

CM  
13/12  
2024.

**ANALISIS PROSES ADVOKASI KEBIJAKAN TRANSPORTASI DI DKI  
JAKARTA OLEH ORGANISASI NON - PROFIT (STUDI PERBANDINGAN ITDP  
INDONESIA DAN FDTJ)**

**Muhammad Shabhi Octaviandy, AUFARUL MAROM**

**Departemen Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas  
Diponegoro**

**Jalan Prof. Soedarto, S.H., Tembalang, Kota Semarang, 1269**

**Telepon (024) 7465407, Faksimile (024) 7465405**

**Laman : [fisip@undip.ac.id](mailto:fisip@undip.ac.id)**

---

**ABSTRACT**

*Traffic jam conditions in DKI Jakarta have not been resolved due to policy problems in the transportation sector, which are still imperfect. The solution emphasises/emphasizes the public policy process collaboratively with external factors such as Non-governmental organizations (NGOs). There are two NGOs involved in several transportation policies in DKI Jakarta is ITDP Indonesia and FDTJ. They are nearly active in conducting policy advocacy to influence the DKI Jakarta Provincial Government policies issue. This research will explore and compare the process of the two NGOs in working policy advocacy in the transportation sector. This study uses a post-positivist approach with qualitative data collection methods by interviewing both parties from NGOs, government and public transport experts. The study results show that both NGOs have the same goal in conducting policy advocacy. The difference is in the resources and the activities carried out to achieve these goals. The two NGOs, in general, aim to promote sustainable public transport infrastructure in achieving a livable city. In conducting advocacy, ITDP Indonesia chose a direct approach to the Policymaker. At the same time, FDTJ focused on community mobilization before attracting the attention of the DKI Jakarta Provincial Government. ITDP Indonesia has an advantage over FDTJ because it is more structured and has sufficient internal resources.*

**Keyword: Policy Advocacy, Forum Diskusi Transportasi Jakarta (FDTJ), Institute for Transportation and Development Policy Indonesia (ITDP Indonesia), Transportation Policy**

Cm  
13/12/2024.

## ABSTRAK

Kondisi kemacetan di DKI Jakarta yang tidak kunjung selesai tidak terlepas dari permasalahan kebijakan di bidang transportasi yang sampai saat ini juga masih belum sempurna. Kebijakan soal transportasi tidak hanya melibatkan Pemprov DKI Jakarta sebagai otoritas pembuat kebijakan, melainkan juga harus melibatkan pihak-pihak eksternal seperti masyarakat terdampak kebijakan ataupun organisasi non-profit atau NGO masyarakat. Salah dua NGO yang terlibat dalam beberapa kebijakan transportasi di DKI Jakarta adalah ITDP Indonesia dan FDTJ. Kedua NGO cukup aktif dalam melakukan advokasi kebijakan yang bertujuan untuk memengaruhi kebijakan yang akan dikeluarkan oleh Pemprov DKI Jakarta. Dalam penelitian ini akan ditelusuri dan dibandingkan proses kedua NGO dalam melakukan advokasi kebijakan di bidang transportasi. Penelitian ini menggunakan pendekatan *post-positivist* dengan metode pengumpulan data kualitatif dengan mewawancarai kedua pihak dari NGO, beberapa pembuat kebijakan transportasi, dan praktisi transportasi. Hasil penelitian memperlihatkan bahwa kedua NGO memiliki tujuan yang sama dalam melakukan advokasi kebijakan, perbedaan ada pada sumber daya dan juga kegiatan yang dilakukan untuk mencapai tujuan tersebut. Tujuan dari kedua NGO secara umum adalah menggalakkan adanya transportasi umum dan fasilitas pendukungnya yang bersifat berkelanjutan sehingga Jakarta bisa menjadi kota yang lebih layak huni. Dalam melakukan advokasi ITDP Indonesia memilih pendekatan langsung kepada Pemprov DKI Jakarta selaku pembuat kebijakan, sedangkan FDTJ fokus pada mobilisasi masyarakat sebelum menarik perhatian Pemprov DKI Jakarta. ITDP Indonesia memiliki keunggulan dibandingkan FDTJ karena memiliki sumber daya internal yang lebih terstruktur dan berkecukupan.

**Kata Kunci:** Advokasi Kebijakan, Forum Diskusi Transportasi Jakarta (FDTJ), Institute for Transportation and Development Policy Indonesia (ITDP Indonesia), Kebijakan Transportasi.

CM  
13/12/2024

## PENDAHULUAN

Partisipasi NGO di dalam kebijakan didasari dari sistem sebuah negara yang demokratis. Proses kebijakan di sebuah negara demokratis harus terbuka terhadap partisipasi dari komunitas dan masyarakat lokal. Robert Kingdon lewat teori *multiple-streams framework* juga menjelaskan bahwa selain adanya tiga arus kebijakan, akan ada *policy entrepreneurs* yang menunggu jendela kebijakan terbuka untuk bisa memengaruhi substansi kebijakan (Zahariadis, 2014). Bishop dan Davis (2002) menjelaskan bahwa adanya partisipasi masyarakat terhadap kebijakan dapat meningkatkan *outcomes* sebuah kebijakan itu sendiri. Teori *Advocacy Coalition Framework* (ACF) dari Sabatier dan Jenkins-Smith (2014) turut menjelaskan bahwa kebijakan tidak lahir hanya dari internal birokrasi pemerintah, melainkan ada aktor eksternal yang memiliki *policy beliefs* yang sama. Aktor tersebut dapat berupa individu, kelompok, ataupun organisasi, termasuk NGO, yang memiliki tujuan dan bidang keahlian masing-masing.

Najam (1999) dalam Lewis (2014) menyebutkan bahwa ada empat peran utama yang bisa dilakukan oleh NGO dalam proses kebijakan: 1) penyediaan layanan, melakukan langsung apa yang seharusnya dilakukan; 2) advokasi, mendorong pemerintah untuk melakukan hal yang benar; 3) inovasi, menyarankan dan membuktikan bagaimana suatu isu bisa diselesaikan dengan cara yang berbeda; dan 4) pemantauan, untuk memastikan bahwa pemerintah dan aktor yang terlibat sudah melakukan apa yang seharusnya dilakukan.

Partisipasi dari individu atau kelompok masyarakat juga menjadi salah satu agenda *democratic governance*. *Democratic governance* membedakan

keadaan demokrasi menjadi dua: *system governance* dan demokrasi radikal (Bevir, 2010). Demokrasi radikal lebih mementingkan hirarki, dialog, dan konsensus untuk membangun legitimasi politik, sementara *system governance* lebih percaya bahwa meningkatkan partisipasi masyarakat dan membangun jaringan dengan kelompok-kelompok masyarakat yang bisa meningkatkan nilai dari *democratic governance*.

Dikatakan oleh Bevir (2010), *system governance* dapat menjawab permasalahan dan membuat proses kebijakan berorientasi kepada masyarakat. Pemprov DKI Jakarta yang menjadi bahasan utama di dalam penelitian ini setidaknya sudah menunjukkan beberapa prinsip dari *system governance* tersebut. Salah satunya adalah membuka pintu-pintu kerja sama dengan berbagai kelompok masyarakat ataupun NGO. Contoh dari organisasi tersebut antara lain adalah Forum Diskusi Transportasi Jakarta (FDTJ) yang fokus pada pengembangan transportasi umum untuk meningkatkan mobilitas masyarakat dan Institute of Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia yang memiliki fokus meningkatkan transportasi berintergrasi dengan memerhatikan keberlanjutan. Dua organisasi tersebut bahkan sudah menjalin kerja sama dengan Pemprov DKI Jakarta untuk merevitalisasi fasilitas jalan seperti penunjuk jalan dan revitalisasi trotoar. Hal ini menyiratkan bahwa ada peluang NGO dapat menjadi solusi bagi masyarakat untuk menyuarakan aspirasinya dengan advokasi kebijakan yang dilakukan kepada Pemprov DKI Jakarta.

Menurut studi kasus dari Tiongkok, NGO di sana berperan dalam kebijakan transportasi berbasis lingkungan lewat *expertise* dan sumber daya yang mereka

CM  
13/12/2024

miliki (Wang, et al., 2020). Mereka memberikan data dan penelitian dari sisi keahlian mereka di bidang lingkungan untuk memengaruhi kebijakan. Sayangnya, di Indonesia masih belum banyak penelitian terkait tentang peran NGO di bidang transportasi. Padahal seperti yang sudah disebutkan di atas, banyak NGO yang bergerak di bidang transportasi, misalnya Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia. Organisasi internasional ini yang berdiri sejak tahun 1985, ITDP fokus terhadap isu-isu mengenai keberlanjutan lingkungan lewat kebijakan transportasi yang setara bagi seluruh masyarakat. ITDP baru berkontribusi di Indonesia pada tahun 2004 untuk menjadi konsultan teknis dalam implementasi program BRT Transjakarta. Pada tahun 2017, ITDP resmi membuka kantor di Indonesia dengan membawa semangat yang dari ITDP Internasional untuk mewujudkan transportasi yang berkelanjutan dan setara. Di Indonesia sendiri, ITDP berfokus pada lokasi di Banda Aceh, Bandung, Jakarta, Medan, dan Semarang.

ITDP Indonesia pernah mengeluarkan beberapa rekomendasi kebijakan seperti Rekomendasi Panduan Penataan Fasilitas Pejalan Kaki di Jakarta, Rekomendasi Desain Integrasi Stasiun Transjakarta, MRT dan LRT, Rekomendasi Tahapan Integrasi Sistem Pembayaran Angkutan Umum, Rekomendasi Panduan Kebijakan Penyelenggaraan Bikeshare di Jakarta, Rekomendasi Memosisikan Transportasi Online dalam Keterpaduan Moda di Jakarta, dsb yang bisa dilihat di situs web ITDP Indonesia. Selain kerja sama dengan Dinas Bina Marga, ITDP Indonesia juga menjalin kerja sama dengan Pemprov DKI Jakarta di beberapa area lainnya, seperti: 1) sertifikasi standard BRT pada koridor Transjakarta; 2) kerja sama dengan MRT untuk integrasi stasiun

dengan pejalan kaki dan pengguna sepeda; 3) fasilitasi *bike sharing*.

Selain ITDP, NGO lain di Jakarta yang aktif menyuarakan isu terkait dengan transportasi adalah Forum Diskusi Transportasi Jakarta (FDTJ). FDTJ yang berdiri sejak 2014 dari inisiasi masyarakat Jakarta adalah organisasi yang fokus terhadap isu perkembangan mobilitas masyarakat di Jakarta. Untuk menjalankan tujuannya, FDTJ sudah mengeluarkan peta transportasi umum Jakarta yang di dalamnya terdapat beberapa opsi transportasi seperti Transjakarta, KRL, MRT, dan LRT. Mereka sudah mengeluarkan peta tersebut sejak Oktober 2016. Selain itu, mereka juga sudah berkolaborasi dengan Pemprov DKI Jakarta dalam pengadaan peta dan petunjuk arah pada transportasi umum yang bisa dilihat pada halte-halte milik Pemprov. Saat ini, FDTJ mengklaim sudah memiliki 13.000 partisipan yang sukarela membantu di dalam aktivitas organisasi terkait dengan isu transportasi. Kegiatan TfJ-FDJT di antara lain: pemasangan peta bus Jakarta City Tour di Plaza Indonesia pada Maret 2016; pemasangan penanda di halte Transjakarta pada Juli 2017; membagikan peta Transjakarta Koridor 13 di Puri Beta, Tangerang pada Agustus 2017; dan pembagian panduan transportasi umum gratis di Halte Tosari, Jakarta Pusat pada Agustus 2018.

Secara akademis, penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan bagaimana advokasi kebijakan digunakan untuk memengaruhi atau membersamai kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Penelitian ini diharapkan juga dapat memberikan contoh-contoh riil bagi faktor-faktor yang dapat mengubah strategi advokasi kebijakan dari elemen organisasi non- pemerintah. Secara praktis, penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan bagi

CM  
13/12  
2024.

ITDP Indonesia dan FDTJ dalam mengembangkan strategi-strateginya dalam melakukan advokasi kebijakan di bidang transportasi. Selain itu, penelitian ini juga diharapkan bisa menjadi gambaran proses dinamika yang terjadi dalam pembentukan strategi advokasi kebijakan di DKI Jakarta. Diharapkan pula penelitian bisa menjadi referensi bagi NGO yang ingin melakukan advokasi kebijakan kepada pemerintah. Selain signifikansi terhadap NGO, penelitian ini memiliki signifikansi terhadap birokrasi pemerintah dalam mengelola kebijakan publik karena kebijakan publik bukan dibentuk oleh aktor tunggal melainkan ada aktor dan faktor lain yang memengaruhi substansi kebijakan.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini bila diklasifikasikan berdasarkan tujuan penelitian adalah penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang menyediakan gambaran spesifik secara detail dari sebuah permasalahan, keadaan sosial, atau sebab akibat (Neuman, 2014). Penelitian ini dianggap sebagai penelitian deskriptif karena informasi dasar dari permasalahan sudah tersedia sehingga penelitian ini memberikan gambaran yang akurat terhadap permasalahan tersebut. Penelitian deskriptif menurut Neuman (2014) juga membahas mengenai faktor sebab akibat terhadap suatu permasalahan sehingga sesuai dengan penelitian ini yang membahas mengenai perbandingan proses advokasi kebijakan yang diterapkan di ITDP dan FDTJ.

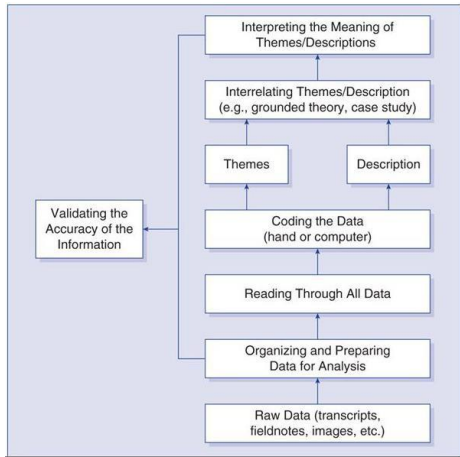
Jika diklasifikasikan menurut teknik pengumpulan datanya, penelitian ini menggunakan teknik kualitatif. Teknik pengumpulan data kualitatif menurut Neuman (2014) adalah pengumpulan data

dalam bentuk kata atau gambar. Data yang dikumpulkan merupakan data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam kepada salah satu narasumber yang memiliki kompetensi pada bidang yang ingin diteliti. Sedangkan, data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan dari berbagai literatur, dokumen, ataupun penelitian terdahulu yang relevan dengan topik penelitian.

Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam kepada narasumber yang memiliki kompetensi pada bidang yang ingin diteliti. Data primer penelitian ini didapat dari ITDP Indonesia, FDTJ, Dinas Perhubungan DKI Jakarta, dan Dewan Transportasi Kota Jakarta. Sedangkan, data sekunder diperoleh dari studi kepustakaan dari berbagai literatur, dokumen, ataupun penelitian terdahulu yang relevan dengan topik penelitian.

Penelitian ini menggunakan triangulasi pengukuran yang menurut Neuman (2014) adalah pengukuran suatu fenomena dengan berbagai faktor untuk mengukur. Hal ini sesuai dengan penelitian ini yang ingin melihat strategi advokasi kebijakan dari ITDP namun dilihat dari berbagai faktor-faktor yang mendukung strategi diimplementasi. Triangulasi dilakukan melalui data-data, baik primer ataupun sekunder, yang sudah dikumpulkan. Dalam menganalisis data, penelitian ini akan menggunakan langkah-langkah analisis data dari Creswell dan Creswell (2017).

CM  
13/12/2024



**Gambar 1. Tahap Analisis Data Kualitatif**

Sumber: Creswell dan Creswell (2017)

Melalui strategi analisis ini, hasil penelitian nantinya tidak bisa menjadi generalisasi terhadap topik yang diangkat melainkan hanya sebagai referensi dengan konteks lokus tertentu saja. Peneliti juga akan menguji teori yang digunakan melalui *pattern matching* karena teori Gen dan Wright (2018) sendiri dijelaskan tidak bersifat kaku dan bisa berubah-ubah tergantung konteks dari objek penelitian.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Penelitian ini menggunakan kerangka teori advokasi kebijakan organisasi dari Gen dan Wright (2013). Kerangka dari Gen dan Wright (2013) itu juga mencakup dari berbagai teori yang berhubungan dengan advokasi kebijakan yang dilakukan suatu organisasi. Kerangka advokasi ini akan fokus terhadap organisasi sebagai aktor utama advokasi kebijakan sehingga membahas baik dari perencanaan, implementasi, maupun tujuan yang diharapkan. Kerangka advokasi kebijakan dari Gen dan Wright (2013) memiliki tiga fenomena yang adalah: 1) *inputs*; 2) *activities*; dan 3) *outcomes*. Masing-masing dari ketiga fenomena tersebut memiliki 4-6 sub fenomena untuk melihat bagaimana masing-masing fenomena memengaruhi fenomena yang lain pada proses advokasi kebijakan di kedua NGO.

**Tabel 1. Fenomena Penelitian**

Konsep	Fokus	Fenomena	Sub Fenomena
Advokasi Kebijakan	Kerangka Advokasi Kebijakan Organisasi (Gendan Wright, 2013)	<i>Inputs</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. <i>Sense of agency</i> organisasi: mampu mengidentifikasi masalah, memetakan aktor, dan mendobrak status quo</li> <li>2. <i>People and relationship</i>: kemampuan mengelola internal organisasi dan kerja sama antar organisasi</li> <li>3. Kemampuan dan pengetahuan khusus terkait penelitian, strategi, hubungandengan masyarakat, dan <i>lobbying</i></li> <li>4. Kredibilitas organisasi</li> <li>5. Kemampuan finansial</li> </ol>
		<i>Activities</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Kemampuan membentuk koalisi</li> <li>2. Kemampuan memobilisasipublik</li> <li>3. Kemampuan melibatkan diridengan pembuat kebijakan</li> <li>4. Kampanye informasi yangdigunakan</li> <li>5. <i>Reform efforts</i>: pengadilan danprogram pilot</li> <li>6. Pengawasan kebijakan: evaluasi kebijakan</li> </ol>
		<i>Outcomes</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Democratic environment: peningkatan transparansi dan akuntabilitas pemerintah serta pemberdayaan civil society</li> <li>2. Perubahan pandangan publik</li> <li>3. Perubahan pandangan pembuat kebijakan</li> <li>4. Adopsi kebijakan</li> <li>5. Kebijakan yang berhasil diubah</li> </ol>

Sumber : Gen dan Wright (2013)

CM  
13/12/2024

## **Analisis Perbandingan *Inputs* Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Peneliti menggunakan kerangka proses advokasi kebijakan dari Gen dan Wright (2013) dalam menganalisis perbandingan inputs dari ITDP Indonesia dan FDTJ. Fenomena inputs dari Gen dan Wright (2013) sendiri mempunyai lima sub fenomena: 1) *sense of agency*; 2) *people and relationship*; 3) *skill and knowledge*; 4) kredibilitas organisasi; dan 5) kemampuan finansial.

### **Sub fenomena *Sense of Agency* dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Dari sub fenomena *sense of agency* keduanya NGO melihat permasalahan kebijakan transportasi di Jakarta dari segi pembangunan yang dilakukan pemerintah, NGO ITDP Indonesia melihat dari sisi pemerintah sampai saat ini masih menggunakan prinsip *motorize individual transport* dibandingkan dengan *transit oriented development*. Sementara FDTJ juga melihat hal yang serupa yaitu dari cakupan yang masih kurang untuk menjangkau seluruh wilayah yang ada di Jakarta. Dari sisi indentifikasi dan pemetaan aktor, kedua NGO sudah melakukan hal tersebut. Hanya saja, terdapat perbedaan dalam penggunaannya. ITDP Indonesia menggunakan pemetaan aktor tersebut untuk memudahkan advokasi yang mereka lakukan dengan kegiatan yang sudah disusun sebelumnya, sementara FDTJ mengandalkan pemetaan aktor untuk menentukan fokus kegiatan organisasinya.

### **Sub fenomena *People and Relationship* dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Perbedaan cukup mencolok terlihat kembali pada usaha-usaha pengembangan

kualitas internal anggota masing-masing organisasi. ITDP Indonesia yang merupakan kepanjangan tangan atau *field office* dari ITDP Internasional memiliki sistem yang lebih tertata dibandingkan FDTJ. Karena melalui rekrutmen formal, ITDP Indonesia sudah menyusun dan memetakan terhadap kebutuhan SDM-nya sehingga memungkinkan adanya penempatan *best man in the best place*. Sementara FDTJ dalam mengembangkan internalnya memang terlihat lebih fleksibel dan tidak terlalu terpaku seperti ITDP Indonesia yang mengadakan *weekly meeting*.

### **Sub fenomena *Skill and Knowledge* dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

ITDP Indonesia dalam hal ini menggunakan hubungan formal dan terikat dalam kontrak pekerjaan, sedangkan FDTJ lebih bersifat terbuka kepada para anggota, semua pekerjaan dari pelajar, mahasiswa, ASN, dll sangat boleh untuk gabung dan masuk menjadi anggota FDTJ. Sama seperti ITDP Indonesia, FDTJ juga mengandalkan komunikasi dengan para pemangku kepentingan untuk mendapatkan informasi mengenai isu-isu transportasi ataupun untuk melakukan pendekatan dalam usaha organisasi melakukan advokasi kebijakan.

### **Sub fenomena Kredibilitas Organisasi dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Kasus ITDP Indonesia dan FDTJ membuktikan bahwa kredibilitas organisasi bisa didapatkan apabila organisasi melakukan tindakan konkret dalam memberikan rekomendasi untuk memperbaiki suatu kondisi. Hal ini dikarenakan Pemprov DKI Jakarta lewat Dishub membuka pintu-pintu bagi organisasi yang ingin memberikan saran

CM  
13/12/2024

dan rekomendasi untuk memperbaiki kondisi transportasi di Jakarta, namun agar saran dan rekomendasinya diterima perlu ada penyesuaian dengan pemangku kepentingan dan sebaiknya organisasi mempunyai visi yang sama dengan pembuat kebijakan.

**Sub fenomena Kemampuan Finansial dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

ITDP Indonesia yang merupakan *field office* ITDP Internasional di Asia Tenggara tentu saja memiliki dukungan finansial dari organisasi induknya yang berada di Amerika Serikat. Jika sumber finansial ITDP Indonesia yang dapat dikatakan terstruktur dengan baik dan setiap staf

digaji setiap bulannya yang bersumber dari lembaga donor luar negeri. FDTJ berbeda sifatnya yang merupakan NGO lokal membuat masih belum adanya pendanaan dari luar negeri seperti yang diperoleh ITDP Indonesia. FDTJ juga beberapa kali melakukan penggalangan dana dalam *platform digital* seperti *kitabisa.com* dalam membantu mereka untuk membuat *campaign*. Salah satunya menurut Co Founder dan Direktur Eksekutif Forum Diskusi Transportasi Jakarta ialah saat gelaran Asian Games 2018 di Jakarta dimana FDTJ menggalanga dana untuk mencetak 20.000 selebaran panduan transportasi umum di Jakarta pada saat itu.

**Tabel 2. Perbandingan Fenomena Inputs ITDP Indonesia dan FDTJ**

No.	Sub fenomena	ITDP Indonesia	FDTJ
1	<i>Sense of Agency</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Permasalahan transportasi karena pembangunan kota yang dilakukan tidak berdasarkan kebutuhan manusia, pemerintah dalam hal ini lebih mementingkan pergerakan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil saja.</li> <li>Pemetaan aktor digunakan untuk mengincar aktor yang ingin diadvokasi sesuai dengan kegiatan yang sudah ditentukan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Permasalahan transportasi terjadi karena kurangnya komunikasi dan integrasi antar pemangku kepentingan</li> <li>Pemetaan aktor digunakan untuk menentukan fokus kegiatan untuk membentuk tim advokasi</li> </ol>
2	<i>People and Relationship</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Anggotanya terikat dan penuh waktu</li> <li>Keanggotaan formal dan berkontrak</li> <li>Pengembangan anggota lewat berbagai <i>capacity building</i> yang dilakukan rutin dan melibatkan seluruh tim</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Anggotanya bersifat paruh waktu dan tidak terikat</li> <li>Keanggotaan informal dan atas dasar komitmen</li> <li>Tidak melakukan pengembangan anggota secara mandiri, hanya mengandalkan undangan</li> </ol>
3	<i>Skill dan Knowledge</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pembentukan struktur dan perekrutan dilakukan berdasarkan <i>expertise</i> yang dibutuhkan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Tidak melakukan perekrutan, hanya berdasarkan minat sehingga terbuka untuk siapapun</li> </ol>
4	Kredibilitas Organisasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>Kredibilitas ITDP Indonesia diperhitungkan karena sudah bekerja sama dengan Pemprov DKI Jakarta sejak 2004 dan terus menjaga hubungan baik sejak itu</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Kredibilitas FDTJ sudah mulai diperhitungkan lewat beberapa kerja sama yang dilakukan dengan Pemprov DKI Jakarta</li> </ol>
5	Kemampuan Finansial	<ol style="list-style-type: none"> <li>Dukungan berasal dari organisasi induk di Amerika Serikat</li> <li>Juga mendapatkan pendanaan dari organisasi internasional seperti Bank Dunia dan ADB</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Pendanaan secara swadaya lewat sponsor, penggalangan dana, uang kas, dan iuran anggota</li> <li>Jika anggota diundang dan mendapat bayaran, ada kontribusi yang harus dilakukan</li> </ol>

Sumber : Olahan Peneliti (2024)



CM  
13/12  
2024.

## Analisis Perbandingan Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ Fenomena *Activities*

Gen dan Wright (2013) mendefinisikan *activities* sebagai kegiatan konkret yang dilakukan organisasi atas dasar advokasi yang tujuannya memengaruhi proses kebijakan. Aktivitas organisasi dalam advokasi kebijakan terbagi menjadi 3 tujuan: *engage* atau melibatkan diri; *inform* atau menyebarkan informasi; dan *influence*, atau memengaruhi. Ketiga tujuan ini dilakukan lewat berbagai aktivitas yang peneliti klasifikasikan menjadi 5 aktivitas.

## Sub fenomena Kemampuan Membentuk Koalisi dan Mobilisasi Publik dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ

Dengan keahlian ITDP Indonesia dalam teknis pembangunan serta FDTJ dalam membuat *wayfinding* atau biasa disebut petunjuk arah membuat kedua NGO mudah sekali untuk membuka ruang kerjasama serta kolaborasi dengan pihak lain. Baik ITDP dan FDTJ keduanya mengatakan bahwa setiap *stakeholders* mempunyai perannya masing-masing bagi keberjalanan organisasi mereka.

Koalisi antara ITDP Indonesia dan FDTJ dalam melakukan advokasi kebijakan ke Pemprov DKI Jakarta pernah menghasilkan aturan formal yaitu Keputusan Gubernur Nomor 31 Tahun 2022 tentang Pedoman Sistem Informasi Penunjuk Arah (*Wayfinding*) yang ditetapkan pada 12 Januari 2022 oleh Gubernur saat itu yaitu Anies Baswedan.

Kedua NGO juga melakukan mobilisasi masyarakat dengan mengadakan forum terbuka baik secara daring atau luring. Diskusi tersebut dibuat terbuka untuk memudahkan masyarakat untuk memahami isu yang sedang

dibicarakan. Diskusi juga dilakukan untuk mendengarkan pendapat, saran, masukan serta kritikan publik terhadap kebijakan transportasi di Jakarta.



Gambar 2. Diskusi ITDP Indonesia dan FDTJ

Sumber : Instagram ITDP Indonesia dan FDTJ

## Sub fenomena Kemampuan Melibatkan Diri dengan Pembuat Kebijakan dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ

ITDP Indonesia dan FDTJ sebagai NGO telah berperan serta mengadvokasi kebijakan dengan menjalin hubungan baik dengan Pemprov DKI Jakarta. Meskipun awal mula dan cara kedua NGO berbeda dalam menarik perhatian pemerintah, namun pada akhirnya mereka mampu bermitra untuk mengimplementasi kebijakan yang mereka advokasikan. Hal ini divalidasi oleh Pengamat Transportasi yang menjabat sebagai Sekretaris Dewan Transportasi Kota Jakarta yaitu Adrianus Satrio mengatakan bahwa Jakarta sudah

CM  
13/12/2024

menerapkan kota kolaborasi dengan membuka NGO, LSM, ataupun *civil society* dalam mempengaruhi kebijakan.

**Sub fenomena Kampanye Informasi dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Kampanye informasi yang dilakukan oleh ITDP Indonesia dan FDTJ memiliki kesamaan. Dari hasil wawancara dengan pihak ITDP Indonesia dan FDTJ, kedua NGO fokus pada kanal-kanal sosial media yang mereka miliki untuk menyebarkan informasi kepada masyarakat. Tercatat oleh peneliti, kedua NGO memiliki beberapa kanal sosial media di *platform* yang sama yaitu di Twitter, Instagram, Facebook, dan situs web. Jumlah pengikut dari akun FDTJ bisa dikatakan lebih unggul di Twitter, Instagram, dan juga Facebook, namun sayangnya jumlah pengikut kedua NGO bahkan jika diakumulasikan belum mencapai 1% dari jumlah penduduk DKI Jakarta. Hal ini menunjukkan perlu kampanye ekstra di luar kanal sosial media agar kegiatan keduanya mampu memengaruhi persepsi masyarakat.

Perbedaan terdapat pada kemasan informasi retorik yang disampaikan, FDTJ lebih memilih pendekatan bahasa yang merakyat sedangkan ITDP Indonesia menggunakan bahasa teknis namun disimpifikasi. Selain itu, FDTJ yang memiliki forum diskusi tersendiri biasanya menggunakan wadah tersebut untuk saling menyebarkan informasi dari satu partisipan ke partisipan lain yang berpotensi menarik atensi anggota lainnya. Jika dibahas dari sisi kampanye informasi penelitian, ITDP Indonesia lebih unggul dikarenakan sumber dayanya memungkinkan untuk membuat penelitian berupa rekomendasi teknis yang diadvokasikan ke Pemprov DKI Jakarta. Selain itu, informasi retorik yang disampaikan juga kebanyakan adalah

informasi penelitian yang disimplifikasikan sehingga bisa menarik perhatian masyarakat awam.

**Sub fenomena Reform Efforts dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

ITDP Indonesia memiliki hubungan baik dengan pembuat kebijakan di Jakarta. Latar belakang tersebut membuat peneliti menyimpulkan ITDP Indonesia tidak perlu melakukan proses litigasi dalam jangka waktu dekat, kecuali ketika nanti ada pergantian rezim politik yang berpengaruh pada perubahan strategi advokasi organisasi.

Sedangkan di sisi lain, FDTJ yang notabene sumber daya internalnya terbatas juga hampir tidak mungkin menjalani proses litigasi dalam mengadvokasi kebijakan. Ada 3 faktor dari internal FDTJ menurut peneliti yang membuat litigasi pada FDTJ tidak mungkin terjadi: 1) seluruh anggota FDTJ hanya mencurahkan minatnya di dalam organisasi dan memiliki pekerjaan lain sehingga tidak mempunyai waktu yang cukup; 2) sumber daya finansial yang terbatas dan hanya mengandalkan dukungan anggota dan simpatisan; dan 3) tidak memiliki unit khusus, apalagi yang membahas mengenai legal.

**Sub fenomena Pengawasan Kebijakan dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Pengawasan yang dilakukan akan dijadikan tolak ukur untuk membuat rekomendasi kebijakan yang akan diserahkan kepada pemangku kepentingan terkait, dalam hal ini Pemprov DKI Jakarta selaku pembuat kebijakan. Pengawasan kebijakan yang dilakukan tidak melulu terhadap satu kebijakan, melainkan mencakup keseluruhan *expertise* dari ITDP Indonesia mengenai transportasi

CM  
13/12/2024

berkelanjutan di perkotaan. Fungsi pengawasan ini juga yang dijalankan di FDTJ. Keluaran pengawasan kebijakan dari FDTJ memang tidak berbentuk dokumen rekomendasi teknis seperti di

ITDP Indonesia, melainkan pendekatan yang dilakukan lebih secara personal dengan pemangku kepentingan.

**Tabel 3. Perbandingan *Activities* antara ITDP Indonesia dan FDTJ**

No	Sub fenomena	ITDP Indonesia	FDTJ
1	Kemampuan Membentuk Koalisi dan Mobilisasi Publik	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Koalisi dilakukan berdasarkan isu, bukan koalisi tetap</li> <li>2. Memposisikan diri sebagai <i>middle-man</i> antara Pemprov DKI Jakarta dan NGO lain</li> <li>3. Mobilisasi publik dilakukan lewat sosial media</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Koalisi dilakukan berdasarkan isu dan tidak resmi</li> <li>2. Koalisi dilakukan untuk berbagi informasi dan sumber daya</li> <li>3. Cukup kuat dalam mobilisasi publik karena berdiri dari <i>grassroot</i></li> <li>4. Visi awalnya memang menyediakan wadah untuk masyarakat dalam diskusi transportasi</li> </ol>
2	Kemampuan Melibatkan Diri dengan Pembuat Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Memiliki hubungan baik dengan Pemprov DKI Jakarta sejak pertama masuk ke Jakarta pada 2004</li> <li>2. Memang lebih mengincar pendekatan ke aktor pemerintah dalam advokasi kebijakan dengan melakukan audiensi di setiap rekomendasi yang dibuat</li> <li>3. Pada 2017 pernah melakukan audiensi untuk memberikan rekomendasi, 3 diantaranya sudah dilakukan</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Berupaya terus menjalin hubungan baik dengan Pemprov DKI Jakarta</li> <li>2. Menggunakan koneksi dengan beberapa aktor pembuat kebijakan untuk mendekati Pemprov DKI Jakarta</li> <li>3. Mengandalkan sosial media dalam menarik perhatian Pemprov DKI Jakarta.</li> </ol>
3	Kampanye Informasi	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyebaran fokus di kanal sosial media</li> <li>2. Jumlah <i>engagement</i> dan <i>reach</i> masih sedikit</li> <li>3. Memiliki situs web yang berfungsi dan terus diperbaharui</li> <li>4. Informasi penelitian bisa diakses di situs web dan infografisnya ada di sosial media</li> <li>5. Informasi retorik masih bersifat terlalu kompleks</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penyebaran fokus di kanal sosial media</li> <li>2. Jumlah <i>engagement</i> dan <i>reach</i> masih sedikit</li> <li>3. Situs web yang ada tidak optimal</li> <li>4. Belum ada informasi penelitian yang dirilis</li> <li>5. Informasi retorik dari FDTJ lebih banyak ditanggapi</li> </ol>
4	<i>Reform Efforts</i>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak melakukan upaya litigasi</li> <li>2. Program berupa melakukan kajian untuk memberikan paket rekomendasi kebijakan transportasi di Jakarta kepada siapapun nantinya yang terpilih menjadi Gubernur Jakarta.</li> <li>3. Beberapa rekomendasi dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak melakukan upaya litigasi</li> <li>2. Melakukan beberapa program pilot dengan pembuatan dan pemasangan peta transportasi dan penunjuk arah di fasilitas transportasi</li> <li>3. Program diadopsi dengan merilis peta transportasi publik dan pembuatan standarisasi penunjuk arah</li> </ol>
5	Pengawasan Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pendekatan pengawasan mengincar aktor pembuat kebijakan,</li> <li>2. Hasil pengawasan dijadikan tolak ukur untuk membuat rekomendasi kebijakan yang diserahkan melalui audiensi</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengawasan dilakukan dengan mengincar aktor pembuat kebijakan secara spesifik</li> <li>2. Forum diskusi yang dibuat merupakan wadah pengawasan aktif</li> <li>3. Hasil pengawasan berupa perbaikan dari suatu kebijakan</li> </ol>

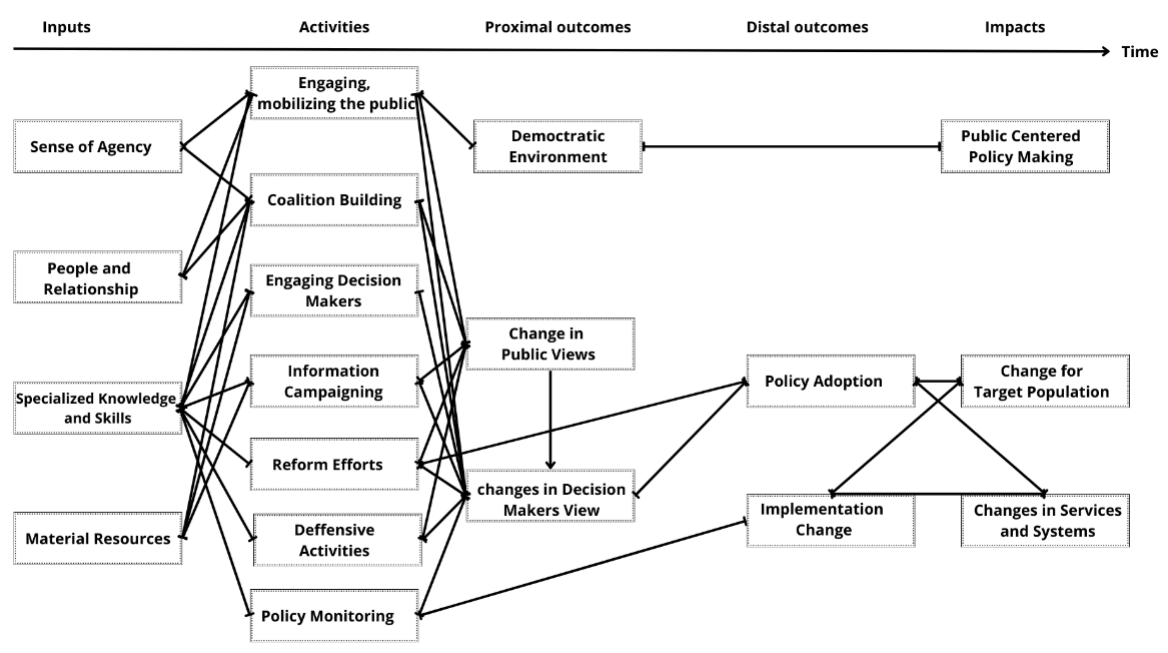
Sumber : Olahan Peneliti (2024)

CM  
13/12/2024

### Analisis Perbandingan Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ Fenomena *Outcomes*

Gen dan Wright (2013) membedakan *outcomes* yang dituju oleh organisasi menjadi lima: 1) *democratic environment*;

2) perubahan pandangan publik; 3) perubahan pandangan pembuat kebijakan; 4) adopsi kebijakan; dan 5) perubahan kebijakan. Dua *outcomes* terakhir termasuk tujuan yang distal atau yang bisa merupakan terusan dari tiga *outcomes* yang lain.



Gambar 3. Kerangka Strategi Advokasi untuk Mencapai *Outcomes* Tertentu  
Sumber : Gen dan Wright (2013)

### Sub fenomena *Democratic Environment* dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ

ITDP Indonesia ingin menyadarkan masyarakat terkait dengan pentingnya transportasi berkelanjutan lewat kegiatan dan publikasi yang mereka buat sehingga dapat mengubah orientasi kebijakan yang dibuat pemerintah. Mereka rutin membuka diskusi-diskusi yang bisa dihadiri oleh publik untuk meningkatkan pengetahuan seputar transportasi berkelanjutan. ITDP Indonesia berpendapat bahwa sebenarnya isu transportasi ini adalah isu yang dekat dengan masyarakat, tapi masih belum banyak yang bisa menjelaskannya secara

sederhana sehingga dapat lebih mudah dipahami.

Cara mobilisasi publik dari FDTJ juga tidak berbeda jauh tujuannya, mereka ingin mewadahi masyarakat yang memiliki aspirasi dalam isu transportasi di DKI Jakarta. Forum yang dibentuk FDTJ sebenarnya adalah bentuk tidak langsung dari terbangunnya *democratic environment* mengenai transportasi. Masyarakat dari yang sebelumnya tidak sadar atas isu yang tidak mereka pahami akan jadi lebih mengerti dikarenakan menerima info dari berbagai sisi perspektif yang lain. Beberapa kegiatan dari FDTJ juga mengandalkan kemampuan mereka dalam mobilisasi publik, baik dari sisi

CM  
13/12  
2024

perencanaan, pelaksanaan, hingga pendanaan.

### **Sub fenomena Perubahan Pandangan Publik dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

FDTJ terlihat lebih fokus pada *outcomes* ini dibanding ITDP Indonesia. FDTJ dibentuk untuk memberikan perspektif kepada masyarakat soal transportasi yang terintegrasi dan berkelanjutan sehingga pengawasan tidak dilakukan secara terpisah. Sedangkan ITDP Indonesia lebih fokus terhadap permasalahan yang ada di pembuat kebijakan. Aktivitas FDTJ yang peneliti jadikan contoh komitmen dalam mengubah pandangan publik di sini merupakan gabungan dari *direct reform*, mobilisasi publik, dan juga kampanye informasi. Aktivitas tersebut adalah ketika terlibatnya tim FDTJ di dalam pembuatan rancangan halte non-BRT di Sudirman-Thamrin pada tahun 2019.

### **Sub fenomena Perubahan Pandangan Pembuat Kebijakan dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Melihat dari hasil wawancara peneliti dengan pihak ITDP Indonesia dan FDTJ, yang lebih fokus dalam menarget *outcomes* ini baik dalam kegiatan ataupun latar belakang pendiriannya adalah ITDP Indonesia. ITDP Indonesia memang memiliki *inputs* yang lebih mewah dibandingkan FDTJ yang masih terbatas. Dari semua *inputs* yang ada, ITDP Indonesia lebih siap dalam menargetkan *outcomes* ini. Contohnya adalah pada *sense of agency* dari ITDP Indonesia yang melihat akar dari kebijakan transportasi DKI Jakarta yang terus-menerus mengalami masalah adalah dari sang pembuat kebijakan alias Pemprov DKI Jakarta. ITDP Indonesia juga menyorot

pada fokus Pemprov DKI

Jakarta yang memandang transportasi berkelanjutan itu adalah sesuatu yang mahal, padahal transportasi sederhana sepeda atau angkot juga bisa dijadikan transportasi yang berkelanjutan.

FDTJ menyikapi perubahan pandangan kebijakan dari Pemprov DKI Jakarta dari wawancara yang dilakukan menanggapi bahwa siapapun pemerintah atau gubernur yang akan terpilih nanti saat Pilkada 2024 tidak akan mempengaruhi FDTJ. FDTJ akan terus melakukan kolaborasi dengan pemerintah untuk terus menyuarakan isu transportasi publik yang berkelanjutan.

### **Sub fenomena Adopsi Kebijakan dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

Target ITDP Indonesia dalam melakukan advokasi kebijakan di DKI Jakarta memang adalah adanya adopsi kebijakan yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta sesuai dengan rekomendasi yang mereka berikan. Beberapa rekomendasi dari ITDP Indonesia yang pernah diadopsi oleh Pemprov DKI Jakarta adalah: 1) penataan kawasan pejalan kaki dan kendaraan non-bermotor; 2) sistem pembayaran OK-OTRIP (sekarang Jak Lingko); dan 3) fasilitas penyewaan sepeda di jalanan Jakarta. Rekomendasi yang disampaikan lewat audiensi kepada Gubernur Anies Baswedan saat baru dilantik sebagai Gubernur DKI Jakarta pada tahun 2017 itu sebenarnya terdiri dari 8 poin namun hingga saat ini baru tiga rekomendasi yang diimplementasi dengan berbagai penyesuaian oleh Pemprov DKI Jakarta.

Adopsi peta transportasi publik menjadi program kolaborasi dari Pemprov DKI Jakarta berawal dari Asian Games 2018. FDTJ saat itu membuat peta

13/12/2024

transportasi publik Jakarta untuk dibagikan kepada wisatawan lokal maupun asing. Kegiatan tersebut didasarkan keresahan mereka atas tidak adanya peta transportasi publik padahal peta tersebut bisa sangat berguna untuk menunjang mobilitas para wisatawan.

Pemprov DKI Jakarta berusaha mengimplementasi program yang memang dibutuhkan oleh masyarakat Jakarta sehingga kebijakan yang diadopsi dari luar negeri hanya dijadikan sebagai tolak ukur dalam pelaksanaannya nanti. Melihat keterbukaan dari sisi Pemprov DKI Jakarta, tidak heran bila FDTJ dan ITDP Indonesia menargetkan adopsi kebijakan sebagai hasil dari upaya advokasi kebijakan yang mereka lakukan.

**Sub fenomena Perubahan Kebijakan dalam Proses Advokasi Kebijakan ITDP Indonesia dan FDTJ**

ITDP Indonesia memiliki keunikan karena mereka melakukan pengawasan langsung kepada aktor pembuat kebijakan namun mereka lebih mengincar perubahan yang dilakukan sebelum kebijakan tersebut diimplementasi. Bentuk pengawasan kebijakan yang dilakukan ITDP Indonesia memang bukan menyasar pada kebijakan

yang sudah diimplementasi, melainkan mereka menekankan pada kebijakan yang menurut mereka harus diaplikasikan. Sementara, FDTJ cukup sering melakukan pengawasan kebijakan yang bertujuan memperbaiki implementasi dari Pemprov DKI Jakarta. Hal itu dikarenakan kedekatan FDTJ dengan beberapa pemangku kepentingan di dalam sektor transportasi. Beberapa kali juga FDTJ berusaha untuk bersurat dengan Pemprov DKI Jakarta untuk menyampaikan keberatan terhadap kebijakan yang implementasinya tidak sesuai.

Tercapainya *outcomes* perubahan kebijakan yang didapatkan FDTJ tidak lepas dari peran sosial media ini. Pengawasan dan tindakan mereka terhadap ketidaklayakan penunjuk jalan di beberapa fasilitas publik menunjukkan tercapainya *outcomes* ini. Sejak 2017, FDTJ terus aktif menyuarakan ketidaklayakan penunjuk jalan ini lewat berbagai aktivitas, seperti kampanye informasi, pelaporan langsung, ataupun program pilot. Aktivitas terakhir adalah yang berkontribusi bagi diubahnya kondisi penanda jalan di fasilitas-fasilitas transportasi publik milih Pemprov DKI Jakarta.

**Tabel 4. Perbandingan Fenomena *Outcomes* antara ITDP Indonesia dan FDTJ**

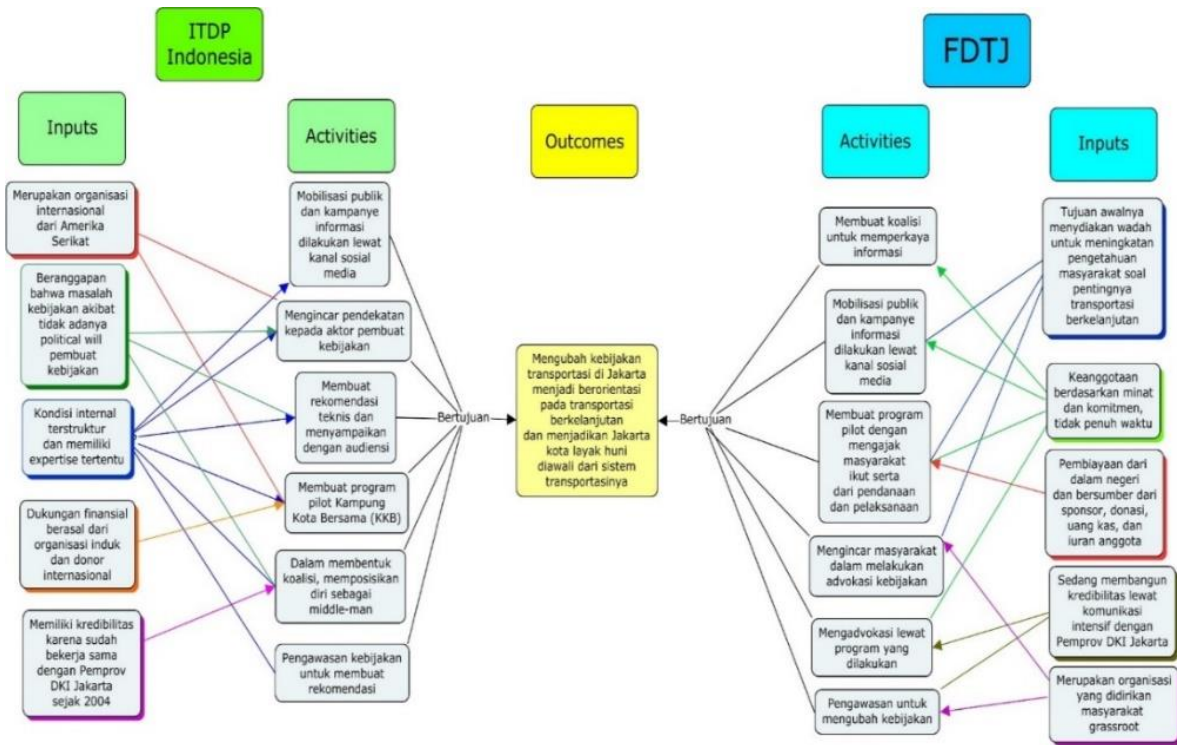
No.	Sub fenomena	ITDP Indonesia	FDTJ
1	<i>Democratic Environment</i>	1. Tidak fokus pada <i>outcomes</i> ini padahal <i>inputs</i> sudah bisa memenuhi sub fenomena	1. Tujuan didirikannya organisasi memang menyediakan wadah untuk masyarakat berdiskusi
2	Perubahan Pandangan Publik	1. Organisasi menganggap <i>outcomes</i> ini akan tercapai ketika kebijakan berhasil diubah 2. Perubahan pandangan publik, ITDP Indonesia lebih fokus terhadap permasalahan yang ada di pembuat kebijakan	1. <i>Outcomes</i> ini memang lebih menjadi <i>concern</i> organisasi diketahui dari identifikasi masalah yang dilakukan FDTJ 2. Mengubah pandangan publik lewat program pilot dan kampanye informasi
3	Perubahan Pandangan Pembuat Kebijakan	1. Organisasi percaya lebih mudah mengubah kebijakan lewat pembuat kebijakan 2. Kebijakan masih belum sesuai dikarenakan belum adanya <i>political will</i>	1. Organisasi tidak menargetkan pembuat kebijakan terlebih dahulu, melainkan target awal adalah mengandalkan mobilisasi publik agar dilirik Pemprov DKI

13/12/2024

		dan <i>mindset</i> dari pembuat kebijakan	Jakarta
4	Adopsi Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Target ITDP Indonesia dalam melakukan advokasi kebijakan di DKI Jakarta memang adalah adanya adopsi kebijakan yang dilakukan oleh Pemprov DKI Jakarta sesuai dengan rekomendasi yang mereka berikan</li> <li>2. Beberapa rekomendasinya berhasil diadopsi</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Organisasi berusaha membuat solusi bagi Pemprov DKI Jakarta lewat kegiatannya</li> <li>2. Program pilotnya berhasil diperhatikan dan diadopsi</li> </ol>
5	Perubahan Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Tidak fokus untuk mengubah kebijakan yang sudah ada, fokus hanya ke pembuatan kebijakan baru</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Cukup sering mengawasi kebijakan yang mengakibatkan adanya perubahan kebijakan</li> <li>2. Mengubah desain penunjuk arah sesuai standar yang berawal dari kritikan</li> </ol>

Sumber : Olahan Peneliti (2024)

### KESIMPULAN



Gambar 4. Proses Advokasi Kebijakan Organisasi ITDP Indonesia dan FDTJ

Sumber : Olahan Peneliti (2024)

Penelitian ini memiliki tiga simpulan yang ditarik berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan. **Pertama**, perbedaan dari proses advokasi kebijakan yang dilakukan oleh ITDP Indonesia dan

FDTJ kebanyakan berada pada fenomena *inputs* yang sedikit cenderung menggugulkan ITDP Indonesia. Hal ini terbilang wajar mengingat *roots* dari ITDP Indonesia yang merupakan kantor cabang

CM  
13/12/2024

dari induknya yang berada di Amerika Serikat sejak 1985. Sedangkan FDTJ yang baru berdiri pada 2014 masih memiliki sumber daya yang minim untuk menjalankan kegiatannya. *Roots* tersebut memengaruhi *inputs* NGO khususnya dalam kapasitas finansial yang membuat ITDP Indonesia lebih unggul. Selain kapasitas finansial, perbedaan dalam fenomena *inputs* juga terlihat jelas pada kapasitas SDM kedua NGO, ITDP Indonesia lebih memiliki struktur yang spesifik dibandingkan struktur dari FDTJ. Anggota FDTJ juga statusnya paruh waktu dan masih memiliki pekerjaan lain, sedangkan anggota dari ITDP Indonesia mendedikasikan pekerjaannya di organisasi.

**Kedua**, pada fenomena *activities* perbedaan yang ditemukan adalah pada prioritas untuk menargetkan aktor yang ingin diadvokasi. ITDP Indonesia lebih menargetkan pembuat kebijakan sebagai aktor yang diadvokasi, sementara FDTJ fokus untuk melakukan advokasi di lingkungan masyarakat. Lagi-lagi, hal ini tidak terlepas dari *roots* kedua organisasi. ITDP Indonesia yang memulai kegiatan di DKI Jakarta dengan menjadi konsultan pembuatan BRT Transjakarta lebih merasa dekat dengan para pembuat kebijakan, sedangkan FDTJ yang berasal dari *grassroot* memosisikan organisasinya lebih dekat kepada masyarakat DKI Jakarta. Berdasarkan *roots* tersebut, ITDP Indonesia lebih unggul pada *activities* yang menargetkan Pemprov DKI Jakarta dan FDTJ lebih unggul dalam upaya mobilisasi publik.

**Ketiga**, simpulan terakhir ini menunjukkan kesamaan kedua NGO dalam fenomena *outcomes*. ITDP Indonesia dan FDTJ memiliki tujuan yang sama dalam melaksanakan advokasi kebijakan, yaitu membuat DKI Jakarta

menjadi kota yang memiliki transportasi umum berkelanjutan. Perbedaan hanya terletak pada cara mencapai *outcomes* tersebut. Seperti yang sudah dijelaskan, ITDP Indonesia lebih memilih pendekatan kepada pembuat kebijakan transportasi di DKI Jakarta sedangkan FDTJ selalu melakukan mobilisasi publik di awal kegiatan. Tiga poin simpulan dari penelitian ini menunjukkan bahwa baik ITDP Indonesia dan FDTJ sebenarnya memiliki tujuan yang sama, namun proses advokasi kebijakan yang dilakukan kedua NGO bisa sangat berbeda. ITDP Indonesia lebih unggul karena *roots* organisasinya yang merupakan kepanjangan tangan dari organisasi internasional dan didukung dengan fakta yang menunjukkan FDTJ merupakan organisasi baru dan murni berasal dari masyarakat DKI Jakarta.

## SARAN

Penelitian ini memiliki signifikansi secara praktis untuk menjadi referensi bagi kegiatan advokasi kebijakan yang dilakukan NGO ataupun rekomendasi sikap Pemprov DKI Jakarta terhadap advokasi yang dilakukan oleh NGO. Berikut merupakan rekomendasi yang peneliti bisa berikan berdasarkan hasil penelitian yang sudah dilakukan dengan mengelompokkannya menjadi rekomendasi untuk NGO dan Pemprov DKI Jakarta:

## NGO

1. NGO mengidentifikasi permasalahan dari kondisi yang ingin diadvokasi dan menyesuaikannya dengan pola pikir Pemprov DKI Jakarta.
2. NGO yang ingin melakukan advokasi kebijakan sebaiknya menyiapkan struktur yang sudah memiliki



CM  
13/12/2024

spesialisasi dan kemampuan khusus dalam menjalankan proses advokasi kebijakan yang sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

3. NGO menyiapkan sumber daya dalam memberikan rekomendasi teknis kepada Pemprov DKI Jakarta agar meningkatkan kredibilitas organisasinya dan memudahkan untuk berhubungan dengan para pembuat kebijakan.
4. Menjalin koalisi atau aliansi dengan NGO lain agar upaya advokasi yang dilakukan dapat melalui satu koridor yang sama. Koalisi juga bisa dijadikan sebagai ladang pertukaran informasi antar NGO.
5. Menyebarkan informasi dengan kalimat yang mudah dimengerti oleh masyarakat awam untuk meningkatkan *awereness*. Penyebaran informasi bisa mengikuti pola-pola yang sudah teruji akan mendapat banyak perhatian sehingga bisa sekaligus menjadi media mobilisasi publik.
6. Melakukan pengawasan kebijakan dengan memanfaatkan kanal-kanal pengawasan baik dari Pemprov DKI Jakarta ataupun kanal yang dibuat sendiri.

### Pemerintah Provinsi DKI Jakarta

1. Selalu bersifat terbuka pada rekomendasi yang diberikan pihak di luar Pemprov DKI Jakarta dengan membuka kanal-kanal bagi organisasi yang ingin memberikan saran dan kritik.
2. Memahami karakteristik setiap NGO yang memberikan rekomendasi sehingga bisa menghargai sekecil apapun rekomendasi yang diberikan. Hal itu dikarenakan setiap NGO

memiliki cara dan usaha yang beda di dalam menyampaikan advokasi.

3. Mempertahankan kanal-kanal pengawasan kebijakan yang sudah ada baik melalui sosial media maupun aplikasi khusus lainnya serta meningkatkan respon dalam menanggapi pengawasan tersebut. Hal tersebut karena pengawasan tidak memerlukan adanya rekomendasi teknis yang bisa mempersulit NGO ataupun masyarakat yang tidak memiliki sumber daya dalam memberikan solusi.
4. Tidak selalu berpikir kompleks untuk memberikan solusi bagi suatu permasalahan, akan lebih efektif jika menggunakan apa yang sudah ada.
5. Meningkatkan koordinasi antar Dinas yang beririsan dalam sebuah kebijakan tertentu. Misalnya Dinas Perhubungan dan Dinas Bina Marga dalam menangani masalah jalan dan trotoar.
6. Membangun *political will* dan pola pikir terhadap suatu permasalahan tertentu dengan melihat masalah dari berbagai kacamata masyarakat terdampak sehingga bisa mengeluarkan kebijakan yang tepat.

### DAFTAR PUSTAKA

- Bevir, M. (2010). *Democratic governance*. Princeton University Press.
- Bishop, P., & Davis, G. (2002). Mapping public participation in policy choices. *Australian journal of public administration*, 61(1), 14-29.
- Forum Diskusi Transportasi Jakarta. N.d. About FDTJ. Diakses dari

Cm  
13/2024  
/12

<https://www.FDTJ/>.

Gen, S., & Wright, A. C. (2013). Policy advocacy organizations: A framework linking theory and practice. *Journal of Policy Practice*, 12(3), 163-193.

ITDP Indonesia. 2017, 17 November. 8 Poin Panduan dan Rekomendasi Kebijakan Transportasi Berkelanjutan di DKI Jakarta. Diakses dari <https://www.itdp-indonesia.org/about-us/document/8-poin-panduan-dan-rekomendasi-kebijakan-transportasi-berkelanjutan-di-dki-jakarta-2/>.

Lewis, D. (2014). *Non-governmental organizations, management and development*. Routledge.

Sabatier, P. A., & Weible, C. M. (Eds.). (2014). *Theories of the policy process*. WestviewPress.

Zahariadis, N. (2014). The multiple streams framework: Structure, limitations, prospects. In *Theories of the Policy Process*, Second Edition (pp. 65-92). Routledge.