

Kebijakan Trans Pakuan Bogor

Hanna Utami¹, Arianto², Dani Putra Sulistiawan³, Tri Ainun Rohmah⁴,
Muhammad Ainul Yakin⁵, Irfan Arif Kurniawan⁶

^{1,2,3,4,5,6}Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Politik
Universitas Islam Syekh Yusuf

hannautami123@gmail.com¹, alkhairizmyari@gmail.com²,
daniputras423@gmail.com³, tri.ainun06@gmail.com⁴, yaqin7913@gmail.com⁵
iakurniawan@unis.ac.id⁶

ABSTRACT

One of the transportation options in the city of Bogor is the Trans Pakuan Bus, sometimes referred to as the Ragit Transit Bus. It began operations on June 3, 2007, travels 14 kilometers in roughly 45 minutes, and serves the Baranangsiang Bubulak corridor. This line has 16 stops total. Instead of using dedicated lanes, this city bus operates Type 34 buses. The term "literature review" refers to a group of tasks or actions associated with library data collection techniques, such as gathering and organizing sources used in earlier studies. The implementation of the Trans Pakuan Bogor Bus policy is discussed in this study utilizing a research measurement tool made up of six indicators. These indicators include the scope and goals of the policy, available resources, the traits of agents and implementers, the attitudes of implementers, the organizational communication between implementer activities, and the external social, economic, and political conditions.

Keywords : *trans pakuan bogor, transportation.*

ABSTRAK

Bus Trans Pakuan atau dikenal juga dengan Bus Ragit Transit merupakan salah satu moda transportasi di kota Bogor. Dibuka pada 3 Juni 2007, dan menempuh jarak 14 kilometer dalam waktu sekitar 45 menit dan melayani koridor Baranangsiang Bubulak. Ada 16 perhentian di jalur ini. Bus kota ini menggunakan bus tipe 34 bukan jalur khusus. Tinjauan pustaka adalah rangkaian kegiatan atau kegiatan yang berkaitan dengan metode pengumpulan data pustaka, seperti pencatatan dan pengolahan bahan penelitian yang diambil dari penelitian sebelumnya. Penelitian ini menggunakan alat ukur penelitian yang terdiri dari enam indikator untuk membahas implementasi kebijakan penggunaan angkutan umum Bus Trans Pakuan Bogor. Indikator tersebut meliputi ukuran dan tujuan kebijakan, sumber daya, karakteristik agen pelaksana, sikap pelaksana, komunikasi organisasi antara kegiatan pelaksana, dan lingkungan ekonomi, sosial, dan politik.

Kata kunci : *trans pakuan bogor, transportasi.*

PENDAHULUAN

Bus Rapid Transit (BRT) merupakan salah satu sistem transportasi umum yang dapat digunakan untuk mengatasi permasalahan lalu lintas kota. Sistem BRT dikenal sebagai salah satu sistem transportasi dengan infrastruktur yang relatif murah. Jelas bahwa model angkutan umum ini cocok untuk diterapkan di kota-kota, terutama di negara berkembang. Wright (2004) menyatakan bahwa perbedaan

utama antara sistem BRT dan sistem bus normal adalah infrastruktur dan sistem operasinya. Hook dan Wright (2007) membedakan sistem bus sebagai layanan informal, layanan konvensional, busway, BRT ringan, BRT, dan BRT penuh.

Sebuah studi baru-baru ini di kota-kota kecil menunjukkan bahwa layanan transportasi umum yang efisien dan efektif memerlukan layanan fleksibel yang menggunakan teknologi baru (Giuffrida, Le Pira, Inturri dan Ignaccolo, 2021). Keputusan untuk menggunakan angkutan umum juga sering dikaitkan dengan aspek pengembangan sistem lokal dan global (Peng dan Huang, 2000). Sekarang ditetapkan bahwa permintaan akan angkutan umum ditampung oleh faktor D dalam dimensi lingkungan binaan, termasuk kepadatan, keragaman, desain, distribusi, dan ukuran.

Beberapa studi angkutan umum di seluruh sistem menunjukkan bahwa biaya tiket dan ukuran sistem (misalnya, panjang jaringan dan jumlah pemberhentian) menjelaskan variabilitas dalam aspek penumpang (Hensher dan Golob, 2008; Hensher, Li, dan Mulley, 2014). Di Indonesia, sistem BRT telah diterapkan dengan berbagai tingkat adaptasi terhadap standar dan tingkat implementasi BRT, mis. Seperti TransJakarta di Jakarta, Trans Metro Bandung di Bandung, TransJogja di Yogyakarta, Trans Metro Pekanbaru di Pekanbaru, Trans Pakuan di Bogor, dll. TransJakarta dimulai pada tahun 2004 ketika hanya ada satu koridor, koridor Blok M Kota.

Bus Trans Pakuan Bogor atau dikenal juga dengan Bus Ragit Transit adalah moda transportasi di kota Bogor. Dibuka pada 3 Juni 2007, dan menempuh jarak 14 kilometer dalam 45 menit dan melayani koridor Baranangsiang-Bubulak. Ada 16 perhentian di jalur ini. Mirip dengan Trans Jakarta, bus kota ini hanya berhenti di halte. Satu-satunya perbedaan adalah bus ini adalah bus 34 dan tidak menggunakan jalur terpisah.³

Kota Bogor mengalami stagnasi akibat bertambahnya jumlah kendaraan tanpa adanya perluasan jalan yang memadai. Lebih dari penggunaan transportasi umum, wahana eksklusif di jalanan berkontribusi pada kemacetan ini. Karena banyak pilihan transportasi umum di Bogor yang tidak laik jalan, banyak orang yang enggan menggunakannya. Menanggapi hal tersebut, Pemerintah Provinsi Bogor berupaya menghidupkan kembali angkutan umum di wilayah tersebut guna mendorong masyarakat yang mengendarai kendaraan pribadi untuk menggunakan angkutan umum dan mengurangi kemacetan. Upaya dilakukan melalui kebijakan Pola Transportasi Makro. Bus Trans Pakuan Bogor antara lain merupakan hasil dari kebijakan tersebut. Angkutan umum Kota Bogor diharapkan dapat memberikan pelayanan yang nyaman, cepat, dan efektif untuk mengurangi kemacetan dengan adanya BRT. Alhasil, kebijakan Trans Pakuan Bogor menjadi subjek penelitian ini. UU no berlaku untuk standar pelayanan minimal BRT. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Peraturan Menteri Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Peraturan dan Kebijakan Perhubungan Kota Bogor, Serta Pelayanan Angkutan Umum.

METODE PENELITIAN

Metode literature review digunakan untuk penelitian ini. Sugiyono (2012) mengatakan bahwa studi literatur adalah studi teoretis yang melihat referensi dan literatur ilmiah lainnya tentang bagaimana budaya, nilai, dan norma berubah dalam situasi sosial tertentu. Dalam membahas implementasi kebijakan mengenai penggunaan angkutan umum Bus Trans Pakuan Bogor, penelitian studi pustaka merupakan rangkaian kegiatan atau kegiatan yang berkaitan dengan metode pengumpulan data kepustakaan, yaitu dengan mencatat dan mengolah bahan penelitian yang diambil dari penelitian sebelumnya.

Teori penelitian

Teori implementasi kebijakan yang dikembangkan oleh Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn digunakan sebagai alat ukur penelitian dalam penelitian ini. Alat ukur penelitian ini meliputi beberapa indikator yaitu :

1. Ukuran dan Tujuan Kebijakan.

Signifikansi utama dari faktor-faktor yang menentukan keberhasilan kebijakan berfungsi sebagai dasar dari variabel ini. Karena implementasi kebijakan tidak dapat berhasil atau gagal jika standar dan tujuan kebijakan ini diperhatikan, maka variabel ini akan mengukur sejauh mana standar dan tujuan kebijakan ini telah terwujud.

2. Sumber Daya.

Kemampuan memanfaatkan sumber daya yang tersedia sangat penting bagi keberhasilan proses implementasi kebijakan. Manusia merupakan sumber daya yang paling menentukan keberhasilan proses implementasi. Sesuai dengan pekerjaan yang dibutuhkan oleh kebijakan yang ditentukan secara politis, tahapan tertentu dari seluruh proses implementasi membutuhkan sumber daya manusia yang berkualitas. Namun, sangat sulit untuk mengantisipasi kinerja kebijakan publik ketika sumber daya tersebut tidak memiliki kompetensi dan kapabilitas.

3. Karakteristik Agen Pelaksana.

Baik organisasi formal maupun informal yang akan terlibat dalam implementasi kebijakan publik termasuk dalam kategori badan pelaksana. Hal ini sangat penting karena karakteristik yang cocok untuk agen pelaksana kebijakan akan berdampak signifikan pada seberapa baik kerjanya. Misalnya, agen pelaksana proyek harus dicirikan oleh peraturan yang ketat dan sanksi hukum ketika memberlakukan kebijakan publik yang bertujuan untuk mengubah perilaku manusia secara fundamental. Sementara itu, jika kebijakan publik tidak mengubah perilaku fundamental manusia secara signifikan, maka dapat mengakibatkan agen implementasi yang kurang kaku dan tegas dibandingkan dengan yang digambarkan pada gambaran awal.

4. Sikap Kecenderungan Para Pelaksana.

Berhasil atau tidaknya kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat dipengaruhi oleh sikap penerimaan atau penolakan pelaksana. Hal ini sangat mungkin terjadi karena kebijakan-kebijakan yang diberlakukan tidak dibuat oleh warga setempat yang paham betul akan permasalahan yang mereka alami. Akan

tetapi kebijakan yang akan dilaksanakan oleh pelaksana adalah kebijakan yang bersifat “dari atas” (top down), sehingga sangat mungkin para pengambil keputusan tidak akan pernah mengetahui atau bahkan tidak dapat menyentuh keinginan, kebutuhan, atau persoalan warga.

5. Komunikasi Organisasi Antar Aktivitas Pelaksana.

Dalam implementasi kebijakan publik, koordinasi merupakan mekanisme yang potensial. Asumsinya adalah akan sangat sedikit kesalahan jika pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi berkomunikasi dengan baik bersama-sama, begitu pula sebaliknya. Seperti yang telah disebutkan sebelumnya, sebuah kebijakan harus memiliki dimensi dan tujuan yang berbeda. Semua pihak yang berkepentingan dengan kebijakan perlu mengetahui ukuran dan tujuan kebijakan agar dapat berfungsi dengan baik dan dilaksanakan. Akibatnya, proses komunikasi informasi tentang kebijakan menjadi isu penting.

6. Lingkungan Ekonomi Sosial dan Politik.

Faktor terakhir yang perlu diperhatikan dalam mengevaluasi kinerja implementasi publik dengan mempertimbangkan peran lingkungan eksternal dalam keberhasilan kebijakan publik yang ditetapkan Lingkungan ekonomi, sosial, dan politik yang tidak menguntungkan dapat disalahkan atas buruknya kinerja implementasi kebijakan. Oleh karena itu, upaya implementasi kebijakan juga harus mempertimbangkan kondisi lingkungan eksternal yang kondusif.

PEMBAHASAN

1. Gambaran Umum



Pemerintah Kota Bogor telah menyediakan moda transportasi Bus Rapid Transit (BRT) untuk mendukung penyediaan angkutan umum perkotaan. Diharapkan dengan beroperasinya BRT, penggunaan kendaraan pribadi akan berkurang sehingga mengurangi kemacetan Kota Bogor. Berbagai daerah, termasuk Kota Bogor, telah menerapkan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) yang salah satunya dikenal dengan Bus Rapid Transit (BRT) di kota-kota besar Indonesia.

Gagasan untuk Trans Pakuan berasal dari sistem transportasi Jakarta yang ada, Trans Jakarta, yang hanya berhenti di halte. Perbedaannya hanya bus ini berukuran sedang dan tidak menggunakan jalur khusus. Trans Pakuan berbeda dengan Trans Jakarta dalam beberapa hal, antara lain ukuran bus lebih kecil dari

bus Trans Jakarta yang berarti kapasitas penumpangnya lebih sedikit, halte bus masih buka dan tidak dijaga oleh pengelola. atau petugas, dan perbedaan spesifik lainnya. Selain itu, bus ini diharapkan dapat mengurai kemacetan Kota Bogor dan mengurangi jumlah angkot.

Jalur Trans Pakuan Bogor untuk kondisi sekarang mempunyai IV koridor yaitu, **Stasiun Bogor - Terminal Ciparigi (Koridor 5)**: Ciparigi - Jalan Vila Bogor Indah - Jalan Raya Pemda - Jalan Kedung Halang - Jalan Raya Bogor - Jalan KS Tubun - Jalan Ahmad Yani - Jalan RE Martadinata - Jalan Merdeka - Jalan MA Salmun - Jalan Mayor Oking - Jalan Kapten Muslihat - Ciparigi. **Parung Banteng - Air Mancur (Koridor 6)**: Parung Banteng - Parung Banteng 2 - BSI 2 - Simpang Bogor Baru - Bratasena - Taman Corat Coret 1 - Jambu Dua 1 - SLTPN 8 - BPJS - DinKes - Air Mancur 1 - Air Mancur 2 - GOR - DPRD Baru - SMPN 5 - Jambu Dua 2 - Vila Citra Bantarjati - Taman Corat Coret 2 - Simpang Cimahpar - BSI 1 - Griya Bogor Raya - Parung Banteng. **Terminal Bubulak - Cidangiang (Koridor 2)**: Halte Terminal Bubulak - Halte Perum Sinbad - Halte BKP5K - Halte Lokatmala - Halte Pasar Gunung Batu - Halte Veteran - Halte BAPPEDA - Halte PMI - Halte Kebun Raya - Halte Cidangiang - Halte Pakuan - Halte Villa Duta - Halte Kesatuan 2 - Halte Sukasari - Halte PDAM 2 - Halte Dishub - Halte UNITEX 2 - Halte Sindangsari 1 - Halte Sindangsari 2 - Halte Ciawi - UNITEX 1 - Halte Pakuan 1 - Halte Meteorologi - Halte Pakuan 2 - Halte Ekalokasari - Halte Damkar - Halte Pulo Armin - Halte PDAM 1 - Halte Masjid Raya - Halte SDN Bangka - Halte KLHK - Halte KPPN Bogor - Halte Juanda - Halte Budi Mulia - Halte Taman Topi - Halte Stasiun Bogor - Halte Mall BTW - Halte Yonif 315 - Halte AkBid - Halte AsPol - Halte Sentra Bisnis Graha Niaga - Halte Terminal Bubulak Terminal **Bubulak - Ciawi (Koridor 1)**: Halte Terminal Bubulak - Halte SBJ 1 - Halte Semplak Halte Ruko Yasmin 1 - Halte Radar Bogor - Halte Transmart - Halte Cimanggu 1 - Halte UIKA 1 Halte Tugu Narkoba 2 - Halte DisDik - Halte Bantar Jati 2 - Halte SMKN 3 - Halte IPB MM Halte PMI - Halte Kebon Raya - Halte Cidangiang - Halte SDN Bangka - Halte KLHK - Halte KPPN Bogor - Halte Juanda - Halte Taman Ekspresi - Halte Bantar Jati 1 - Halte YPHB - Halte Warung Jambu - Halte Tugu Narkoba 1 - Halte UIKA 2 - Halte Kampus LIA - Halte Cimanggu 2 - Halte Hermina - Halte Kolam Renang Yasmin - Halte Ruko Yasmin 2 - Halte SBJ 2 - Halte Terminal Bubulak.

2. Implemetasi Teori

1. Ukuran dan tujuan kebijakan

Berdasarkan tujuan kebijakan, TransPakuan Bogor memiliki tujuan yaitu untuk mengurangi kemacetan yang banyak terjadi di kota-kota besar akibat banyaknya pengguna kendaraan pribadi dan angkutan kota yang sering mangkal. Moda transportasi Trans Pakuan Bogor ini masih berjalan di jalur yang sama dengan kendaraan lain sehingga tidak pasti jam kedatangannya. Untuk mengetahui jam kedatangan TransPakuan Bogor, pengguna harus menginstal aplikasi BISKITA dan melihat jadwal dan rute kedatangan bus dari sana. Sedangkan ukuran kebijakannya,

Tidak ada jalur khusus untuk bus dan menggunakan bus dengan jenis $\frac{3}{4}$ serta jadwal dan rute kedatangan bus harus dilihat di aplikasi secara *real time*.

2. Sumber Daya

Sumber Daya Finansial Trans Pakuan Bogor berasal dari Subsidi APBN dari Kementerian Perhubungan melalui Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) untuk wilayah Bodetabek. Subsidi ini berdasarkan perhitungan dari jumlah perjalanan bus dalam satu rute koridor yang ditentukan. Sedangkan sumber daya operator dari Trans Pakuan Bogor berasal dari BPTJ (Badan Pengembangan Transportasi Jabodetabek) yang berkolaborasi dengan Pemkot Bogor. Total jumlah Bis dari Trans Pakuan ini sebanyak 49 unit dan memiliki 4 koridor halte.

3. Karakteristik agen pelaksana

Agen pelaksana pada TransPakuan Bogor hanya operator dan pemerintah. Revisi Keputusan Gubernur Jawa Barat Nomor 102 Tahun 1999, Revisi Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 6 Tahun 2005, dan Penetapan Peraturan Walikota Bogor menjadi landasan salah satu kebijakan reformasi transportasi publik di Kota Bogor. Bogor.

4. Sikap kecenderungan para pelaksana

Berdasarkan kualitas kinerja dari pelayanan di dalam bus Trans Pakuan dinilai sebesar 51%. Banyak pengguna yang merasa puas terhadap pelayanan, khususnya di bidang akseibilitas, kenyamanan tempat duduk, kebersihan, pelayanan petugas, dan lain-lain. Bus Tans Pakuan Bogor tidak ada jalur khusus sehingga bus Trans Pakuan menggunakan jalur yang sama dengan moda transportasi lainnya.

5. Komunikasi Organisasi Antar Aktivitas Pelaksana

Pembagian tugas dalam pelayanan Trans Pakuan Bogor berdasarkan BPTJ (Badan Pengembangan Transportasi Jabodetabek) berperan dalam pengoperasian Bus Trans. Selain itu, dalam memonitoring dan evaluasi dilakukan oleh Dinas Perhubungan dan Sekretaris Daerah di bidang lembaga dan tata laksana.

6. Lingkungan Ekonomi Sosial dan Politik

Ditinjau segi indikator Ekonomi, TransPakuan Bogor ini sangat menguntungkan rakyat karena termasuk moda transportasi ramah lingkungan dan berdasarkan informasi di laman web ayobogor.com pada November 2022, Tarif tiket Trans Pakuan Bogor dapat dinikmati secara gratis, namun setiap penumpang wajib memiliki kartu uang elektronik dan menjadi syarat untuk menaiki bus Trans Pakuan yaitu dengan Tap In kartu uang elektronik di mesin *Electronic Data Captute (EDC)* yang tersedia di halte. Pada indicator social, dilihat dari perspektif masyarakat Adanya TransPakuan menjadi moda transportasi pilihan yang nyaman karena menggunakan pendingin ruangan dan adanya busway dinilai sangat bagus karena tingginya mobilisasi masyarakat membutuhkan moda transportasi yang efektif dan efisien. Pada indicator politik, Pemerintah pusat mendukung kebijakan ini dengan mengalokasikan sejumlah dana untuk projek piloting di daerah Bodetabek. Selain itu wali kota Bogor membuat peraturan daerah terkait mekanisme keberjalanan TransPakuan.

KESIMPULAN

Penggunaan transportasi untuk memfasilitasi mobilisasi atau perpindahan dari satu lokasi ke lokasi lain merupakan komponen penting dari interaksi manusia. Transportasi memainkan peran penting dalam sejumlah aspek kehidupan, termasuk sosial, ekonomi, dan lingkungan. Pemerintah Indonesia memutuskan untuk menerapkan kebijakan pelayanan angkutan umum berbasis busway akibat padatnya lalu lintas di kota-kota besar seperti Bogor.

Bus Trans Pakuan atau dikenal juga dengan Bus Ragit Transit merupakan salah satu moda transportasi di kota Bogor. Dibuka pada 3 Juni 2007, dan menempuh jarak 14 kilometer dalam waktu sekitar 45 menit dan melayani koridor Baranangsiang Bubulak. Empat koridor melayani jalur ini. Mirip dengan Trans Jakarta, bus kota ini hanya berhenti di halte. Bedanya bus ini bertipe 34 dan tidak menggunakan jalur khusus. Salah satu kebijakan yang mengatur penggunaan bus Trans Pakuan Bogor menyangkut kapasitas penumpang, kecepatan pengemudi, ukuran bus, dan prosedur operasional kebijakan penggunaan bus.

DAFTAR PUSTAKA

- Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor. (2011). Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Di Kota Bogor. Bogor
- Dwiputrawan Aggy. (2010). Identifikasi Dampak Angkutan Umum Terhadap Permasalahan Kemacetan Lalu Lintas Disekitar Pasar Gunung Batu Kota Bogor. (Tugas Akhir). Bogor : Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Pakuan
- Keputusan Walikota Bogor Nomor 551.2.45 - 109.1 Tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan Trayek dan Jumlah Kendaraan Angkutan Kota di Wilayah Kota Bogor.
- Rahman, Rahmatang. 2009. Studi Pemilihan Moda Angkutan Umum Antar Kota Menggunakan Metode Stated Preference. Jurnal SMARTek Vol.7 No. 4 November 2009: 229-243.
- Kabupaten Bogor. 2016. Peraturan Walikota Bogor Nomor 40 Tahun 2016 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal di Kota Bogor. Pemerintah Kota Bogor: Bogor
- Palupiningtyas, S. E. (2015). Potensi Pengembangan TransPakuan Sebagai Penerapan Konsep *Green Transportation* di Kota Bogor. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*. 17 (1): 29-44
- Savitri, A., Murtejo, T. dan Rulhendri. (2017). Kajian Tingkat Kepuasan Pelanggan Terhadap Kinerja Transpakuan Bogor. *Jurnal Rekayasa Sipil*. 6 (2): 97-103

Bus TransPakuan Bogor. <https://megapolitan.kompas.com/>. Diakses pada 13

Desember 2022