk menghadirkan pengendalian dari permasalahan yang dapat diselesaikan baik secara mudah hingga rumit.

Berbicara mengenai transportasi hingga kemacetan yang saling berkaitan erat, karakteristik masalah yang hadir di Kota Bogor bukan hanya berfokus terhadap dua hal itu saja. Melainkan berelevansi terhadap kebijakan yang dihadapkan dengan perilaku masyarakat yang belum memiliki sinergitas dengan pemerintah kota dalam mewujudkan program unggulan Bogor Lancar. Kebijakan atau program penataan angkot yang bertujuan dalam mengurai kemacetan, berubah menjadi hal yang dihindari oleh para supir atau operator angkot dengan hadirnya protes.para supir ataupun operator angkot banyak beranggapan bahwasanya kebijakan atau program penataan angkot ini berujung terhadap terhambatnya pendapatan angkot terlebih keberadaan BisKita TransPakuan yang banyak memantik perhatian masyarakat dalam hal angkutan umum massal dengan layanan yang lebih baik dibandingkan angkot, namun masih memiliki tarif yang relatif sama dengan angkot yaitu Rp 4.000. Hal ini juga berkaitan dengan faktor karakteristik kebijakan yang juga melihat dari tujuan dan konsistensi dalam penggabungan teori untuk menyesuaikan tujuan dari suatu implementasi kebijakan.

Tidak hanya itu, keberadaan faktor lingkungan juga menjadi fokus yang berpengaruh di dalam suatu kebijakan atas perubahan sikap masyarakat mengenai kebijakan yang diimplementasikan. Faktor lingkungan memiliki relevansi kuat antara karakteristik masalah dan karakteristik kebijakan, sehingga tidak asing jika faktor ini banyak melihat perilaku kelompok sasaran maupun kelompok pelaksana dalam mengimplementasikan kebijakan. Melihat implementasi kebijakan penataan angkot di Kota Bogor akan sangat berkorelasi dengan kurangnya pemahaman dari supir dan operator angkot dalam memahami dan menerima kebijakan penataan angkot terutama melalui BisKita TransPakuan. Pendekatan baik sosialisasi maupun koordinasi dilakukan untuk mencapai tujuan yang optimal, walaupun pada akhirnya terdapat penerimaan dari supir atau operator angkot mengenai program BisKita TransPakuan, namun hal ini tidak terelakkan dengan keberadaan supir atau operator angkot yang tidak terlalu dilibatkan perannya dalam pengambilan keputusan. Tidak hanya itu, faktor lingkungan juga

E-ISSN 2622 – 0253 DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586

berpengaruh terhadap tujuan Pemerintah Kota Bogor dalam mengubah kebiasaan masyarakat Kota Bogor yang terbiasa menaiki kendaraan pribadi akan berorientasi menaiki angkutan umum massal. Hal ini tidak semata-mata untuk mengurai kemacetan saja, namun juga berimplikasi terhadap skema *sustainable transportation* yang terus diperjuangkan oleh Kota Bogor.

Keberadaan karakteristik masalah, karakteristik kebijakan, dan faktor lingkungan yang saling bersinergis. Proses implementasi menjadi penentu hadirnya keberhasilan atau kegagalan Pemerintah Kota Bogor dalam mengimplementasikan BisKita TransPakuan. Kebijakan BisKita TransPakuan yang dialihkan secara langsung oleh BPTJ ke Pemerintah Kota Bogor, dimanfaatkan sebagai solusi dalam mencegah dan mengurangi kemacetan yang banyak merugikan masyarakat. Melalui pandangan ini, peneliti mencoba menganalisis adanya keberhasilan dalam mewujudkan tujuan Kota Bogor untuk menciptakan Bogor Lancar atau kegagalan yang berimbas terhadap menumpuknya volume kendaraan di ruas jalan Kota Bogor.

a. Output kebijakan dari badan-badan pelaksana

Keberadaan badan pelaksana sebagai aktor utama terlaksananya suatu kebijakan, telah menghadirkan berbagai upaya nyata untuk membentuk dan merumuskan tujuan yang berorientasi terhadap kesejahteraan masyarakat. Permasalahan kemacetan yang diakibatkan dengan meningkatnya volume kendaraan bukan semata-mata menjadi masalah yang biasa dan mudah untuk dipecahkan. Penataan angkutan jalan sudah dirumuskan di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang menyatakan bahwasanya lalu lintas dan angkutan jalan merupakan 2 komponen yang saling bersinergis dan juga mendukung akan pembangunan guna kesejahteraan umum. Hal ini pula berkaitan erat dengan adanya kelompok majemuk di dalam masyarakat, menjadi penanda kompleksnya suatu kebijakan dapat terealisasi dengan mudah tanpanya hambatan berarti. Jika menelisik jauh ke belakang, faktor pertumbuhan penduduk dapat dikatakan sebagai permasalahan yang mempengaruhi kehadiran dari kemacetan.

Tabel 1. Data Jumlah Penduduk di Kota Bogor Tahun 2020-2023

No.	Tahun	Jumlah Penduduk Perempuan (Jiwa)	Jumlah Penduduk Laki-Laki (Jiwa)	Jumlah Penduduk (Jiwa)
1	2020	513.834	529.236	1.043.070
2	2021	518.585	533.744	1.052.359
3	2022	550.985	563.033	1.114.018
4	2023	528.311	542.408	1.070.719

Sumber: Diolah oleh Peneliti berdasarkan Dokumen Kota Bogor dalam Angka 2020, 2021, 2022, 2023, dan 2024.

Data jumlah penduduk yang per tahunnya kian meningkat, akan berimplikasi terhadap kemacetan di ruas jalan Kota Bogor. Berdasarkan data yang dilampirkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Kota Bogor Tahun 2024-2045 yang menyatakan bahwasanya Kota Bogor memiliki panjang jalan lebih pendek dibandingkan dengan Kabupaten Bogor yang panjangnya mencapai 1.895,67 km. Kota Bogor di tahun 2023 memiliki panjang jalan mencapai 221.196 km dengan lebar jalan kurang lebih 18 meter di dalam wilayah Kota Bogor seluas 11.850 Ha. Keberadaan wilayah yang tidak terlalu luas, juga panjang jalan yang relatif lebih pendek sehingga tidak sesuai kapasitas mengakibatkan kondisi lalu lintas yang terlalu menumpuk, karena kapasitas jalan tidak sebanding dengan volume kendaraan yang tinggi.

Tercatat data dalam *Masterplan Smart City* Tahun 2017-2021 mengenai peredaran kendaraan pribadi per hari di tahun 2021 mencapai 86.098 unit yang pada akhirnya menambah beban jalan dari segi kapasitas. Tidak berhenti sampai di situ, keberadaan jumlah angkot yang *overload* bagi ruas jalan di Kota Bogor juga mempengaruhi dari tingkat kepadatan lalu lintas. Kesemrawutan yang banyak berimbas terhadap pengguna jalan lain juga banyak disebabkan oleh kelalaian pengemudi angkot dengan menaikan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat. Keberadaan angkot

yang memiliki banyak trayek ini menjadi penghubung pusat kota dengan daerah disekitarnya untuk menunjang konektivitas antar wilayah di Kota Bogor. Trayek Pusat Kota- Perumahan terdiri dari Trayek 01 (Bogor - Cibinong), Trayek 02 (Bogor - Ciawi), Trayek 03 (Bogor - Dramaga), dan Trayek 05 (Bogor - Ciseeng). Trayek Pusat Kota - Kawasan Industri meliputi Trayek 06 (Bogor - Citeureup), Trayek 07 (Bogor - Jonggol), dan Trayek 08 (Bogor - Cibinong). Trayek Antar - Wilayah meliputi Trayek 10 (Cibinong -Ciawi), Trayek 11 (Cibinong - Dramaga), dan Trayek 12 (Citeureup - Cibinong). Trayek Angkutan Perbatasan Trayek 13 (Bogor - Sukabumi) dan Trayek 14 (Bogor - Depok).

Berdasarkan trayek angkutan kota di Bogor yang memiliki rute menjangkau wilayah Kota Bogor ini, pada akhirnya saling bersinggungan dengan peningkatan kendaraan pribadi terutama motor. Terdapat 2 ruas jalan arteri primer, 5 ruas jalan arteri sekunder, 9 ruas jalan kolektor, dan 9 ruas jalan kolektor sekunder yang telah menjadi tulang punggung dari lalu lintas hingga mampu menanggung 99% beban volume kendaraan di Kota Bogor. Hal ini pada akhirnya menggerakkan berbagai upaya dan kebijakan yang mampu mengurai kemacetan dan juga menghadirkan wajah baru bagi transportasi publik terutama angkot.

Penataan angkot di Kota Bogor bukan hanya menjadi solusi dalam menguraikan kemacetan, namun kebijakan ini juga berperan dalam menghapuskan stigma Kota Sejuta Angkot di Kota Bogor yang telah lama diperoleh untuk segera dihapuskan. Pertumbuhan angkot di tahun 2020 yang mencapai angka 3.412 unit, perlu adanya berbagai kebijakan untuk mengurangi jumlah angkot yang beroperasi di Kota Bogor. Tercantum di dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2023 tentang Transportasi yang mengatur mengenai penataan angkot melalui reduksi, penataan jaringan trayek atau *re-routing* dan konversi. Berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Mochammad Yaffies, A.Md. LLAJ, SH selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bogor yang menyampaikan secara garis besar permasalahan angkutan di Kota Bogor mengarah pada jumlah kendaraan umum yang terlalu banyak hingga tidak seimbangnya dalam *demand and supply*, tidak optimalnya pembangunan aksesibilitas pembangunan jalan, serta pola pergerakan arus lalu lintas yang memusat. Hal ini yang pada akhirnya menghadirkan reduksi yaitu kebijakan penataan angkot dengan skema 2:1 atau 2 angkot dijadikan ke dalam 1 angkot dengan perluasan trayek. Hal ini terlihat dari perkembangan trayek yang semula berada di 13 trayek, berubah menjadi 25 trayek di tahun 2023.

Tabel 2. Daftar 25 Trayek Angkot Pasca Reduksi di Kota Bogor Tahun 2023

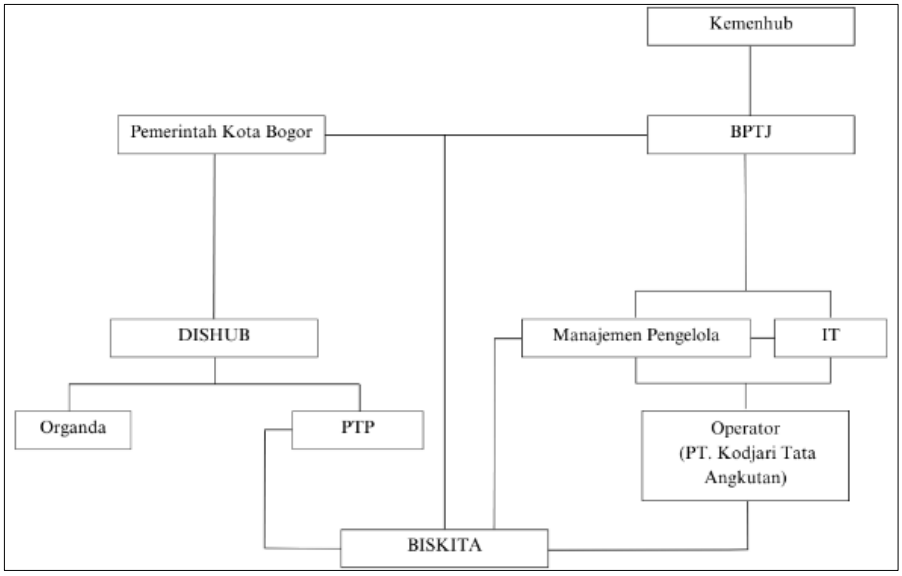
No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek
1	01 AP	Cipinang Gading – Perum.Yasmin
2	02 AP	Warung Nangka – Bogor Trade Mall
3	03 AP	Cimahpar – Bogor Trade Mall
4	05 AP	Ciheuleut – Bogor Trade Mall
5	07 AP	Ciparigi- Terminal Merdeka
6	08 AP	Taman Pajajaran – Bantar Kemang – Terminal Merdeka
7	09 AP	Baranangsiang Indah – Pasar Baru Bogor
8	13 AP	Mutiara Bogor Raya – Bogor Trade Mall
9	14 AP	Sukasari – Pasir Kuda – Terminal Bubulak
10	15 AP	Terminal Merdeka – Situ Gede
11	17 AP	Salabenda – Pasar Anyar
12	18 AP	Villa Mutiara – Pasar Anyar
13	19 AP	Bina Marga – Tanah Baru –Pomad/Ciluar
14	21 AP	Mulyaharja – Lawang Saketeng/Bogor Trade Mall

E-ISSN 2622 – 0253 DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586

No.	Kode Trayek	Lintasan Trayek
15	22 AP	Terminal Bubulak – Kencana
16	23 AP	Taman Grita Kencana – Pasar Anyar
17	24 AP	Pondok Rumput – Pasar Anyar
18	25 AP	Bogor Trade Mall – Taman Kencana – Warung Jambu
19	30 AP	Warung Jambu – Bogor Trade Mall
20	02 AK	Sukasari –Terminal Bubulak
21	03 AK	Terminal Baranangsiang –Terminal Bubulak
22	07 AK	Terminal Merdeka – Ciparigi
23	09 AK	Sukasari –Ciparigi
24	12 AK	Cimanggu – Pasar Anyar
25	21 AK	Terminal Baranangsiang –Ciawi

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bogor

Data peningkatan trayek angkot di Kota Bogor diperuntukkan untuk mampu menjangkau wilayah di Kota Bogor dengan mengefisiensikan penurunan jumlah angkot. Selain penataan angkot dengan melalui reduksi, penataan angkot juga dilakukan dengan *re-routing* atau penataan ulang jaringan trayek. Menurut penuturan informan dari Mochammad Yaffies A.Md. LLAJ, SH selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Bogor yang menyatakan bahwasanya *re-routing* dilakukan menata jaringan trayek yang dilakukan dengan beroperasinya *Buy The Service* (BTS) sebagai pelayanan angkutan umum massal yang bergerak di jaringan utama, sehingga hal ini dapat disokong oleh angkot untuk beroperasi di jaringan feeder atau jaringan pendukung. Sehingga pada akhirnya dengan adanya *re-routing* dapat dilakukan konversi yang dilakukan dengan skema 3:1 atau 3 angkot dijadikan ke dalam 1 bis. Bis ini merupakan program BisKita TransPakuan yang beroperasi dan menjadi program Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk bekerja sama salah satunya Pemerintah Kota Bogor dalam mengoperasikan angkutan umum massal yang mampu mengubah perilaku masyarakat untuk beralih ke transportasi publik.



Gambar 2. Bagan Alur Pelaksanaan BisKita TransPakuan
Sumber: Diolah Peneliti 2025

BisKita TransPakuan merupakan kebijakan hasil kolaborasi dari Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) dan Pemerintah Kota Bogor untuk dapat diimplementasikan di Kota Bogor. BPTJ merupakan struktur yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan yang tertuang di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Badan Pengelola Transportasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (BPTJ). Tidak hanya itu, pembentukan BPTJ juga menjadi tindak lanjut dari Peraturan Presiden Nomor 103 Tahun 2015. BPTJ menjadi unit organisasi dengan tugas untuk melakukan pengembangan, pengelolaan, dan peningkatan akan pelayanan transportasi terintegrasi di Jabodetabek. Hal inilah yang menjadikan kebijakan akan BisKita dilakukan terutama di wilayah Kota Bogor.

BisKita TransPakuan menjadi pilihan transportasi publik yang dikembangkan oleh Pemerintah Kota Bogor dengan mengenalkan dan merealisasikan *Buy The Service* (BTS). Kerja sama antara BPTJ dengan Pemerintah Kota Bogor dilakukan dengan memberikan subsidi 100% dalam penyediaan layanan BisKita TransPakuan dengan standar pelayanan minimal (SPM) yang telah ditetapkan oleh BPTJ. Selain itu pula, Pemerintah Kota Bogor bersama dengan Bapperida Kota Bogor menjadi bagian yang turun langsung dalam merumuskan regulasi maupun kebijakan yang nantinya dipergunakan untuk tujuan bersama yaitu sebagai kerangka transportasi yang berkelanjutan baik dari segi ekonomi, sosial, maupun lingkungan serta sebagai angkutan umum massal yang dapat berkontribusi dalam menurunkan polusi dari penggunaan kendaraan pribadi agar beralih ke angkutan umum massal yang meminimalisir biaya transportasi masyarakat. Bersinggungan dengan itu, Kota Bogor yang memiliki program unggulan yaitu Bogor Lancar, memanfaatkan kehadiran BisKita TransPakuan sebagai transportasi publik yang memiliki peran untuk mengurangi volume kendaraan dan mengurai kemacetan yang ada. BisKita bergerak di dalam 4 koridor yang masing-masing menjangkau ruas jalan inti perputaran aktivitas dan mobilisasi masyarakat Kota Bogor dan Kabupaten Bogor.

Dinas Perhubungan Kota Bogor memiliki peran penting sebagai regulator dan juga dalam eksekusi mengenai program penataan angkot yaitu reduksi, *re-routing*, hingga konversi menjadi BisKita TransPakuan. Dishub Kota Bogor bekerja sama dengan Organda sebagai perwakilan dari pengusaha angkutan darat untuk dapat melakukan sosialisasi dan mediasi antar supir dan operator angkot dalam menghadapi gejolak sosial akan kehadiran BisKita TransPakuan. Hal ini diikuti oleh Perumda Transportasi Pakuan (PTP) sebagai Badan Usaha Milik daerah (BUMD) Kota Bogor untuk mengoperasikan dan memantau perkembangan pelayanan BisKita. Tidak hanya berhenti di dalam *stakeholder* pemerintahan saja. PT. Kodjari Tata Angkutan diangkat menjadi operator BisKita TransPakuan yang dipilih dengan memenangkan lelang sebagai operator yang berwenang dalam menjalankan dan memastikan pelayanan BisKita TransPakuan dapat diterima baik oleh masyarakat di Kota Bogor.

Keberadaan para *stakeholder* ini dengan peran dan kebijakannya masing-masing, tetapi memiliki sinergitas dalam menyukseskan keberadaan angkutan umum massal yang baru di Kota Bogor. Angkutan umum massal yang memegang skema *sustainable transportation* ini, berorientasi akan kepuasan masyarakat dalam membayar pelayanan yang diberikan oleh pemerintah kepada masyarakat. Selain itu pula, keberadaan BisKita TransPakuan dapat membantu Pemerintah Kota Bogor dalam menata ruang kota untuk lebih teratur terutama dalam masalah kepadatan lalu lintas.

b. Kepatuhan kelompok sasaran terhadap output kebijakan

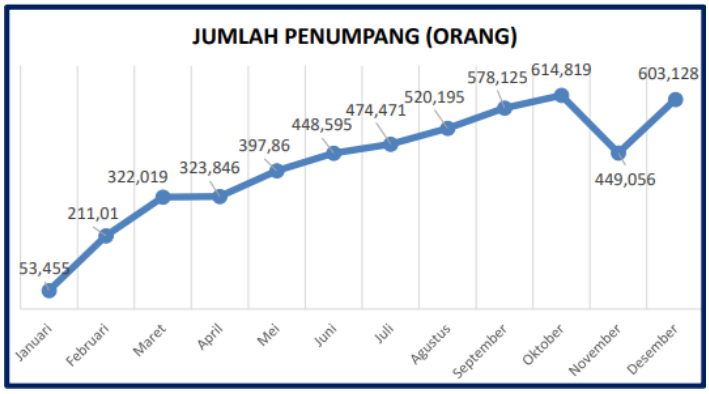
Kebijakan BisKita TransPakuan memiliki fokus di dalam mengubah kebiasaan masyarakat akan penggunaan kendaraan pribadi untuk dapat beralih ke angkutan umum massal guna mengurangi kemacetan yang ada. Walaupun pada nyatanya, kebijakan yang dibentuk oleh Pemerintah Kota Bogor bersama dengan BPTJ ini masih mengalami berbagai dinamika dan transisi yang berkaitan dengan kepatuhan masyarakat dan kesadaran diri masyarakat dalam menyukseskan kebijakan ini. Kota Bogor memiliki 10 prinsip yang berkaitan dengan transportasi berkelanjutan yang digunakan sebagai barometer dalam melihat arah pergerakan transportasi berkelanjutan di Kota Bogor.

Salah satu prinsip transportasi perkotaan berkelanjutan yang saat ini gencar diberlakukan ialah Bangun Kota Berorientasi Angkutan Umum dengan menghadirkan program BTS melalui BisKita TransPakuan, penataan angkot, dan penataan angkutan umum. Hal ini dapat dilihat dari penurunan

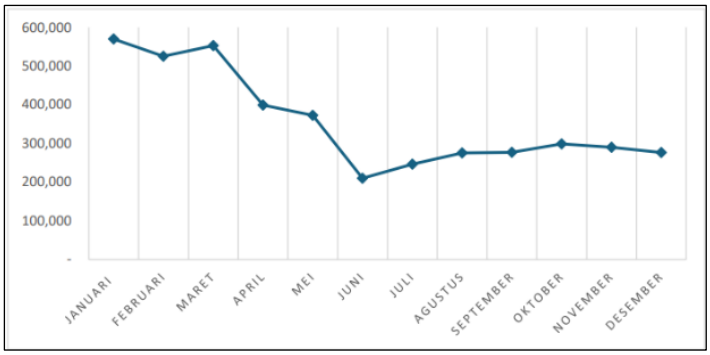
E-ISSN 2622 – 0253 DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586

jumlah angkot yang telah melewati reduksi dan konversi yang berawal di tahun 2020 sebanyak 3.412 unit menjadi 2.985 di tahun 2023 dengan pencapaian ideal yang masih harus diperoleh yaitu 1.012 unit angkot. Walaupun terlihat kompleks, namun Pemerintah Kota Bogor beroptimis untuk dapat mengimplementasikan secara nyata setiap kebijakan maupun program yang berfokus dalam kesejahteraan masyarakat.

Tidak hanya itu, beroperasinya BisKita TransPakuan menjadi salah satu bentuk pencapaian yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor untuk memberikan kesetaraan antara *demand and supply* kepada para supir dan operator angkot agar tetap dapat beroperasi selayaknya dengan pelayanan yang dapat ditinjau lebih mendalam. Hal ini juga akan berdampak kepada BisKita TransPakuan dengan rata-rata pengguna angkutan umum massal ini yang cukup memuaskan. Menurut Rachma Nissa Fadliya selaku Dirut Perumda Transportasi Pakuan (PTP) yang menyatakan penggunaan BisKita TransPakuan dapat dilihat melalui *load factor* dari Koridor 2 yang mencapai 80% diantara koridor lainnya. Hal ini diperkuat melalui data yang dijabarkan oleh Laporan Tahunan BPTJ di Tahun 2022 dan 2023 dengan jumlah pengguna mencapai 603.128 orang periode Desember 2022 dan di tahun 2023 jumlah pengguna mencapai 1.874.462 orang periode Juni-Desember 2023. Walaupun pada kenyataannya, jumlah pengguna tersebut mengalami penurunan yang lumayan signifikan dari jumlah pengguna BisKita TransPakuan sebelum dikenakan tarif sebanyak 2.420.533 orang pada periode Januari-Mei 2023.



Gambar 3. Grafik Pengguna BisKita TransPakuan Tahun 2022
Sumber: Laporan Tahunan 2022 BPTJ



Gambar 4. Grafik Pengguna BisKita TransPakuan Tahun 2023
Sumber: Laporan Tahunan 2023 BPTJ

Penggunaan BisKita TransPakuan yang fluktuatif menghadirkan berbagai persepsi peneliti bahwasanya masyarakat sebagai pengguna angkutan umum massal masih memiliki kesulitan dalam bertransisi untuk menggunakan transportasi publik. Namun hal ini tidak dapat diartikan kebijakan BisKita TransPakuan gagal secara sepihak. Masih perlu adanya evaluasi dan juga survey yang mendalam serta berbagai perkembangan akan pelayanan BisKita TransPakuan yang lebih dapat menyesuaikan kebutuhan masyarakat di Kota Bogor. Hal ini akan berimplikasi terhadap efektivitas dan efisiensi dalam program penataan angkot dan mengurangi kemacetan.

c. Dampak nyata output kebijakan

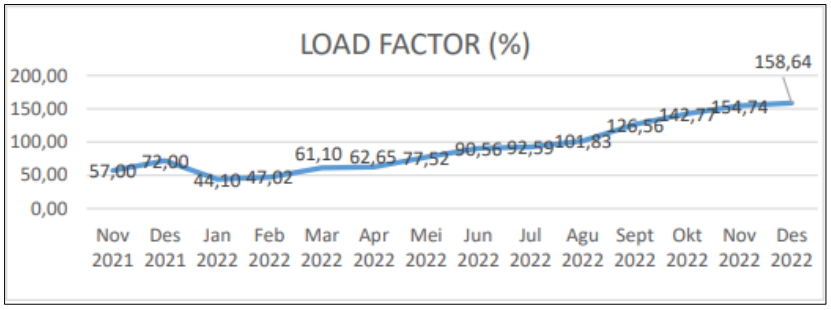
Dampak nyata menjadi penentu keberhasilan yang diberikan atas implementasi suatu kebijakan di dalam daerah atau wilayah yang dinaunginya. BisKita TransPakuan menjadi salah satu bentuk kebijakan dengan berbagai tujuan yang berorientasi kepada masyarakat dan juga tata ruang kota yang lebih teratur. Faktor pertumbuhan penduduk mendukung hadirnya peningkatan dalam penggunaan kendaraan dalam menyokong mobilisasi yang dilakukan setiap harinya. Akan tetapi, hal ini tidak didukung dalam ketersediaan panjang jalan maupun lebar ruas jalan yang dapat mumpuni untuk menampung kendaraan yang berlalu lintas di jalanan. Hingga pada akhirnya, solusi yang dirasa dapat menjangkau segala lini aktivitas publik dicanangkan dalam bentuk pengoperasian angkutan umum massal yang lebih memiliki persiapan matang dengan penawaran pelayanan yang diberikan.

Kehadiran dari BisKita TransPakuan digadang-gadang efektif dan efisien dalam mengentaskan kemacetan dan juga mengurangi volume kendaraan di jalan raya. Hal ini dikarenakan kelompok sasaran dari program BisKita TransPakuan ialah masyarakat yang notabene lebih intens menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan transportasi publik yang dapat menjangkau wilayah sibuk mobilisasi. Walaupun pada faktor sebelumnya yaitu kepatuhan kelompok sasaran masih terlihat fluktuatif dengan dilihat dari jumlah pengguna BisKita TransPakuan di tahun 2022 dan 2023, namun menilai dari *load factor* yang dihasilkan masih memiliki rata-rata di atas 50%.

Perjalanan panjang BisKita TransPakuan yang resmi beroperasi di November 2021 ini, memiliki berbagai problematika penolakan dari para supir dan operator angkot yang enggan tergantikan dengan kehadiran BisKita TransPakuan. Walaupun pada kenyataannya, angkot menjadi transportasi publik yang ditata Pemerintah Kota Bogor dengan dilakukan reduksi dan konversi untuk mencapai jumlah ideal yaitu 1.012 unti sebagai penyeimbangan dalam *demand and supply*. Tidak hanya itu, para supri dan operator angkot yang terimbas dalam penataan angkot, akan dialihkan menjadi pramudi BisKita TransPakuan dengan tetap mengikuti standar pelayanan minimal (SPM) yang telah ditetapkan pemerintah pusat. Hal ini diperkuat dengan pernyatan yang dihasilkan dari wawancara oleh Mochammad Yaffies A.Md. LLAJ, SH selaku Kepala Bidang Angkutan Dishub Kota Bogor dan Rachma Nissa Fadliya selaku Dirut Perumda

Transportasi Pakuan (PTP) dengan menegaskan para supir angkot yang terdampak memiliki peluang besar untuk menjadi karyawan dari BisKita TransPakuan dengan memenuhi berbagai syarat yang telah ditetapkan salah satunya memiliki SIM B1. Melihat hal ini, respon supir angkot yang sempat memiliki gejolak tinggi dengan pemerintah kemudian kian menerima perkembangan zaman yang ada hingga mampu lulus menjadi pramudi BisKita TransPakuan dengan menempati persentase 30% supir BisKita TransPakuan yang berasal dari supir angkot. Hal ini juga diperkuat melalui pernyataan wawancara dengan Haryanto dan Cecep selaku anggota Organda dan anggota KKSU (Kelompok Kerja Sub Unit) di trayek 02 dan 03 dengan penegasan bahwasanya sudah terdapat kurang lebih 20 orang supir angkot yang bertransisi menjadi supir BisKita TransPakuan.

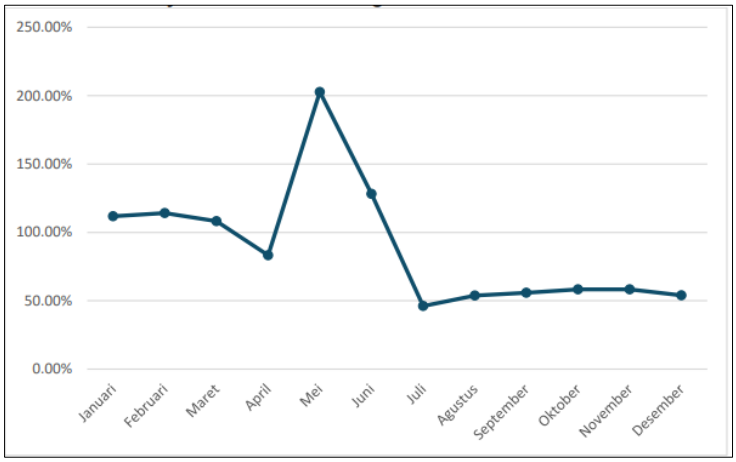
Tidak hanya itu, pengoperasian BisKita TransPakuan yang sempat dihentikan secara sementara di awal tahun 2022 akibat evaluasi pelayanan yang dilakukan, tidak mempengaruhi antusiasme masyarakat dalam menggunakan angkutan umum massal. Terdapat berbagai kepuasan masyarakat yang dinilai dari *load factor* yang mencapai lebih di atas 50% baik di tahun 2022 maupun 2023.



Gambar 5. *Load Factor* BisKita TransPakuan Tahun 2022
Sumber: Laporan Tahunan 2022 BPTJ

E-ISSN 2622 – 0253 DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586

Load factor penggunaan BisKita TransPakuan di tahun 2022 memiliki perhitungan yang signifikan naik hingga di Desember 2022 sebesar 158,64%. Hal ini dapat menjadi alat ukur antusiasme masyarakat Kota Bogor dengan menyambut baik angkutan umum massal yang banyak membantu mobilisasi masyarakat dan juga mengurai kemacetan yang ada. Tidak hanya itu, di tahun 2022 BisKita TransPakuan meraih penghargaan sebagai transportasi publik ramah anak yang diperoleh dari Komisi Perlindungan Anak Indonesia Daerah (KPAID) Kota Bogor. BisKita TransPakuan menganut layanan dengan memenuhi 4 prinsip hak dasar anak yaitu non diskriminasi, kepentingan terbaik bagi anak, hak hidup, dan penghargaan terhadap pendapat anak.



Gambar 6. *Load Factor BisKita TransPakuan Tahun 2023*
Sumber: Laporan Tahunan BPTJ Tahun 2023

Melihat dari *load factor* yang diperoleh BisKita TransPakuan di tahun 2022 yang cenderung memiliki antusiasme tinggi masyarakat seperti berbanding terbalik dengan *load factor* BisKita Transpakuan tahun 2023. Penggunaan BisKita TransPakuan yang cenderung mengalami fluktuasi hingga cenderung lebih rendah ini bukan menjadi penghambat yang berarti bagi Pemerintah Kota Bogor untuk tetap menjalankan BisKita TransPakuan di Kota Bogor. Walaupun *load factor* di tahun 2023 mengalami rata-rata sekitar 5% hingga di akhir Desember 2023, namun dengan upaya yang nyata menghadirkan keberhasilan Pemerintah Kota Bogor untuk mengubah kebiasaan masyarakat di Kota Bogor untuk menaiki transportasi publik. Hal ini terlihat dari data di bawah ini dengan kecenderungan peningkatan dalam jumlah pengguna angkutan umum hingga di tahun 2023 sebesar 30.469.356 orang.

Tabel 3. Jumlah Pengguna Angkutan Umum di Kota Bogor

Indikator	Tahun				
	2019	2020	2021	2022	2023
Jumlah Penumpang Angkutan Umum	24.060.642	22.442.108	12.201.950	23.069.825	30.469.356

d. Dampak nyata yang diberikan atas kebijakan yang telah diputuskan

Kebijakan yang telah dipersiapkan pada tahun 2020 hingga implementasi resminya di tahun 2021 ini telah memberikan berbagai perubahan nyata dengan menghadirkan halte-halte yang mampu menampung penumpang dalam mobilisasi naik maupun turun BisKita TransPakuan. Pengadaan halte yang menjadi bentuk kontribusi Pemerintah Kota Bogor dengan mengalokasikan dana sebesar 58 miliar untuk sarana dan prasarana BisKita TransPakuan, didukung dengan adanya rehabilitasi dan pemeliharaan terminal (fasilitas utama dan pendukung) yang mencapai 75%. Optimalisasi pemeliharaan halte dan terminal masih menjadi fokus utama Pemerintah Kota Bogor untuk mendukung secara seksama kebijakan akan transportasi di Kota Bogor.

Tidak hanya sampai di situ, kehadiran BisKita TransPakuan juga turut mendukung adanya penambahan dalam pendapatan daerah Kota Bogor untuk mampu memiliki dana penyokong dalam APBD. Walaupun pada kenyataannya masih terdapat berbagai kesukaran dan kompleksitas akan kebijakan BisKita TransPakuan yang masih mengalami pasang surut dalam implementasinya, namun Pemerintah Kota Bogor memiliki optimistis dalam mengembangkan kebijakan ini di tengah-tengah masyarakat Kota Bogor.

e. Adanya evaluasi dan revisi dari kebijakan

Suatu kebijakan yang hadir di dalam suatu wilayah sudah pastinya memiliki evaluasi dan revisi serta kritik yang bersifat membangun agar mampu berubah ke arah yang lebih baik. Kebijakan BisKita TransPakuan menjadi salah satu contoh kebijakan yang masih memiliki tantangan yang mengharuskan BisKita TransPakuan berhenti beroperasi di setiap tahunnya untuk membenahi administrasi maupun membangun pelayanan yang memuaskan bagi pengguna angkutan umum massal tersebut. Evaluasi dan revisi banyak berpihak di dalam pengadaan jumlah armada yang dapat dikatakan kurang dalam pengoperasiannya.

Peneliti melakukan wawancara dengan 3 orang masyarakat dengan kategori sering menaiki BisKita TransPakuan, pernah menaiki BisKita TransPakuan, dan tidak pernah menaiki BisKita TransPakuan. Ketiga informan ini memiliki pandangan yang sama dengan waktu menunggu bis yang relatif lama yaitu sekitar 15-20 menit. BisKita TransPakuan memegang standar pelayanan minimal (SPM) angkutan umum massal yang aman, nyaman, dan tepat waktu memang sepertinya sulit untuk direalisasikan untuk kategori tepat waktu. Hal ini dipertegas dengan pernyataan dari Mochammad Yaffies, A.Md. LLAJ, SH selaku Kepala Bidang Angkutan Dishub Kota Bogor yang menyatakan bahwasanya pengoperasian BisKita TransPakuan memang sangat sulit untuk tepat waktu hingga perlu untuk menunggu 10-15 menit dalam pergantian setiap unit bis. Pernyataan ini diperkuat dengan kurangnya dana yang dapat menampung keseluruhan pelayanan BisKita TransPakuan terlebih hingga saat ini kebijakan tersebut masih ditanggung oleh pemerintah pusat dengan memberikan subsidi 100%.

Keterbatasan anggaran dari Pemerintah Kota Bogor pada akhirnya berdampak dalam pengoperasian BisKita TransPakuan. Melalui wawancara dengan Abdul Haris, S.T selaku Perencana Ahli Muda Bidang Infrastruktur BAPPERIDA Kota Bogor yang menilai bahwasanya keterbatasan anggaran ini sangat berdampak terhadap pengoperasian BisKita TransPakuan terutama masalah subsidi tarif Pemerintah Kota Bogor. Tarif Rp 4.000 yang dikenakan kepada pengguna BisKita TransPakuan tidak sepenuhnya menjadi tanggungan bagi para pengguna BisKita TransPakuan. Pemerintah pusat dan Pemerintah Kota Bogor perlu melakukan subsidi tarif untuk dapat memberikan pelayanan yang terjangkau pada masyarakat dengan rata-rata subsidi yang diberikan oleh pemerintah sebesar Rp 8.000 per setiap pengguna BisKita TransPakuan di setiap harinya. Melalui subsidi tarif ini yang pada akhirnya Kota Bogor mengalokasikan dana sebesar 58 miliar yang juga digunakan untuk subsidi tarif agar BisKita TransPakuan tetap berjalan dengan jumlah armada sebanyak 49 unit dan terdiri dari 4 koridor aktif.

Sesuai dengan Perjanjian Kerja Sama (PKS) antara BPTJ dengan Pemerintah Kota Bogor Nomor: SPJ-BPTJ 262 Tahun 2021 dan Nomor: 119/Perj. 41-Dishub/2021 tentang Penyelenggaraan Pengoperasian Angkutan Umum Perkotaan dengan Skema Pembelian Layanan/*Buy The Service* (BTS) di Kota Bogor, yang seharusnya pihak Pemerintah Kota Bogor dilimpahkan kewenangan untuk memberikan pelayanan pada 6 koridor dengan memiliki Satnda Pelayanan Minimal (SPM) dan Standar Operasional Prosedur (SOP) melalui Manajemen Pengelola angkutan umum perkotaan. Namun hal ini tidak dapat diselenggarakan secara maksimal, mengingat subsidi yang tidak mengalokasikan secara menyeluruh bagi 6 koridor yang seharusnya direalisasikan. Sehingga dengan hadirnya 4 koridor aktif yang beroperasi di Kota Bogor sudah mewakili pelaksanaan angkutan umum massal bagi masyarakat Kota Bogor. Tidak hanya itu, hal dilatarbelakangi dengan kebutuhan anggaran 10 miliar yang harus digunakan di 2 koridor dengan periode 6 bulan pengoperasian. Anggaran tersebut dinilai sangat besar untuk dapat direalisasikan di Kota Bogor dengan anggaran daerah yang sangat terbatas. Sehingga pada akhirnya banyak penghentian BisKita TransPakuan di

E-ISSN 2622 – 0253 DOI: 10.31334/transparansi.v7i2.4586

setiap tahunnya untuk melakukan lelang yang dapat mencari operator dengan kapasitas dan kemampuan yang mumpuni dalam mengoperasikan BisKita TransPakuan.

Tidak hanya berkaitan dengan standar pelayanan tepat waktu antar armada BisKita TransPakuan, pengadaan halte yang dinilai kurang juga menjadi evaluasi dan revisi yang dapat dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor. Pada dasarnya, BisKita TransPakuan memiliki kecenderungan dalam melayani ruas jalan utama dengan wilayah mobilisasi tinggi di dalamnya seperti Stasiun Kota Bogor hingga Jl. Ir. H. Juanda. Namun dalam hal ini, masyarakat masih mengeluhkan mengenai penambahan halte yang dirasa kurang mampu untuk menampung dengan jarak antar halte yang sedikit lebih jauh. Melalui wawancara dengan Agung Satria P, S.H., M.H selaku Bagian Kepegawaian dan Rumah Tangga Perumda Transportasi Pakuan (PTP) yang menyatakan bahwasanya kapasitas halte yang kurang memang memiliki relevansi dengan upaya pemerintah untuk mengubah kebiasaan masyarakat untuk berjalan kaki.

Masyarakat banyak memberikan keluhan penambahan pengadaan antar halte dengan jarak kurang lebih 100-200 meter untuk memudahkan aktivitas dan mobilisasi. Hingga dalam tahap ini, Pemerintah Kota Bogor melakukan evaluasi dan kritik dengan mengakomodir penambahan *bus stop* sebagai titik dari pemberhentian BisKita TransPakuan. Tidak berhenti sampai di situ, pengoptimalan untuk perawatan bagi halte BisKita TransPakuan dinilai kurang baik dengan banyaknya kerusakan dan juga vandalisme yang dilakukan oleh masyarakat tidak bertanggung jawab. Hal ini masih menjadi bagian dari evaluasi Pemerintah Kota Bogor untuk dapat meningkatkan pelayanan bukan hanya dalam moda transportasi saja, melainkan juga prasarana dan sarana pendukung lainnya.

KESIMPULAN

Implementasi dari kebijakan publik perlu memiliki sifat dinamis dengan kemampuan adaptasi akan perkembangan zaman, masalah, maupun kondisi masyarakat yang terus berubah. Oleh karena itu, peran dari para implementator suatu kebijakan memiliki peran penting untuk menjembatani antara aktor pemerintah dengan masyarakat. Hal ini diperlihatkan melalui teori Implementasi Kebijakan yang dijabarkan oleh Mazmanian dan Sabatier (1983) pada faktor Proses Implementasi, sebagai faktor akhir yang melihat kegagalan dan keberhasilan dari suatu kebijakan direalisasikan pada kehidupan nyata.

Permasalahan kemacetan yang masih menjadi perhatian Pemerintah Kota Bogor pada akhirnya menghadirkan kebijakan solutif sebagai jawaban nyata bagi penataan angkutan kota yang banyak merugikan masyarakat Kota Bogor. Tidak hanya berhenti sampai disitu, hal ini juga berkaitan dengan keinginan Pemerintah Kota Bogor untuk menghapuskan julukan Kota Sejuta Angkot yang telah lama disematkan di Kota Bogor. Hingga pada akhirnya kerja sama dengan BPTJ dilakukan Pemerintah Kota Bogor dengan menerapkan BisKita TransPakuan sebagai angkutan umum massal yang dapat mengubah kebiasaan masyarakat dalam bermobilisasi dengan kendaraan pribadi, untuk bertransisi menggunakan transportasi publik agar dapat mengurai kemacetan di jalan.

Tantangan banyak dihadapi oleh Pemerintah Kota Bogor dengan kehadiran BisKita TransPakuan yang banyak mengalami evaluasi dan kritik dari masyarakat dalam menjalani pelayanan yang diberikan. Kurangnya infrastruktur yang menunjang pelaksanaan BisKita TransPakuan seperti penyediaan halte, tidak memiliki jalur khusus atau *land,* dan juga penyediaan *bus stop* yang kurang, membuat masyarakat terlihat enggan untuk menaikki BisKita TransPakuan sebagai pilihan angkutan umum massal dalam bermobilisasi. Tidak hanya itu, masalah ini semakin kompleks dengan keterbatasan anggaran yang dapat menanggung biaya operasional BisKita TransPakuan. Walaupun antusiasme masyarakat tinggi dengan jumlah pengguna yang cenderung mengalami peningkatan, namun hal ini akan sangat bertolak belakang dengan subsidi yang banyak dialokasikan ke dalam kebijakan BisKita TransPakuan sebagai wujud dari *sustainable transportation* yang akan diterapkan oleh Pemerintah Kota Bogor. Hingga pada akhirnya, kebijakan ini dinilai sebagai kebijakan yang bersifat terburu-buru dan kurang matang dalam merumuskan kebijakan tersebut. Banyak yang telah dikorbankan hingga dengan penghentian pengoperasian BisKita TransPakuan di setiap tahunnya untuk dapat memilih operator yang mampu menampung dan mengoperasikan BisKita TransPakuan dengan baik.

Selain itu pula, pengadaan sarana dan prasarana yang kurang memadai juga menjadi perhatian publik dalam menilai kesiapan Pemerintah Kota Bogor akan terlaksananya kebijakan tersebut.

Walaupun pada nyatanya kebijakan BisKita TransPakuan ini dapat dikatakan berhasil, namun masih banyak lini bagian dari BisKita TransPakuan yang perlu diperhatikan untuk menghasilkan kebijakan yang efekti di tengah masyarakat Kota Bogor.

DAFTAR PUSTAKA

Arum, Naafi' Sekar (2022). *Membangun Layanan Transportasi Terintegrasi melalui BisKita TransPakuan. Buletin Pembangunan Daerah Bappeda Kota Bogor. Vol. 1, No. 2 September 2022.*

Detikcom. (2022, 22 Februari). *Bogor jadi kota termacet kelima di Indonesia, begini respons Bima Arya*. Detik News.https://news.detik.com/berita-jawa-barat/d-5894932/bogor-jadi-kota-termacet-kelima-di-indonesia-begini-respons-bima-arya

ERA.id. (2022, 22 Februari). *Bogor jadi kota termacet peringkat lima versi INRIX, Bima Arya akui fokus pengurangan angkot.* ERA.id. https://era.id/daerah/85306/bogor-jadi-kota-termacet-peringkat-lima-versi-inrix-bima-arya-akui-fokus-pengurangan-angkot

Laporan Akhir Rancangan Teknokratik Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Bogor Tahun 2025-2029

Laporan Tahunan 2021 Kementerian Perhubungan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek.*Diakses melalui https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20220705174313.LAPTAH_BPTJ_2021.pdf*

Laporan Tahunan 2022 Kementerian Perhubungan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. *Diakses melalui*

https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20230615135423.LAPTAH_BPTJ_2022.pdf

Laporan Tahunan 2023 Kementerian Perhubungan, Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek. *Diakses melalui https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20240813144124.LAPTAH_BPTJ_Tahun_2023.pdf*

Laporan Kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2022. *Diakses melalui https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20230615131020.LKIP_BPTJ_2022.pdf*

Laporan Kinerja Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek Tahun 2023. *Diakses melalui https://ppid.dephub.go.id/fileupload/informasiberkala/20240628152808.LKIP_BPTJ_2023.pdf*

Luthfiyyah, P. H. D., Yuningsih, N. Y., & Afrilia, U. A. (2024). *Kualitas Pelayanan Transportasi Publik Bus Rapid Transit (Brt) Melalui Biskita Trans Pakuan Kota Bogor Tahun 2022*. Jurnal Administrasi Pemerintahan (Janitra), 4(1), 21-30.

Masterplan Smart City Kota Bogor Tahun 2017-2021. *Diakses melalui https://smartcity.kotabogor.go.id/assets/BOOKLET/buku-2.-masterplan-smart-city-kota-bogor.pdf*

Murtejo, T. (2020). Kajian Rerouting Trayek Angkutan Umum Perkotaan: Studi Kasus di Kota Bogor. *Prosiding Lppm Uika Bogor*.

Penyusunan Rencana Pembangunan Daerah (P-RPD) Kota Bogor

Peraturan Pemerintah Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2023 tentang Transportasi

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Tahun 2025-2045

Susanto, B. A. N. S. B., & Munandar, M. A. (2023). *Urban Transportation Innovation: Implementation of the "Biskita Trans Pakuan" Bus Transportation Policy as an Effort to Improve Mass Transportation in Bogor City 2021-2022.* Unnes Political Science Journal, 7(2), 57-64.

Utami, H., Arianto, A., Sulistiawan, D. P., Rohmah, T. A., Yakin, M. A., & Kurniawan, I. A. (2024). *Kebijakan Trans Pakuan Bogor.* El-Mal: Jurnal Kajian Ekonomi & Bisnis Islam, 5(1), 47-54.