

TRANSISI KEBIJAKAN MENGENAI PERUBAHAN MODA TRANSPORTASI ANGKOT MENJADI BISKITA OLEH PEMERINTAH KOTA BOGOR

Gloria Stefani Ayu Averina

Departemen Politik dan Ilmu Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Diponegoro

Jl. Dr. Antonius Suroyo, Universitas Diponegoro, Tembalang, Kota Semarang, Kode Pos
50275 Telepon: 024-7465407

Laman: <http://www.fisip.undip.ac.id> email: fisip@undip.ac.id

ABSTRACT

Public transportation has become a vital need for people's mobility that continues to evolve according to the times and demands. People require transportation that is comfortable and time-efficient. Transportation operations are regulated through policies as guidelines. Changes in transportation modes create policy transitions that require new adaptations, often causing friction with old habits. In Bogor City, uncontrolled angkot (public minivans) that contributed to congestion are now being replaced by Biskita. The Bogor City Government introduced Biskita to realize public transportation that prioritizes comfort and safety. This research analyzes the policy transition of transportation mode changes and its obstacles through interviews with relevant parties together with the Bogor City Government. The results show that policy transition becomes a solution to public transportation problems. The main constraints are budget limitations and responses from drivers and angkot business owners. The conversion and rejuvenation program of public transportation becomes a form of policy transition to solve transportation problems in Bogor City. Continuous socialization is needed to accelerate public adaptation to the new, more structured transportation system. Regular evaluation of Biskita's performance also needs to be conducted to ensure that improvements in public transportation services are achieved according to the expectations of all community groups.

Keywords: Policy Transition, Public Transportation, Angkot, Biskita, Bogor City Government

PENDAHULUAN

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. 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.

Kebijakan mengenai penyelenggaraan transportasi publik 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. 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.

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.

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). Peningkatan jumlah angkot menimbulkan

beberapa persoalan lalu lintas, yakni kemacetan dan kecelakaan yang disebabkan karena volume kendaraan cukup tinggi, mobilitas penduduk yang menumpuk di pusat kota, kurangnya optimalisasi penggunaan jalan raya bagi kendaraan lain, tingkat 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 inovasi pelayanan publik berupa transportasi massal perkotaan yang berbasis BRT (*Bus Rapid Transit*). 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.

Transformasi 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.

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 Pemkot Bogor untuk membangun transportasi publik dengan tujuan menciptakan sistem transportasi yang efisien, terintegrasi, dan berkelanjutan. Program ini 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.

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.

TINJAUAN PUSTAKA

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. 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)

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 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. Teori Tata Kelola Transisi Kebijakan

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.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif dengan memberikan fokus mendalam kepada elemen manusia, objek, institusi, dan interaksi antar elemen sehingga memunculkan pemahaman terkait fenomena tertentu. 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. Pengumpulan data dilakukan melalui studi literatur dan wawancara bersama dengan DPRD Kota Bogor, Polresta Bogor Kota,

Dinas Perhubungan Kota Bogor, DPC Organda Kota Bogor, dan Ketua Trayek KKSU DPC Organda Kota Bogor.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Perubahan Kebijakan Transportasi Umum di Kota Bogor

Kehadiran transisi kebijakan memperkenalkan inovasi dari armada transportasi sehingga menimbulkan kebiasaan baru bagi masyarakat. Biskita sebagai hasil inovasi transportasi umum di Kota Bogor pun telah menjadi pilihan bermobilitas bagi masyarakat sesuai kebutuhannya. Pengelolaan Biskita yang berada dibawah naungan Pemkot Bogor sedang diupayakan untuk dapat menggantikan angkot karena angkot tidak dikelola oleh Pemkot Bogor, melainkan oleh Organda (Organisasi Angkutan Darat) yang tetap berkoordinasi dengan Pemkot Bogor. Regulasi yang mengatur tentang Biskita adalah Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 8 Tahun 2023 Tentang Transportasi. Pemberlakuan kebijakan baru tersebut diharapkan dapat menjadi faktor pendukung inovasi dan perubahan moda transportasi umum.

Penolakan oleh supir angkot dilakukan secara demonstrasi sebab mereka terancam kehilangan pekerjaan. Situasi ini yang dihadapi oleh DPRD Kota Bogor sebagai akibat dari operasionalisasi Biskita.

Kehadiran Biskita membuat Dishub Kota Bogor melakukan konversi angkutan umum. Konversi dilakukan dengan menghilangkan 3 unit angkot yang senilai dengan 1 unit armada Biskita, serta menghilangkan 2 unit angkot yang senilai dengan 1 unit angkot dalam melakukan peremajaan angkot. Perubahan moda transportasi dari angkot menjadi Biskita dilakukan secara perlahan melalui cara konversi dan peremajaan.

Transisi kebijakan terkait perubahan moda transportasi menyebabkan pengurangan jumlah angkot, volume lalu lintas, dan jumlah kendaraan karena bertujuan untuk mengurangi kemacetan. Kehadiran dan operasionalisasi Biskita telah berkontribusi terhadap jumlah angkot yang semakin menurun. Sampai tahun 2024, unit armada Biskita sudah mencapai 49 unit armada dengan total 4 koridor yang berarti telah mematikan 108 unit angkot. Hal ini berdampak terhadap retribusi daerah yang meningkat karena masyarakat pengguna jasa Biskita membayar tarif ongkos sebesar Rp4000 per sekali jalan. Tarif tersebut disesuaikan dengan subsidi yang diberikan oleh Kementerian Perhubungan (Kemenhub) untuk menjalankan operasionalisasi Biskita.

Biskita merupakan bentuk nyata dari Pemkot Bogor dalam rangka menyelesaikan permasalahan terkait transportasi umum dan mengatasi

ketidaksiplinan angkutan umum dalam berlalu lintas. Hingga saat ini, Polresta Bogor Kota belum mendapatkan keluhan dari masyarakat tentang Biskita serta belum ada kecelakaan lalu lintas yang melibatkan Biskita. Walaupun begitu, Polresta Bogor Kota tetap menghimbau masyarakat sebagai pengguna jasa dan para pihak pelaksana Biskita untuk saling menjaga keamanan dan kenyamanan satu sama lain sehingga program Biskita dapat menjadi contoh transportasi umum yang tertib dalam berlalu lintas.

2. Efektivitas Transisi Kebijakan sebagai Solusi Pembenahan Transportasi Umum

Transisi kebijakan publik akan berjalan dengan efektif apabila bertujuan untuk mempersiapkan dan melaksanakan perubahan yang diperlukan dalam kebijakan publik. Proses ini mencakup berbagai aspek yang harus diperhatikan agar transisi dapat berjalan dengan lancar dan efektif. Salah satu komponen utama yang perlu diperhatikan adalah urgensi dari kebijakan tersebut. Hal ini berkaitan dengan seberapa mendesaknya perubahan tersebut diperlukan untuk menjawab tantangan yang dihadapi masyarakat atau untuk meningkatkan kualitas layanan publik. Selain itu, partisipasi stakeholder juga menjadi faktor pendukung. *Stakeholder* sebagai pemangku kepentingan memiliki peran yang

signifikan dalam membangun kerja sama dan kolaborasi yang diperlukan untuk mendukung kelancaran transisi kebijakan.

Pemkot Bogor berupaya untuk mewujudkan pelayanan publik berupa inovasi moda transportasi umum. Dishub Kota Bogor sudah membuat 4 strategi sebagai solusi penyelesaian permasalahan transportasi umum yang terdiri dari pemerataan badan hukum, pemerataan jaringan trayek, penyeimbangan *demand and supply*, dan pemerataan subsidi. Strategi pertama yakni pemerataan badan hukum dilakukan dengan cara menggabungkan koperasi menjadi PT. Jika sudah menjadi PT, maka koordinasi bersama dengan BUMD akan berjalan dengan lebih optimal. Strategi kedua yakni pemerataan jaringan trayek dilakukan dengan cara mengupayakan jumlah trayek saat ini mencapai dengan trayek yang direncanakan, yaitu 44%. Jaringan trayek pada tahun 2013 sebanyak 24 trayek dengan persentase 39,8%, sedangkan jaringan trayek pada tahun 2018 sudah mencapai 42,58% dengan jumlah 30 trayek, Jumlah dan persentase tersebut tentunya belum mencapai rencana jumlah trayek yang diharapkan. Strategi ketiga yakni menyeimbangkan antara *demand and supply* moda transportasi yang dibutuhkan oleh masyarakat. Strategi ini dilakukan melalui evaluasi kinerja angkutan umum. Strategi keempat yakni pemerataan subsidi

dilakukan dengan menggunakan dana subsidi dari pusat untuk kebutuhan operasionalisasi Biskita.

Dalam mencapai efektivitas keberjalanan transisi kebijakan, Dishub melakukan *hand-over* subsidi yang diberikan oleh pemerintah pusat ke daerah berupa pembuatan regulasi baru, yaitu Perda Kota Bogor No. 8 Tahun 2023 tentang Transportasi dan pembuatan aplikasi operasional Biskita, yaitu aplikasi MitraDarat. Dishub pun melakukan pengendalian teknis keberjalanan transportasi umum yang mempengaruhi pengelolaan transisi kebijakan dengan cara penyusunan regulasi, tarif baru, serta penanganan *hand-over*.

Dilihat dari sisi pengusaha angkot, Organda sedang berupaya untuk menyusun program bagi masyarakat yang menjadi penumpang angkot sehingga dapat terintegrasi dengan angkutan massa lainnya, yaitu Biskita dan transportasi online. Upaya tersebut dilakukan melalui rerouting atau mengubah pola trayek angkutan. Rerouting akan membuat masyarakat tidak perlu transit atau dalam kata lain, masyarakat hanya memerlukan sekali jalan untuk menuju destinasi. Hal ini akan memberikan efektivitas dan efisiensi waktu bagi masyarakat. Upaya rerouting dilakukan untuk menghadapi tantangan terhadap operasional angkutan umum yang disebabkan oleh transisi kebijakan. Selain

rerouting, Organda pun sedang mengusulkan kepada Pemkot Bogor untuk mengurangi dan memerangi pesaing. Contohnya adalah operasionalisasi taksi yang belum mendapat izin di Kota Bogor.

Kepemilikan angkot secara individu menyebabkan kesenjangan dengan Biskita yang mendapatkan pertanggungjawaban secara langsung dari Pemkot Bogor. Rencana strategis yang dilakukan oleh Pemkot Bogor adalah program konversi dan peremajaan angkot untuk mencapai “Kota Zero Angkot”. Dengan adanya Biskita serta program konversi dan peremajaan tersebut, pengusaha angkot merasa terancam kehilangan bisnisnya sebab operasionalisasi angkot bergantung kepada pengusaha angkot dan pendapatannya bergantung pada jumlah penumpang per hari.

Unit angkot yang terdampak konversi dan peremajaan sehingga tidak dapat beroperasi kembali akan dialihfungsikan untuk menjadi feeder yang tetap disesuaikan dengan standar angkutan pada umumnya guna mengangkut masyarakat dari wilayah yang tidak terjangkau halte Biskita untuk sampai ke halte Biskita terdekat dari tempat mereka. Selain itu, unit angkot tersebut pula akan digunakan sebagai kendaraan logistik dan pariwisata dalam kota untuk menjadi kendaraan operasional layanan publik. Pemkot Bogor pula dapat melakukan

program *Buy-back* dengan membeli unit angkot yang nilai jualnya ditetapkan berdasarkan kondisi serta usia kendaraan. Unit angkot tersebut pula nantinya akan dihapusbukukan untuk mengurangi jumlah kendaraan umum yang beroperasi. Dengan demikian, optimalisasi Biskita akan berjalan sesuai rencana karena Biskita akan menggunakan jalur utama sepenuhnya dan angkot dialihkan untuk menggunakan jalur pinggiran yang masih membutuhkan angkutan konvensional.

Keterbatasan anggaran untuk pengelolaan transisi kebijakan dengan kebutuhan masyarakat terhadap moda transportasi menyebabkan wacana pengurangan 2 koridor Biskita. Pengurangan jumlah koridor ini pula disebabkan karena rendahnya *load factor* kedua koridor tersebut. Pemkot Bogor memprioritaskan koridor dengan *load factor* yang lebih tinggi untuk beroperasi sehingga akan direncanakan penambahan jumlah unit armada yang bertujuan efisiensi dalam mengangkut penumpang. Terhitung pada 1 Januari 2025, operasionalisasi Biskita diberhentikan sementara karena akan dilakukan evaluasi pada seluruh koridor. Dengan melakukan evaluasi secara berkala, pihak-pihak terkait dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk memastikan bahwa kebijakan yang diterapkan benar-benar memberikan dampak positif dan sesuai

dengan tujuan yang telah ditetapkan. Evaluasi ini pula dilakukan untuk mencapai tingkat efektivitas dalam transisi kebijakan publik karena harus melalui proses yang kompleks dan multidimensional sehingga memerlukan perhatian dan kolaborasi dari berbagai pihak untuk mencapai hasil yang diinginkan.

3. Adaptasi Terhadap Penerimaan Transisi Kebijakan

Masyarakat menerima hasil dari transisi kebijakan yang dibuktikan dengan berbagai respon positif dalam menyambut inovasi transportasi umum. Masyarakat mulai menggunakan Biskita sebagai produk dari transisi kebijakan tersebut dalam kegiatan sehari-hari. Sebagai moda transportasi yang baru, Pemkot Bogor memberikan fasilitas informasi bagi masyarakat untuk mengetahui penyebaran informasi dalam transisi kebijakan publik. Hal ini dilakukan guna menciptakan komunikasi dua arah antara masyarakat dengan pemerintah dalam mengimplementasikan kebijakan yang baru tersebut. Penyebaran informasi menjadi tahap yang penting untuk dilakukan karena dapat membantu para pemangku kepentingan dalam memahami keberjalanan kebijakan sehingga memudahkan mereka untuk memberikan sosialisasi kebijakan yang baru kepada masyarakat.

Pola komunikasi yang dilakukan oleh berbagai pihak terkait dalam implementasi transisi kebijakan transportasi umum di Kota Bogor mencerminkan adanya kolaborasi yang erat dan transparansi yang tinggi antar-stakeholder. DPRD Kota Bogor memainkan peran strategis dengan membangun komunikasi melalui diskusi publik bersama masyarakat, terutama dengan pengusaha angkutan umum yang menjadi salah satu pihak yang terdampak langsung oleh kebijakan ini. Melalui pendekatan tersebut, DPRD memastikan bahwa proses pelaksanaan kebijakan publik dapat berjalan secara transparan dan mendapatkan dukungan dari masyarakat. Selain itu, DPRD juga menjalankan fungsi pengawasan dengan melibatkan lembaga yang bertanggung jawab terhadap pendapatan daerah, mengingat hasil operasional program Biskita akan menjadi bagian dari Pendapatan Asli Daerah (PAD). Hal ini menunjukkan bagaimana DPRD tidak hanya berperan dalam merumuskan kebijakan, tetapi juga dalam memastikan implementasinya dapat berjalan secara akuntabel.

Di sisi lain, Dinas Perhubungan (Dishub) juga memiliki peran yang signifikan dalam memastikan transisi kebijakan ini dapat diterima dengan baik oleh masyarakat. Sejak peluncuran pertama program Biskita pada tahun 2021, Dishub

telah aktif melakukan sosialisasi secara berkelanjutan. Upaya ini dilakukan melalui berbagai media dan platform komunikasi untuk menjangkau seluruh lapisan masyarakat, termasuk dengan mengadakan forum diskusi kelompok (FGD). Melalui FGD, Dishub dapat mengidentifikasi kebutuhan, masukan, dan aspirasi masyarakat, sehingga program yang dijalankan menjadi lebih adaptif dan relevan. Dengan demikian, pola komunikasi yang diterapkan Dishub tidak hanya bersifat informatif, tetapi juga partisipatif.

Penggunaan berbagai saluran informasi oleh DPRD, Dishub, Polresta Bogor Kota, dan Organda menunjukkan pentingnya media komunikasi dalam mendukung keberhasilan transisi kebijakan transportasi. Media sosial menjadi pilihan utama karena sifatnya yang cepat, interaktif, dan mampu menjangkau khalayak yang lebih luas, terutama generasi muda yang aktif menggunakan platform digital. Namun, tidak hanya berhenti pada media sosial, penggunaan media cetak oleh Organda menambah dimensi formalitas dalam komunikasi dan menjangkau kelompok masyarakat tertentu yang lebih memilih akses informasi melalui media tradisional.

Dengan kombinasi saluran komunikasi yang strategis ini, setiap pihak dapat memastikan bahwa informasi yang

disampaikan tidak hanya akurat dan relevan tetapi juga sampai ke semua lapisan masyarakat. Hal ini memberikan kontribusi besar terhadap kelancaran proses transisi kebijakan, memperkuat partisipasi publik, dan menciptakan ekosistem transportasi yang lebih baik di Kota Bogor. Kolaborasi yang terjalin antara DPRD, Dishub, Polresta, Organda, dan KKSU menunjukkan bahwa setiap pihak memiliki peran strategis dalam mewujudkan keberhasilan transisi kebijakan transportasi ini. Dengan sinergi yang kuat, diharapkan kebijakan ini dapat memberikan manfaat maksimal bagi masyarakat dan meningkatkan kualitas transportasi umum di Kota Bogor.

KESIMPULAN

Dalam penelitian ini, transisi kebijakan terjadi karena adanya perubahan moda transportasi. Perencanaan perubahan moda transportasi digagas oleh Pemkot Bogor guna berupaya untuk mengurangi jumlah angkot dan menggantikan angkot ke moda transportasi Biskita. Program ini dilakukan secara perlahan dengan memperhatikan aspek-aspek yang akan terdampak dari pemberlakuan perubahan moda transportasi. Pemkot Bogor bekerja sama dengan DPRD, Dishub Kota Bogor, dan Polresta Bogor Kota, dalam mengelola transisi kebijakan tentang perubahan moda transportasi ini. Organda dan KKSU

sebagai pihak pelaksana dalam operasional angkot di lapangan pun saling bekerja sama untuk meminimalisasi dampak bagi mereka mengingat mereka adalah pihak yang bertanggung jawab dan menaungi pengelolaan angkot serta kualitas supir angkot.

SARAN

Penelitian ini disusun untuk melihat pengelolaan transisi kebijakan yang dilakukan oleh Pemkot Bogor mengenai perubahan moda transportasi dari angkot menjadi Biskita. Kolaborasi antara Pemkot Bogor melalui DPRD Kota Bogor, Dishub Kota Bogor, dan Polresta Bogor Kota, dengan para pihak yang terlibat dalam transisi kebijakan, seperti Organda dan KKSU, membuktikan bahwa pengelolaan transisi kebijakan membutuhkan perencanaan dan persiapan yang optimal. Berdasarkan hasil penelitian, saran yang diberikan oleh peneliti untuk menjalankan pengelolaan transisi kebijakan dari angkot menjadi Biskita adalah sebagai berikut:

1. Tahap perencanaan pada program perubahan moda transportasi perlu dipersiapkan sesuai dengan kemampuan Pemkot Bogor dan kebutuhan masyarakat.
2. Koordinasi antara Pemkot Bogor dengan Kemenhub perlu dilaksanakan lebih lanjut, terutama dalam kebutuhan anggaran subsidi

yang diperlukan untuk operasionalisasi Biskita.

3. Tahap evaluasi dengan memperhatikan kritik serta saran dari masyarakat sebagai pengguna jasa Biskita. Pemerintah Kota Bogor dapat memberikan wadah untuk menampung berbagai masukan dari masyarakat yang dapat meningkatkan kualitas pelayanan Biskita sebagai bentuk pelayanan publik.

DAFTAR PUSTAKA

- Aditya, A. P. (Januari 2024). Kebijakan Kendaraan Bermotor Listrik Berbasis Baterai. Universitas Padjajaran.
- Azwanda, N. P. (2024). Efektivitas Bus Rapid Transit Biskita Trans Pakuan Dalam Mengurangi Kemacetan Di Kota Bogor. Institut Pemerintahan Dalam Negeri.
- Badan Pusat Statistik Kota Bogor. (2024, Februari). Kota Bogor Dalam Angka 2024. Bogor, Jawa Barat, Indonesia.
- Bogor, D. K. (2023). Tarif Terbaru Angkot Untuk 25 Trayek Di Wilayah Kota Bogor.
- Debapriya Bhattacharya, T. I. (N.D.). Covid-19 Implications in Bangladesh: Lessons For Inclusive Policy Transition.
- Dinar Rizky Oktavianti, D. D. (2017). Implementasi Kebijakan Transportasi Umum Di Kota Semarang (Studi Kasus Perum Damri). *Journal Of Public Policy and Management Review*.
- Dinas Kependudukan Dan Catatan Sipil Provinsi Jawa Barat. (2023). Buku Profil Perkembangan Penduduk Provinsi Jawa Barat Tahun 2023. Bandung.
- Dinas Pengendalian Penduduk Dan Keluarga Berencana Kota Bogor (2022). Grand Design Pembangunan Kependudukan Kota Bogor.
- Fikri Hadikumara, D. B. (2023). Kebijakan Daerah Dalam Penyelenggaraan Angkutan Umum Massal (Studi Di Transpakuan Koridor Bubulak-Ciawi Kota Bogor). *Jurnal Manajemen Pembangunan Daerah*.
- Friedman, L. M. (1975). *The Legal System: A Social Science Perspective*. Russell Sage Foundation.
- Fukuyama, F. (2013). *What Is Governance? Governance: An International Journal of Policy, Administration, And Institutions*.
- Green, F. (2018). *Transition Policy for Climate Change Mitigation: Who, What, Why and How*. Ccep Working Paper 1807.
- Hasbi, H. M. (2021). *Kebijakan Publik*. Bandung: Widina Bhakti Persada.
- Hayat. (2019). *Evaluasi, Reformasi, Dan Transformasi Kebijakan Publik*. Malang: Research Gate.
- Institut Pertanian Bogor. (2012). *Kebijakan Perencanaan Angkutan Massal Di Kota Bogor*. *Jurnal Ekonomi Dan Kebijakan Pembangunan*, 159-166.
- Isnaini Rodiyah, I. U. (2022). *Buku Ajar Kebijakan Publik*. Umsida Press.
- Jabodetabek, B. P. (2020). *Biskita Trans Pakuan Dipastikan Operasional Kembali* Senin 24 Januari 2022. <https://Kominfo.Kotabogor.Go.Id/Index.Php/Post/Single/865>.
- Janthy Trilusianthy Hidayat, M. D. (2021). Identifikasi Kondisi Dan Permasalahan Penerapan Dimensi Smart Mobility Dalam Pengembangan Konsep Smart City Di Kota Bogor. *Jurnal Teknik*, Volume 22, Nomor 2, 18-20.
- Junita Ayu Ariesandi, R. R. (2020). *Kebijakan Transportasi Umum (Angkot) Untuk Menanggulangi*

- Kemacetan Jalan. *Jurnal Kebijakan Publik*.
- Kamilatunnisa. (2018). *Mobilitas Sosial Pekerja K31 Universitas Padjadjaran. Jurnal Pekerjaan Sosial*.
- Kinanti, A. (2023). *Transisi Kebijakan Open-Door Policy Menjadi U-Turn Policy Swedia Terhadap Pengungsi Suriah Pada Periode 2015-2016*. 49-55.
- Krisnani, S. R. (2018). *Pengaruh Motivasi Dan Kepuasan Kerja Terhadap Mobilitas Sosial Yang Dilakukan Petugas Universitas Padjadjaran. Jurnal Pekerjaan Sosial*.
- Mcadam, N. F. (2012). *A Theory of Fields*. Oxford University.
- Michael Sogaard Jorgensen, U. J. (2017). *Navigations And Governance In The Danish Energy Transition Reflecting Changing Arenas Of Development, Controversies And Policy Mixes*. *Energy Research & Social Science Journal*.
- Mina Rezaeian, J. P. (2024). *Transforming Titans: The Role of Policy Mixes in Business Model Adaptation Strategies For Sustainability Transitions*. *Energy Research & Social Science Journal*.
- Pradita, A. (2013). *Pola Jaringan Sosial Pada Industri Kecil Rambut Palsu di Desa Karangbanjar Kecamatan Bojongsari Kabupaten Purbalingga*. Thesis.
- Putri, A. A. (2022). *Transisi Kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat Darurat Ke Level 4 Perspektif Siyasa Dusturiyah*. 61-89.
- Robby Hartono, B. M. (2016). *Usulan Perbaikan Sistem Angkutan Kota Bogor Untuk Mengurangi Kemacetan*. *Simposium Nasional Rapi Xv*, 118-119.
- Rulinawaty. (2020). *Aktor Publik, Jaringan Kebijakan Dan Perubahan Kebijakan*. Depok: Leppi.
- Sabrina Handayani, D. A. (2021). *Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Di Dki Jakarta*. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik Volume 2*, 19-28.
- Sanjaya, A. (2021). *Biskita Trans Pakuan Mulai Operasi, Begini Nasib Sopir Angkot Bogor*. <https://Bogor.Tribunnews.Com/2021/11/02/Biskita-Trans-Pakuan-Mulai-Operasi-Begini-Nasib-Sopir-Angkot-Bogor>.
- Solihin, M. (2021, November 25). *Biskita Diminati, Bima Pede Zero Angkot Di Pusat Bogor Akan Terealisasi*. Retrieved From Detiknews: <https://News.Detik.Com/Berita-Jawa-Barat/D-5827627/Biskita-Diminati-Bima-Pede-Zero-Angkot-Di-Pusat-Bogor-Akan-Terealisasi>
- Sudrajat, Y. (2023). *Strategi Diseminasi Dinas Komunikasi Dan Informatika (Diskominfo) Dalam Meningkatkan Pelayanan Informasi Kepada Masyarakat di Kabupaten Mamuju*. *Ekonomis: Journal of Economics and Business*.
- Susanti, L. (2023). *Dishub Kota Bogor Mulai Cek Kondisi Ribuan Angkot Hingga Bus Akap Untuk Arus Mudik*.
- Tin Herawati, B. K. (2022). *Grand Design Pembangunan Kependudukan Kota Boogor*. Kota Bogor: Dinas Pengendalian Penduduk Dan Keluarga Berencana Kota Bogor.
- Toar P.A. Tambayong, S. S. (2022). *Analisis Kebijakan Transisi Pemerintahan Desa Dimasa Pandemi Covid-19*. *Jurnal Governance*.
- Yilmaz, A. (2022). *Multi-Level Governance in Public Transportation*. *Strategic Urban Dan Regional Planning*, 21.