

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transisi merupakan peralihan terhadap tindakan, kondisi, atau tempat menuju sistem yang baru. Menurut KBBI, transisi adalah bentuk peralihan dari suatu keadaan. Masa transisi dilakukan karena adanya penemuan atau inovasi kebijakan yang dapat mendorong terjadinya kebiasaan baru. Dengan penemuan tersebut, sebuah kebiasaan baru akan membawa kehidupan menuju arah yang lebih baik. Situasi dalam masa transisi membutuhkan waktu peralihan dari kebiasaan lama menuju kebiasaan baru. Dalam hal ini, seringkali kebiasaan lama tersebut belum dapat ditinggalkan sepenuhnya sehingga terjadi gesekan antara kebiasaan baru dengan kebiasaan lama yang dimana masyarakat belum menerima kebiasaan baru tersebut karena sudah terbiasa melakukan kebiasaan lama dalam kurun waktu jangka panjang.

Sementara itu, sebuah kebijakan publik merupakan produk yang lahir dan berasal dari kebutuhan, tuntutan, *agenda setting*, serta menjadi jawaban dari permasalahan dalam kehidupan masyarakat. Tindakan yang melahirkan kebijakan publik dimulai dari formulasi atau perumusan, implementasi, dan evaluasi kebijakan. Ketiga tindakan ini dilakukan sesuai dengan kepentingan dan kebutuhan masyarakat guna mencapai tujuan yang diharapkan. Kebijakan publik bersifat kontinuitas yang dimana merupakan kelanjutan dari kebijakan sebelumnya. Namun, untuk membuat kebijakan baru, diperlukan evaluasi terlebih dahulu

terhadap kebijakan yang lama, lalu dilakukan perbaikan untuk membentuk kebijakan yang baru. (Hayat, 2019)

Kebijakan mengenai penyelenggaraan transportasi publik sebagai sarana mobilitas masyarakat diatur dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan yang berperan dalam mendukung pembangunan serta integrasi nasional dan menjadi bagian dari sistem transportasi nasional yang dapat mengembangkan potensi serta perannya dalam keamanan, keselamatan, ketertiban, serta kelancaran dalam berlalu lintas sehingga akan mencapai pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah. Tujuan yang ingin dicapai adalah mewujudkan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, serta terpadu dengan moda angkutan lain guna mendorong perekonomian nasional, mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa, serta mewujudkan penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Lalu lintas dan angkutan jalan merupakan salah satu bentuk pelayanan publik yang dilakukan oleh pemerintah pusat dalam memberikan otonomi kepada pemerintah daerah untuk mengoperasionalkan pelayanan publik berupa sarana transportasi bagi masyarakat di daerahnya. Otonomi tersebut dapat dilihat pada Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 3 Tahun 2022 Tentang Perusahaan Umum Daerah (Perumda) Transportasi Pakuan Kota Bogor dengan tujuan meningkatkan pelayanan transportasi kepada masyarakat, mendorong perekonomian daerah Kota Bogor, menunjang pembangunan daerah Kota Bogor, menyelenggarakan kemanfaatan umum, serta menjadi salah satu sumber pendapatan asli daerah Kota Bogor.

Kota Bogor yang merupakan salah satu kota penyangga bagi wilayah ibukota, yakni DKI Jakarta, serta beberapa wilayah yang berada sekitarnya dikenal dengan sebutan “Jabodetabek”, harus memiliki akses memadai untuk menghubungkan beberapa wilayah tersebut. Berbagai moda transportasi yang beroperasi menyesuaikan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor tahun 2011-2031. Hal tersebut dilakukan mengingat sistem jaringan transportasi termasuk ke dalam rencana struktur ruang wilayah. Berdasarkan Perda Kota Bogor Nomor 6 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bogor Tahun 2011-2031, Pemkot Bogor akan mendirikan kawasan *TOD (Transit Oriented Development)* dengan tujuan untuk mengintegrasikan moda transportasi sesuai dengan pengembangan kota. Penataan kawasan *TOD* dilakukan dengan pengembangan sistem angkutan massal serta penyediaan sarana, prasarana, serta kebutuhan pendukung lainnya. Sistem jaringan transportasi pula termasuk ke dalam sistem jaringan prasarana kota yang meliputi revitalisasi, pembangunan, dan pengembangan terminal, serta pembangunan dan penataan stasiun,

Kota Bogor melakukan strategi penataan ruang daerah kota sebagai bagian dari Pusat Kegiatan Nasional Kawasan Perkotaan Jabodetabek melalui peningkatan pusat pelayanan sistem angkutan umum penumpang dan barang skala regional. Selain itu, strategi peningkatan aksesibilitas dan keterkaitan antar pusat pelayanan pun dilakukan dengan mengembangkan terminal penumpang dan angkutan barang. Pelayanan angkutan penumpang terdiri dari angkutan penumpang umum, angkutan wisata dalam kota, dan angkutan sekolah dalam kota. Bagi angkutan umum dengan

armada bus, akan beroperasi pada daerah Dalam Kota, Kabupaten Bogor, Jabodetabek, dan Bandara Soekarno-Hatta. Untuk angkutan penumpang, akan dilakukan *rerouting*, penerapan rekayasa lalu lintas, serta penyediaan sarana dan prasarana pendukung.

Angkutan Kota atau angkot merupakan moda transportasi yang terkenal di Kota Bogor sehingga membuat Kota Bogor mendapat julukan “Kota 1000 Angkot”. Istilah tersebut dibuktikan dengan jumlah angkot yang mencapai 3.161 unit pada akhir tahun 2022 (Susanti, 2023). Angkot menjadi sarana transportasi yang digemari oleh masyarakat karena rute perjalanan yang beragam, ongkos yang terjangkau, serta penumpang dapat naik dan turun dimana saja (Bogor, 2023). Situasi tersebut menjadi alasan dari menumpuk dan langgengnya populasi angkot di Kota Bogor. Semakin meningkatnya kebutuhan dalam mencapai kemudahan untuk melakukan mobilisasi masyarakat, maka akan berbanding lurus dengan peningkatan jumlah angkot. Peningkatan tersebut menimbulkan beberapa persoalan lalu lintas, yakni kemacetan dan kecelakaan yang disebabkan karena volume kendaraan cukup tinggi, pola jaringan jalan menjadi tidak efisien karena angkot tidak memiliki jalur khusus sehingga harus berbagi jalur dengan kendaraan lain, mobilitas penduduk yang menumpuk di pusat kota, kurangnya optimalisasi penggunaan jalan raya bagi kendaraan lain, tingkat kemacetan dan kriminalitas yang meningkat, dan persaingan antar pengemudi angkot untuk mendapatkan penumpang guna memenuhi target setoran harian mereka.

Pemerintah Kota Bogor mulai berbenah dengan meluncurkan Biskita yang merupakan salah satu bentuk dari pelayanan publik berupa transportasi massal

perkotaan yang berbasis BRT (*Bus Rapid Transit*). Peluncuran ini dilakukan oleh BPTJ (Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek) Kementerian Perhubungan (Naomy, 2022). Penyelenggaraan Biskita berpedoman pada Peraturan Walikota Bogor Nomor 40 Tahun 2016 dan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2023 Tentang Transportasi. Operasional Biskita dimulai pada 2 November 2021 (Jabodetabek, 2020). Biskita merupakan bentuk implementasi otonomi daerah Kota Bogor yang dimana Pemerintah Kota Bogor sedang berupaya untuk melakukan perubahan moda transportasi dari angkot menjadi Biskita.

Perubahan moda transportasi angkot menjadi Biskita di Kota Bogor merupakan langkah strategis yang untuk memperbarui moda transportasi dan menciptakan sistem transportasi publik yang efisien dan berkelanjutan. Program ini diupayakan untuk sebagai solusi penyelesaian kemacetan di Kota Bogor serta meningkatkan kualitas layanan transportasi bagi masyarakat. Dengan program konversi tiga angkot menjadi satu bus, Biskita dirancang untuk memberikan kenyamanan dan efisiensi yang lebih baik bagi masyarakat. Selain itu, integrasi Biskita dalam tata kota mendukung pengembangan kawasan *Transit Oriented Development (TOD)*, sehingga dapat menghubungkan berbagai fungsi perkotaan seperti perumahan, komersial, dan ruang publik dengan transportasi umum. Hal ini menciptakan lingkungan perkotaan yang lebih terpadu dan berkelanjutan, serta mendorong masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum. Dengan demikian, transformasi ini tidak hanya berkontribusi pada peningkatan sistem transportasi, tetapi juga pada penataan kota yang lebih baik dalam rangka meningkatkan kualitas hidup masyarakat Kota Bogor. Melalui kerja sama dan

dukungan dari semua pihak, transformasi ini diharapkan dapat menjadi model bagi kota-kota lain dalam menghadapi tantangan mobilitas urban di masa depan.

Pelayanan Biskita didasarkan kepada Peraturan Walikota Bogor Nomor 40 Tahun 2016 tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Massal Di Kota Bogor dan Peraturan Daerah Kota Bogor No. 8 Tahun 2023 tentang Transportasi. SPM merupakan ketentuan yang membahas tentang jenis dan mutu pelayanan dasar angkutan massal berbasis jalan yang berhak diperoleh setiap warga secara minimal. Jenis pelayanan tersebut meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan peraturan. Sementara itu, untuk mutu pelayanan yakni mencakup indikator dan nilai, ukuran, atau jumlah. Dari jenis dan mutu pelayanan dasar terhadap angkutan massal, Biskita telah unggul dibandingkan angkot. Salah satunya terlihat pada metode pembayaran *cashless* dengan menggunakan *e-money* sehingga para penumpang tidak perlu menggunakan uang tunai (Sudrajat D. , 2022).

Penyelesaian permasalahan angkutan umum menjadi salah satu prioritas dalam penataan transportasi di Kota Bogor. Upaya tersebut dilakukan melalui perubahan trayek supaya tidak berpusat di tengah kota dan program konversi serta peremajaan angkot. Pemkot Bogor menggunakan Biskita sebagai armada pengganti angkot untuk mencapai “Kota Zero Angkot” dan melakukan pembiasaan bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum (Solihin, 2021). Kehadiran Biskita kemudian menimbulkan ketimpangan antara angkot dengan Biskita. Ketimpangan tersebut berdampak kepada supir angkot yang terancam kehilangan pekerjaannya karena Pemerintah Kota Bogor berencana akan melakukan peralihan

bagi para supir angkot menjadi supir Biskita (Sanjaya, 2021). Namun, masyarakat saat ini masih tetap setia menggunakan moda transportasi angkot sebagai sarana bermobilisasi dengan pertimbangan rute dan ongkos yang terjangkau.

Transformasi angkot menjadi Biskita di Kota Bogor adalah upaya penataan kota yang dilakukan oleh Pemkot Bogor untuk membangun transportasi publik dengan tujuan menciptakan sistem transportasi yang efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan. Program ini tidak hanya sekadar mengganti moda transportasi, tetapi juga merupakan langkah strategis untuk mengurangi kemacetan, meningkatkan kualitas lingkungan, dan mendorong perubahan perilaku masyarakat dalam memilih transportasi yang lebih ramah lingkungan. Keberjalanan Biskita sejalan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bogor yang berfokus pada pengembangan transportasi publik dalam mewujudkan kota yang berkelanjutan. Biskita diharapkan dapat memberikan layanan yang lebih efisien dan nyaman bagi masyarakat, sekaligus mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan. Transformasi ini juga melibatkan penataan ulang trayek angkot agar tidak bersinggungan dengan rute Biskita, sehingga angkot akan berfungsi sebagai penghubung di wilayah pinggiran kota. Pemkot Bogor berencana untuk mengganti seluruh angkot dengan Biskita sebagai bagian dari upaya mengoptimalkan pelayanan publik berupa penyediaan angkutan umum. Dengan demikian, transformasi angkot menjadi Biskita bukan hanya sekadar perubahan moda transportasi, tetapi juga bagian dari visi yang lebih besar untuk mewujudkan Kota Bogor sebagai kota yang modern dan berkelanjutan.

Pemkot Bogor akan mengoptimalkan Biskita untuk beroperasi di pusat kota guna mengurangi kemacetan serta menambah estetika tatanan Kota Bogor sesuai dengan RTRW Kota Bogor 2011-2031. Moda transportasi berupa Biskita memiliki regulasinya sendiri yaitu Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tentang Transportasi. Regulasi ini membahas tentang pergantian angkot menjadi Biskita yang mengkonversi 3 unit angkot senilai dengan 1 unit armada Biskita dan peremajaan angkot dilakukan dengan mengkonversi 2 unit angkot menjadi 1 unit angkot. Maksud dari pembahasan tersebut adalah 3 unit angkot dihapus untuk digantikan dengan 1 unit Biskita, sedangkan peremajaan angkot dilakukan dengan mengurangi jumlah angkot, yaitu menghilangkan 2 unit angkot sehingga menjadi 1 unit angkot.

Kebijakan baru menyebabkan adanya transisi kebijakan antara kebijakan lama dengan kebijakan baru. Pada kebijakan lama, operasionalisasi angkot berada diluar tanggung jawab Pemkot Bogor, namun tetap dilakukan pengawasan melalui Dishub Kota Bogor. Angkot merupakan moda transportasi yang kepemilikannya secara individu sehingga timbul persaingan antar pengusaha angkot untuk mendapatkan penumpang serta penghasilan supir angkot yang tidak tetap karena bergantung pada jumlah penumpang setiap harinya. Melihat situasi ini, Biskita dihadirkan sebagai armada transportasi yang baru untuk menggantikan angkot karena dapat menampung penumpang lebih banyak dan mendapatkan pertanggungjawaban serta pengawasan secara langsung oleh Pemkot Bogor sehingga keamanan dan kenyamanan penumpang menjadi prioritas utama. Program konversi dan peremajaan angkot dilakukan untuk mengurangi jumlah angkot secara

perlahan yang nantinya akan digantikan secara penuh oleh Biskita merupakan perwujudan dari kebijakan baru. Situasi antara angkot dengan Biskita serta adanya transisi kebijakan membuat Pemkot Bogor melakukan pengaturan terhadap transisi kebijakan yang terjadi dari adanya perubahan moda transportasi.

Berdasarkan permasalahan diatas, peneliti tertarik untuk melihat pengelolaan transisi kebijakan terkait perubahan moda transportasi publik dari angkot menjadi Biskita di Kota Bogor serta berbagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah, yakni Pemerintah Kota Bogor, beserta para pihak yang terlibat secara langsung dalam mengelola adanya transisi kebijakan.

1.2 Rumusan Masalah

Bagaimana Pemerintah Kota Bogor mengelola transisi kebijakan moda transportasi angkot ke Biskita?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dari penulisan proposal ini adalah:

1. Menganalisis perubahan moda transportasi yang menimbulkan adanya transisi kebijakan
2. Menganalisis hambatan terkait transisi kebijakan dari perubahan moda transportasi di Kota Bogor

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Praktis

Penulis berharap penelitian ini dapat menjadi motivasi dalam mengembangkan moda transportasi umum di Kota Bogor menuju arah yang lebih baik secara fasilitas serta pelayanan sehingga dapat memudahkan kegiatan mobilisasi masyarakat serta menjadi tolak ukur bagi daerah lain dalam rangka penyelenggaraan dan optimalisasi transportasi umum.

1.4.2 Manfaat Teoritis

Penulis berharap penelitian ini dapat bermanfaat sebagai ilmu pengetahuan serta menjadi jembatan antara masyarakat dengan Pemerintah Kota Bogor supaya masyarakat dapat menemukan sumber data dan informasi serta berperan aktif untuk memberikan kritik dan saran terhadap kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Bogor dalam aspek transportasi umum. Penelitian ini pula diharapkan dapat memberikan manfaat bagi *civitas akademika* Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro.

1.5 Penelitian Terdahulu

Sebelum melakukan penelitian, penulis menggunakan pedoman dari penelitian terdahulu yang memiliki konsep serta teori yang akan digunakan oleh penulis. Tujuan dari penggunaan penelitian terdahulu adalah membantu penulis untuk menemukan teori, referensi, serta kajian penelitian yang dibutuhkan oleh penulis. Penelitian terdahulu juga memberikan beberapa pedoman literatur yang dapat digunakan oleh penulis sehingga dapat menambah materi dan perspektif penelitian yang akan dilakukan (Binus Library, 2013).

Penelitian terdahulu yang pertama diambil dari penelitian dengan judul “Transisi Kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Darurat Ke Level 4 Perspektif Siyasah Dusturiyah” (Putri, 2022). Penelitian tersebut membahas tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) Darurat ke PPKM level 4 untuk menekan angka kasus positif Covid-19 pada tahun 2020 – 2021. Pemerintah menerapkan regulasi skala besar tersebut pada Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2021 tentang Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Darurat Corona Virus Disease 2019 di Wilayah Jawa dan Bali. Regulasi ini dikeluarkan mengingat terdapat keterbatasan layanan kesehatan yaitu ruang perawatan dan isolasi bagi para pasien yang terinfeksi Covid-19.

Melalui Instruksi Menteri Dalam Negeri Nomor 15 Tahun 2021, Pemerintah menjalankan tanggung jawab progresif negara yakni menjamin dan memberikan perlindungan bagi seluruh masyarakat, terutama dalam upaya untuk menghentikan laju penyebaran infeksi virus Covid-19. Tanggung jawab yang dilakukan oleh negara tidak hanya dalam bidang kesehatan, tetapi juga dalam bidang ekonomi untuk pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat. Negara berkewajiban untuk mengganti kerugian ketika penerapan kebijakan tersebut tidak membawa dampak positif bagi masyarakat. Contoh kebijakan tersebut dapat dilihat pada pemberlakuan kebijakan *Work From Home* (WFH) 100% bagi sektor non esensial. Kebijakan ini memiliki dampak langsung bagi perekonomian masyarakat, terutama masyarakat yang bekerja di bidang non esensial dan masyarakat yang tidak memiliki pekerjaan tetap sehingga kebijakan pemberlakuan WFH ditentang oleh masyarakat. Menteri Koordinator Bidang Perekonomian, Airlangga Hartanto,

mengatakan bahwa perubahan kebijakan dari PPKM Darurat menjadi PPKM level 4 disesuaikan dengan arahan WHO serta menjadi permintaan pemerintah daerah untuk mencegah penyebaran virus Covid-19 di daerah masing-masing. Setiap daerah memiliki level PPKM yang berbeda sesuai dengan pengujian dan pelacakan yang dilakukan pada masing-masing daerah. Suatu daerah tergolong ke dalam level krisis apabila tingkat penularan dan kesiapan daerah tersebut masuk ke dalam level 4 berdasarkan dengan indikator penilaian dari WHO.

Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan normatif. Hasil dari penelitian ini adalah perubahan dari kebijakan PPKM Darurat menjadi PPKM level 4 merupakan kebijakan yang periodik karena perumusan dan penerapan kebijakan disesuaikan dengan situasi yang dihadapi setiap daerah dalam menekan angka penyebaran virus Covid-19. Apabila angka level suatu daerah menjadi lebih kecil dari 4, maka kebijakan PPKM pada daerah tersebut dapat diatur serta disesuaikan kembali dengan kebutuhan PPKM setiap daerah. Transisi perubahan kebijakan PPKM Darurat ke PPKM level 4 menjadi kebijakan yang sah karena pemerintah berhak mengganti kebijakan yang lama menjadi kebijakan yang baru untuk melindungi masyarakat.

Penelitian terdahulu yang kedua diambil dari penelitian yang berjudul “Transisi Kebijakan Open-Door Policy menjadi U-Turn Policy Swedia Terhadap Pengungsi Suriah Pada Periode 2015-2016” (Kinanti, 2023). Penelitian ini membahas tentang migrasi para imigran Suriah ke Eropa, salah satunya menuju Swedia. Para imigran merupakan para pengungsi konflik saudara di Suriah sehingga mereka harus mencari tempat pengungsian karena dampak dari konflik di

Suriah seperti kerusakan infrastruktur, sulitnya akses air bersih dan sanitasi, serta perekonomian dan keamanan yang tidak stabil. Hal-hal tersebut yang melatarbelakangi para pengungsi untuk mencari negara perlindungan supaya mereka dapat bertahan hidup. Deklarasi Universal tentang Hak Asasi Manusia, Dewan Eropa (*Council of Europe*), dan Komisi Tinggi PBB untuk Pengungsi (*UNHCR*) menjadi landasan yang digunakan dalam menerapkan Kebijakan Uni Eropa untuk membuka diri bagi para pengungsi. Uni Eropa memiliki kewajiban untuk mengatur dan mengelola mobilitas pengungsi yang datang ke negara-negara di kawasan Uni Eropa. Walaupun sudah diberlakukan Kebijakan Uni Eropa, masih terdapat negara-negara yang tidak membuka dirinya bagi para pengungsi. Maka, penyebaran para pengungsi di Uni Eropa menjadi tidak merata.

Metode penelitian yang digunakan peneliti adalah metode kualitatif-deskriptif. Hasil dari penelitian ini adalah terdapat empat kebijakan luar negeri baru yang dikeluarkan oleh Pemerintah Swedia. Keempat kebijakan tersebut antara lain Kebijakan Pemeriksaan Perbatasan Swedia dan Denmark, Kebijakan Perubahan Izin Tempat Tinggal dan Reunifikasi Anggota Keluarga, Kebijakan Terhadap Pengungsi Muslim, dan Kebijakan Pasar Tenaga Kerja. Dari keempat kebijakan ini, Pemerintah Swedia melakukan transisi kebijakan pada Kebijakan Pasar Tenaga Kerja. Swedia membutuhkan sumber daya manusia yang lebih banyak dari populasi penduduk Swedia yang berjumlah 10 juta jiwa karena Pemerintah Swedia berfokus pada integrasi para pengungsi dengan sistem pasar tenaga kerja. Pada masa sebelumnya, para pengungsi diberikan izin untuk tinggal secara permanen di Swedia dengan syarat mereka harus berintegrasi dengan sistem tenaga kerja

Swedia, yakni mengikuti pelatihan bahasa yang difasilitasi oleh pasar kerja Swedia untuk memenuhi kualifikasi sebagai tenaga kerja. Maka, para pengungsi yang berada di Swedia diberikan peluang oleh Pemerintah Swedia untuk menjadi tenaga kerja di negara tersebut.

Penelitian terdahulu yang ketiga diambil dari penelitian yang berjudul “Kebijakan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai (KBLBB) dalam Transisi Energi di Indonesia” (Aditya, Januari 2024). Penelitian ini membahas tentang kehadiran kendaraan listrik yang bertujuan untuk mengurangi emisi gas rumah kaca sehingga Pemerintah Indonesia mendorong masyarakat menggunakan kendaraan listrik tersebut. Peraturan Presiden Nomor 55 Tahun 2019 tentang Percepatan Program Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai untuk Transportasi Jalan dan Peraturan Menteri Perindustrian Nomor 27 Tahun 2020 tentang Spesifikasi, Peta Jalan Pengembangan, dan Ketentuan Penghitungan Nilai Tingkat Komponen dalam Negeri Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai merupakan bentuk dukungan yang diberikan oleh Pemerintah Indonesia. Dengan penggunaan kendaraan listrik, maka penyelesaian terhadap permasalahan lingkungan seperti krisis energi dan polusi udara dapat berkurang karena adanya teknologi ramah lingkungan pada kendaraan tersebut.

Metode penelitian yang digunakan adalah kualitatif deskriptif. Hasil dari penelitian ini adalah mobil listrik yang berjumlah 88.148 unit menggantikan kendaraan konvensional dengan penghematan energi yang mencapai 831,38 GWh serta mengurangi emisi pada mobil bensin sebesar 0,0315 juta ton CO₂ dan mobil diesel sebesar 0,0218 juta ton CO₂. Tingkat persentase penggantian meningkat

menjadi 10% sehingga menunjukkan efek yang lebih efisien ke sumber energi listrik. Selain itu, penggunaan mobil listrik memberikan dampak positif dalam perekonomian karena dapat mengurangi ketergantungan pada sumber daya energi yang memiliki sifat terbatas sehingga menciptakan peluang investasi dalam infrastruktur dan teknologi kendaraan listrik. Penggunaan kendaraan listrik menjadi perencanaan jangka panjang Pemerintah Indonesia karena memiliki kontribusi pada pengurangan emisi Gas Rumah Kaca.

1.6 Tinjauan Pustaka

1.6.1 Teori Perubahan Kebijakan Publik

Teori Perubahan Kebijakan Publik berbicara mengenai teori jaringan kebijakan secara empiris tentang penyebab perubahan dalam preferensi kebijakan sebelumnya. Teori jaringan kebijakan menuntut adanya relasi antara aktor pemerintah, swasta, dan masyarakat yang menguntungkan. Menurut para ahli, teori perubahan kebijakan publik adalah sebagai berikut:

1. Teori Perubahan Kebijakan Publik menurut Easton

Dalam pandangan Easton, terdapat tiga bentuk dalam perubahan kebijakan publik, yaitu:

- a. Adanya sedikit perubahan terhadap evaluasi dari sebuah kebijakan
- b. Adanya perubahan status dari kebijakan tertentu
- c. Adanya perubahan secara drastis dari kebijakan publik karena muncul pilihan alternatif

2. Teori Perubahan Kebijakan Publik menurut Lester dan Stewart

Dalam pandangan Lester dan Stewart, terdapat tiga model dalam perubahan kebijakan yang terdiri dari:

a. Tesis Siklikal

Pada model tesis siklikal, terdapat keterlibatan antara pihak publik dan privat yang menimbulkan pergeseran secara berkelanjutan sehingga menyebabkan perubahan kebijakan.

b. Tesis *Policy Learning*

Pada model tesis *Policy Learning*, perubahan kebijakan menjadi suatu fungsi dari 3 faktor, yaitu :

- 1) Interaksi dari koalisi dalam advokasi
- 2) Akibat dari parameter sistem yang stabil
- 3) Terdapat perubahan eksternal terhadap sub sistem sehingga mempengaruhi pelaksanaan sebuah kebijakan

c. Tesis Zig Zag

Pada model tesis Zig Zag, pergeseran dalam perubahan kebijakan diatasi dengan koalisi antar masyarakat.

Perubahan kebijakan publik terjadi karena ketidaksesuaian antara permasalahan dalam masyarakat dengan kebijakan yang sudah ada sehingga perlu adanya perbaikan.

Perubahan kebijakan publik dapat terdiri dari Inkremental, yaitu analisis sederhana yang dilakukan oleh pemerintah dengan melihat permukaan permasalahannya sehingga hanya mencari alternatif kebijakannya saja, pembuatan regulasi yang baru untuk kebijakan khusus, serta penggantian kebijakan sebagai

akibat dari pemilu. Aktor, sumber daya, strategi, preferensi, persepsi masalah dan solusi menjadi faktor penentu sebuah kebijakan publik. Perubahan kebijakan terdiri dari instrument dan pengaturan kebijakan. Instrument kebijakan yang terdiri dari UU, Peraturan, Keputusan, dll, serta pengaturan kebijakan yaitu tingkat kebijakan publik terdiri dari tingkat keketatan, tingkat pusat, tingkat daerah, dll. (Hasbi, 2021) (Rulinawaty, 2020)

1.6.2 Teori Transisi Kebijakan Publik

Mayoritas transisi awal dalam kebijakan publik berfokus pada tingkat nasional sehingga tidak memperhatikan aspek spasial. Transisi dalam kebijakan publik akan membentuk sebuah inovasi. Maka, diperlukan adanya kerangka kerja yang mempertimbangkan kebijakan terhadap aspek-aspek lainnya dari transisi tersebut. Transisi kebijakan akan menuju keberlanjutan sehingga diperlukan inovasi, baik berupa inovasi teknologi atau non teknologi (sosial) serta adaptasi untuk memberikan wawasan yang saling melengkapi. Wawasan tersebut dapat berupa implementasi strategis kebijakan untuk meningkatkan kapasitas transisi kebijakan publik yang berkelanjutan (Mina Rezaeian, 2024).

Transisi kebijakan menggunakan logika tentang “Bagaimana pembuat kebijakan merumuskan transisi kebijakan tertentu?”. Prinsip-prinsip yang akan digunakan untuk merancang transisi kebijakan terdiri dari beberapa tahapan berikut:

1. Keadilan

Pada tahap ini, transisi kebijakan harus dilakukan adanya pembuktian keadilan secara normatif yang mencakup:

- a) Dampak
- b) Kesejahteraan masyarakat
- c) Efisiensi transisi kebijakan
- d) Perubahan struktural yang disebabkan oleh kebijakan dan yang tidak disebabkan oleh kebijakan

Tahap keadilan bagi kebijakan yang akan mengalami transisi harus mengandung kesinambungan struktural sehingga kebijakan disusun sesuai dengan peran masyarakat. Transisi kebijakan memuat respon yang sesuai dengan jenis kerugian yang terjadi sehingga tanggapan terhadap transisi kebijakan memperhatikan distribusi biaya yang diperlukan.

2. Potensi Transformasi Publik

Transisi dalam kebijakan dipahami sebagai suatu upaya untuk memperluas cakupan secara politis dalam perubahan kebijakan yang diinginkan secara sosial dengan mengurangi resistensi pihak-pihak yang kalah dalam perubahan ini. Dalam arti lain, perancangan kebijakan yang akan ditransisi memperhatikan dan mempertimbangkan tujuan politik instrumental karena interpretasi dan pengaplikasian kebijakan merupakan konteks yang sangat sensitif. Sasaran potensial dari transisi kebijakan yang memerlukan perhatian khusus terdiri dari pekerja, rumah tangga, dan komunitas. Pengelolaan transisi kebijakan yang optimal dapat memfasilitasi pengembangan dan pemberian dukungan bagi kebijakan yang berkelanjutan dalam jangka panjang.

3. Efektivitas yang diharapkan

Kebijakan yang terpilih untuk diberlakukan dalam transisi kebijakan akan mencapai tujuan tertentu. Hambatan utama dalam efektivitas transisi kebijakan adalah hubungan antara pemerintah dengan kepentingan tertentu. Efektivitas yang berbeda akan menimbulkan variasi antar konteks, tetapi akan menggambarkan teoritis umum. Instrumen yang memungkinkan dalam transisi kebijakan berasal dari instrumen itu sendiri yang mempengaruhi kelayakan politik atau kelembagaan. Analisis ilmiah sosial dari kebijakan yang mengalami transisi yakni kebijakan yang relevan dengan politik, ekonomi, sosial, budaya, dan geografi yang diimplementasi dalam transisi struktural.

1.6.3 Teori Tata Kelola Transisi Kebijakan

Tata kelola harus dilaksanakan di berbagai daerah, seperti melalui gerakan-gerakan lokal. Friedmann mengidentifikasi aktor-aktor kunci yang terlibat dalam perjuangan mengontrol penegakan kelembagaan aturan baru, termasuk negara, perusahaan, gerakan sosial, dan warga negara, yang memasuki era politik baru dengan perjuangan atas bobot relatif dari lembaga-lembaga swasta, publik, dan swadaya.

Dalam diskusi tentang tata kelola pemerintahan, tata kelola pemerintahan tidak secara inheren demokratis (Fukuyama, 2013). Namun, visi masa depan sering kali memodifikasi konsep tata kelola dengan merujuk pada demokrasi. Pemahaman tentang demokrasi memiliki cakupan luas, terutama dalam asumsi-asumsinya mengenai hubungan antara masyarakat sipil dan negara.

Tata kelola adalah struktur dan proses yang memungkinkan pengambilan keputusan strategis di luar lembaga-lembaga tradisional dan agen-agen yang diberi kekuasaan untuk memerintah (Friedman, 1975). Kerangka kerja tata kelola yang baru didasarkan pada penemuan kembali pemerintah melalui kemitraan multi-level, pertukaran pengetahuan, pelimpahan pengambilan keputusan, dan pengaturan antarlembaga. Teori lapangan menawarkan kerangka kerja sosiologis yang mengintegrasikan masalah yang diidentifikasi oleh analisis rezim dan model tata kelola dengan konsep-konsep dari analisis gerakan sosial dan organisasi (McAdam, 2012).

Pendekatan transisi menekankan pemahaman tentang bagaimana transisi berkembang dalam kaitannya dengan perubahan masyarakat yang lebih luas, termasuk tata kelola pemerintahan dan praktik kehidupan sehari-hari. Salah satu pendekatan dalam studi transisi adalah '*multi-level-perspective*' (MLP), yang berfokus pada pergeseran rezim sosio-teknis dan konfigurasi sektoral dari fungsi-fungsi masyarakat.

Pendekatan multi-level cenderung mengabaikan fakta bahwa sebagian besar aktor yang terlibat dalam proses transisi sering kali berada di semua level pada saat yang sama. Permasalahan dalam MLP muncul pada pendekatan teoritis 'sistem inovasi teknis', yang menempatkan inovasi dan teknologi sebagai pendorong utama transisi. Pendekatan Arena Pembangunan (*Arena of Development/AoD*) menumbuhkan kepekaan terhadap keterlibatan para aktor dalam penciptaan, pengoperasian dan tata kelola sistem.

Pendekatan MLP terbuka untuk memasukkan berbagai pengalaman dan intervensi oleh para aktor. Akibatnya, jaringan aktor yang terdiri dari kelompok sosial, institusi, teknologi, dan lainnya merupakan arena untuk intervensi terhadap masalah yang menjadi perhatian bersama. Pendekatan ini berfokus pada proses tindakan yang berkelanjutan pada arena yang distabilkan sementara serta penyelarasan kembali arena-arena ini memodulasi transisi.

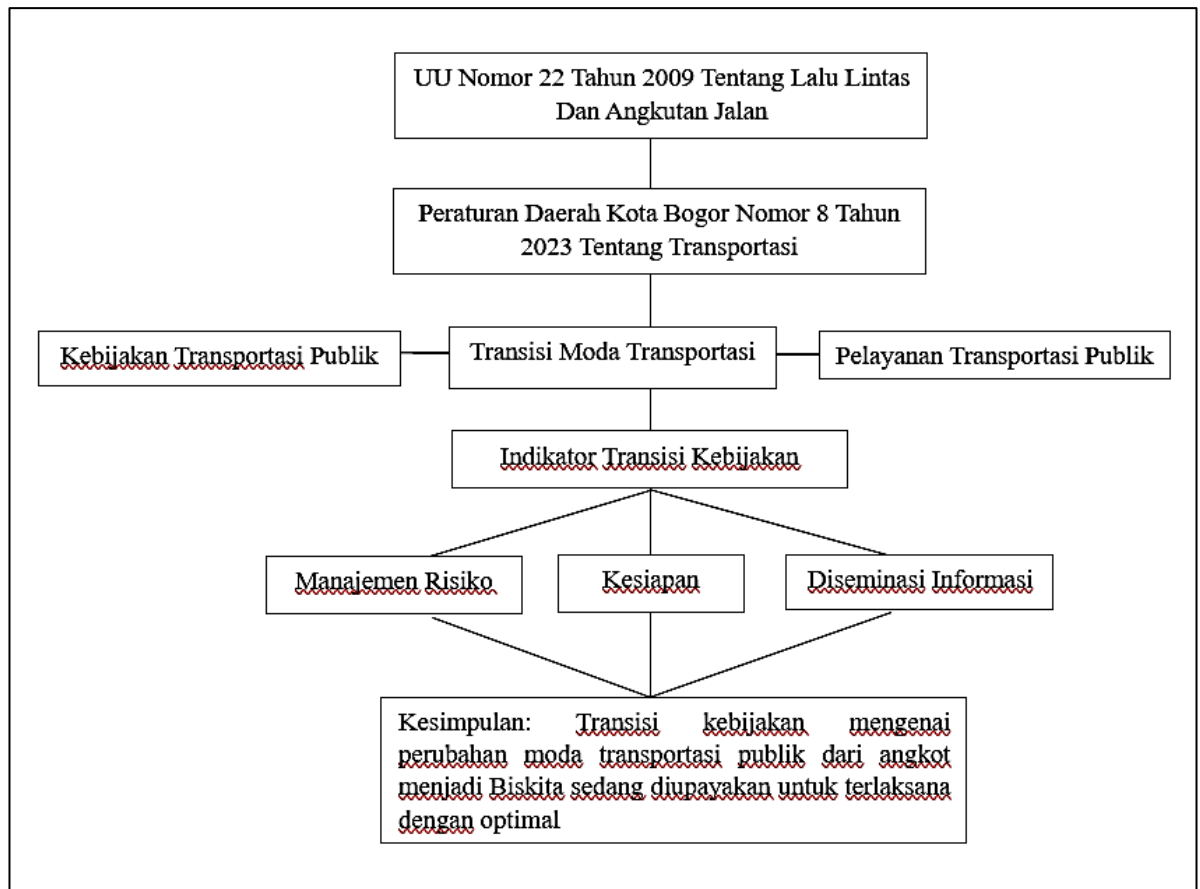
Proses transisi yang sedang berlangsung secara berkala ditandai dengan proses penyelarasan yang menstabilkan teknologi, hubungan, dan mengoordinasikan tindakan serta kontroversi yang terbukti berperan penting dalam mengubah hubungan yang sudah mapan dan asimetri kekuasaan dalam sistem sosio-teknis. (Michael Sogaard Jorgensen, 2017)

1.7 Operasionalisasi Konsep

Tabel 1.1 Operasionalisasi Konsep

Konsep	Variabel	Indikator
Transisi Kebijakan Publik	Manajemen Risiko	a. Risiko dalam mengelola transisi kebijakan b. Persiapan mitigasi dalam menghadapi risiko
	Kesiapan	a. Tahapan persiapan dalam pengelolaan transisi kebijakan
	Diseminasi Informasi	a. Penerapan pola komunikasi tentang transisi kebijakan b. Penggunaan saluran informasi untuk penyebaran informasi transisi kebijakan

1.8 Kerangka Berpikir



Gambar 1.1 Bagan Kerangka Berpikir

1.9 Metode Penelitian

Menurut Prof. M. E. Winarno, metode penelitian adalah suatu kegiatan ilmiah yang dilakukan secara sistematis dengan menggunakan sebuah teknik yang cermat. Sementara itu, metode penelitian menurut Sugiyono adalah suatu bentuk pengumpulan data secara ilmiah yang memiliki tujuan untuk memberi deskripsi, pembuktian, perkembangan, pengetahuan, dan teori dalam pemecahan masalah dalam kehidupan manusia.

1.9.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian yang digunakan adalah metode penelitian kualitatif dengan menggunakan data deskriptif untuk memberikan pemahaman terkait fenomena dalam penelitian. Metode penelitian kualitatif menekankan pada analisis terhadap hal-hal yang memiliki landasan teori sebagai pedomannya sehingga penelitian dapat dilakukan dengan berdasarkan pada realita di lapangan. Selain itu, metode ini dilakukan dengan pengamatan fenomena dan pengumpulan data secara mendalam. Metode penelitian kualitatif memprioritaskan penelitian terkait substansi makna dari fenomena yang diteliti karena memiliki pengaruh terhadap kalimat yang ditulis.

Metode penelitian kualitatif dilakukan dengan memberikan fokus mendalam kepada elemen manusia, objek, institusi, dan interaksi antar elemen sehingga memunculkan pemahaman terkait fenomena tertentu. Maka dari itu, metode penelitian kualitatif akan digunakan dalam penelitian ini karena mengambil fenomena transisi kebijakan pada perubahan moda transportasi dan kesesuaian dengan kebijakan yang berlaku tentang transportasi umum, yakni Peraturan Daerah Kota Bogor No. 8 Tahun 2023 tentang Transportasi.

1.9.2 Jenis dan Sifat Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif untuk memberikan penekanan lebih dalam terhadap kasus yang akan dibahas dalam kehidupan sehari-hari. Studi kasus yang dipakai adalah studi kasus instrumental tunggal. Studi kasus instrumental tunggal adalah bentuk studi kasus yang membahas tentang satu fenomena tertentu.

Pada penelitian ini, studi kasus yang akan dibahas adalah transisi kebijakan pada perubahan moda transportasi dari angkot menjadi Biskita yang terjadi di Kota Bogor. Selain itu, peneliti juga menggunakan jenis penelitian lapangan untuk melakukan interaksi secara langsung dengan para *stakeholder* guna meneliti seberapa jauh penerapan transisi kebijakan pada perubahan moda transportasi publik.

Sifat penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif analitik yang akan menjelaskan suatu fenomena. Penelitian deskriptif analitik memiliki tujuan untuk memberikan penjelasan terkait pembahasan sebuah fenomena dengan sistematis berdasarkan data-data yang telah dikumpulkan sehingga kumpulan data tersebut akan digabungkan menjadi hasil penelitian.

1.9.3 Sumber Data Penelitian

Sumber data adalah kumpulan informasi yang diperoleh guna menjadi jawaban dari rumusan masalah penelitian. Sumber data dapat berupa kata, tindakan, dan dokumen, yang disesuaikan dengan kebutuhan peneliti. Dalam penelitian, terdapat dua sumber data yang digunakan, yakni data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer adalah kumpulan data yang diperoleh secara langsung dengan melakukan wawancara secara langsung kepada pihak terkait. Dalam kata lain, data primer diperoleh tanpa adanya campur tangan dari pihak atau sumber lain karena peneliti melakukan interaksi secara langsung dengan pihak yang akan dituju dalam penelitian. Sumber data primer dalam penelitian ini didapatkan melalui wawancara bersama pihak pemerintah, yakni DPRD Kota Bogor, Dinas Perhubungan, dan

Polresta Bogor Kota. Peneliti juga akan melakukan wawancara terhadap Organisasi Angkutan Darat (Organda) yang menghimpun para pengusaha angkutan dan Kelompok Kerja Sub Unit (KKSU) yang menaungi para supir angkutan dibawah kepemimpinan Organda.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti dari sumber-sumber lain, seperti jurnal, laporan, dan penelitian terdahulu. Data sekunder dapat diperoleh sesuai dengan kebutuhan peneliti sebagai penunjang data-data dalam penelitian. Untuk penelitian kali ini, peneliti memperoleh data sekunder dari beberapa referensi jurnal dan literatur yang memiliki korelasi dengan studi kasus dalam penelitian.

1.9.4 Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan tahapan yang dibutuhkan oleh peneliti untuk mengumpulkan data-data terkait penelitian yang sedang dilakukan. Sebelum melakukan pengumpulan data, peneliti sudah merancang hipotesis yang nantinya akan dibuktikan secara empiris melalui pengumpulan data-data tersebut. Teknik pengumpulan data dilakukan melalui cara-cara berikut, yaitu:

1. Wawancara

Wawancara merupakan teknik pengambilan data yang berupa mengajukan pertanyaan secara langsung kepada responden penelitian. Pihak yang akan menjadi informan pada wawancara akan disesuaikan dengan pihak terkait yang berhubungan dengan topik penelitian supaya mendapatkan data yang relevan. Dalam penelitian ini, peneliti akan melakukan wawancara di DPRD Kota Bogor,

Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bogor, Polresta Bogor Kota, Organda, dan KKSU (Kelompok Kerja Sub Unit) Kota Bogor dengan beberapa informan:

- a. Abdul Kadir Hasbi Alatas selaku Ketua Komisi II DPRD Kota Bogor
- b. Mochammad Yaffies A.Md. Llj, S.H selaku Kabid Angkutan Dishub Kota Bogor
- c. AKP Kustriasih selaku Kanit Kamsel Satlantas Polresta Bogor Kota
- d. Yadi Indra Mulyadi selaku Sekretaris DPC Organda Kota Bogor
- e. Muhammad Soleh selaku Ketua Trayek KKSU

2. Studi dokumen

Studi dokumen merupakan teknik pengumpulan data melalui referensi berupa jurnal, tinjauan pustaka, dan penelitian serupa yang telah dilakukan sebelumnya oleh orang lain. Maka dari itu, pengumpulan data secara tidak langsung dapat dilakukan dengan menggunakan studi dokumen.

1.9.5 Teknik Analisis Data

Langkah berikutnya yang dilakukan peneliti setelah mendapatkan data yang dibutuhkan adalah melakukan pengolahan data dengan menganalisis data yang telah dikumpulkan. Secara sistematis, teknik analisis data memberi kemudahan bagi peneliti untuk menarik kesimpulan dari data-data tersebut (Pradita, 2013). Klasifikasi teknik analisis data yang terdiri atas tiga bagian, yaitu:

1. Reduksi Data

Reduksi data adalah salah satu bentuk dari teknik analisis data untuk memberikan verifikasi terhadap data terkait. Dalam tahap reduksi data, data-data kasar yang telah dikumpulkan kemudian disederhanakan kembali sesuai hasil

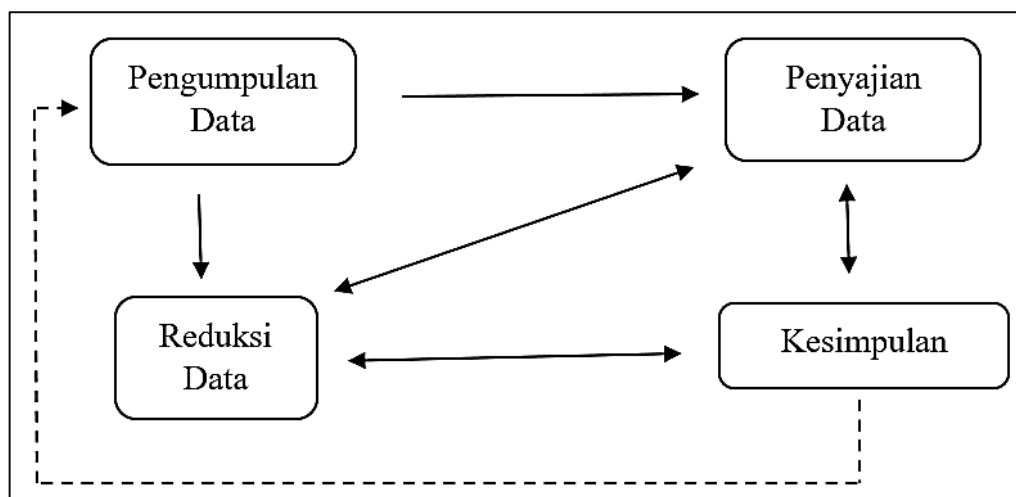
pengamatan di lapangan. Tahapan ini dilakukan secara berkelanjutan selama penelitian masih dilakukan hingga sampai penyusunan akhir laporan.

2. Penyajian Data

Penyajian data adalah bentuk kumpulan data yang telah tersusun sehingga memudahkan dalam membuat kesimpulan. Menurut Miles dan Huberman, penyajian data dapat dilakukan melalui matriks, grafik, dan bagan. Ketiga bentuk tersebut bermanfaat untuk memberikan hasil informasi dalam satu kesatuan

3. Kesimpulan

Tahap penarikan kesimpulan adalah tahapan akhir dari teknik analisis data. Sebelum menyusun kesimpulan, peneliti meninjau ulang secara seksama pada data-data yang tertulis di lapangan sehingga menghasilkan kesepakatan untuk menarik kesimpulan. Dalam tahap kesimpulan, data yang telah dianalisis dan diolah menjadi data yang telah diverifikasi sehingga dapat dipertanggungjawabkan dan diuji kebenarannya.



Gambar 1.2 Bagan Model Teknik Analisis Data Menurut Miles dan Huberman

Keterangan:

Tahap pengumpulan data merupakan tahapan pertama yang dilakukan untuk melakukan analisis terhadap data yang dibutuhkan dalam penelitian. Setelah melakukan pengumpulan data, peneliti dapat langsung melakukan penyajian data maupun reduksi data. Apabila peneliti melakukan penyajian data, maka data tersebut dapat langsung ditarik intisarnya sebagai kesimpulan. Dalam kata lain, penyajian data bersifat dua arah dengan kesimpulan sehingga penyajian data dapat berupa kesimpulan. Namun, apabila peneliti melakukan reduksi data, maka hasilnya dapat melalui tahap penyajian data terlebih dahulu lalu dibuat kesimpulannya atau setelah tahap reduksi data, data-data kasar yang telah disederhanakan tersebut dapat langsung ditampilkan sebagai kesimpulan. Kesimpulan merupakan tahap akhir dari teknik analisis data yang dimana kesimpulan tersebut disusun berdasarkan pengumpulan data yang telah dilakukan di lapangan.