

KEBIJAKAN APLIKASI PROGRAM ONE KARCIS ONE TRIP (OK TRIP) DI PROVINSI DAERAH KHUSUS IBUKOTA (DKI) JAKARTA

Syafruddin Sobri, Sintaningrum, Djadja Saefullah, Ida Widianingsih
Universitas Padjadjaran

ABSTRAK

Pemerintah provinsi DKI Jakarta mulai tahun 2018 membenah transportasi dan mengurangi kemacetan dengan cara mengalihkan kendaran pribadi ke moda transportasi publik yang nyaman dan aman, moda transportasi publik seperti bus Transjakarta, MRT, dan LRT, namun keberadaan transportasi publik tersebut belum memudahkan penumpang menggunakan moda lanjutan, karena belum ada integrasi rute, manajemen, dan tarif. Guna mengintegrasikan ketiga tersebut, maka pada tahun 2017 Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang dipimpin oleh bapak Anies Baswedan membuat program Ok Trip. Program ini bertujuan untuk mengurangi biaya perjalanan pengguna transportasi dan mengurangi kemacetan di Jakarta. Program ini belum berhasil dari tujuan yang diharapkan, namun jumlah penumpang yang menggunakan Angkot OkTrip meningkat secara signifikan yang semakin hari semakin meningkat. Penumpang memperoleh keuntungan, karena tidak perlu membayar ketika di angkot dan hanya membayar sekali sebesar Rp. 3.500,00 ketika masih di jalur bus Transjakarta dengan syarat mengtap kartu OK Trip.

Penelitian ini menggunakan teori Jones (1996) yang terdiri dari tiga aktivitas, yaitu: Organisasi, Interpretasi, dan Aplikasi. Teori ini digunakan untuk menjawab permasalahan dalam penelitian. Kajian program ini dianalisa dengan pendekatan kualitatif dan metode studi kasus. Metode untuk mengumpulkan data dilakukan dengan wawancara, observasi, dan telaah dokumen. Triangulasi dilakukan untuk uji validitas.

Temuan penelitian menghasilkan bahwa program Ok Trip tetap dipertahankan meskipun belum berhasil dilaksanakan. Akan tetapi, manfaat dari program tersebut sangat berguna bagi penumpang dan permasalahan transportasi di Jakarta dapat diatasi. Oleh karena itu, agar kualitas dari program OK Trip semakin baik, maka sebaiknya sumber daya manusia perlu ditingkatkan dengan cara mengirim SDM dari pihak PT. Transjakarta, operator, pengemudi, dan Pemprov studi banding ke negara lain, dan merubah spesifikasi angkot secara total.

Kata Kunci: Kebijakan Publik, Program, Transportasi, Aplikasi.

PENDAHULUAN

Transportasi sangat diperlukan oleh manusia, karena manusia akan selalu bergerak dari satu tempat ke tempat lain guna melaksanakan

aktivitas, seperti aktivitas ke kampus/sekolah, ke kantor, ke pusat perbelanjaan, ke bioskop, dan lain-lain, aktivitas tersebut guna memenuhi kebutuhan hidup manusia

baik makan, papan, maupun sandang (Tamin, 1999). Hal ini, seperti di Indonesia baik di perkotaan maupun di perdesaan bahwa transportasi sangat diperlukan oleh rakyat Indonesia guna melaksanakan aktivitas, tujuan aktivitas tersebut memenuhi kebutuhan baik kebutuhan primer dan sekunder maupun kebutuhan tersier.

Ketika membangun transportasi selalu dikaitkan dengan faktor-faktor, yaitu: faktor gaya hidup, tingkat pendidikan, kebudayaan, fisik, usia, jenis kelamin, sehingga transportasi yang dibangun tersebut dapat memenuhi kebutuhan manusia dan dapat dengan mudah bergerak untuk melakukan berbagai jenis aktivitas.

Sistem transportasi merupakan suatu sistem yang mempunyai bagian-bagian atau elemen-elemen yang saling berkaitan dan ketergantungan, jika salah satu bagian atau elemen mengalami gangguan, maka akan menyebabkan gangguan bagian atau elemen lain. Sistem transportasi berfungsi untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan geografis dan topografis. Sistem transportasi publik dapat terjadi gangguan, akan mengakibatkan

kesemrawutan terutama di jalan raya, sehingga lalu lintas akan macet, sehingga orang atau barang akan mengalami hambatan, akibatnya waktu tempuh menjadi lama dan terasa jauh, akhirnya aktivitas yang dilakukan guna memenuhi kebutuhan (Need) akan terhambat.

DKI Jakarta sebagai ibukota Negara Indonesia, tidak hanya menjadi tempat beraktivitas bagi warga Jakarta saja, namun juga bagi warga pendatang dari daerah sekitarnya. Menurut Data BPS bahwa pada tahun 2014, jumlah commuter Jabodetabek sebanyak 3.566.178 orang terdiri dari 2.429.751 orang melakukan kegiatan bekerja dan sekolah/kursus di Provinsi DKI Jakarta, 1.067.762 orang di Bodetabek, dan 68.665 orang di luar Jabodetabek. Sedangkan commuter Bodetabek yang melakukan kegiatan di Provinsi DKI Jakarta sebanyak 1.382.296 orang. Kondisi ini menunjukkan transportasi yang masif merupakan kebutuhan yang mendesak.

Akibatnya, transportasi akan menimbulkan kesemrawutan yang disebabkan jumlah penduduk DKI yang padat, jumlah commuter yang banyak, tingginya pertumbuhan

jumlah kendaraan selama lima tahun terakhir (2013 - 2017) mencapai 8,75% per tahun, jika dirinci menurut jenis kendaraan, sepeda motor mengalami pertumbuhan tertinggi yaitu sebesar 9,14% per tahun. Kemudian mobil penumpang, yang mengalami pertumbuhan sebesar 8,09% per tahun, mobil beban tumbuh 4,98% per tahun dan mobil bus mengalami penurunan sebesar 0,02% per tahun. Alangkah naifnya, bahwa jumlah kendaraan bermotor semakin meningkat, sedangkan jumlah jalan semakin sempit, perkembangan jumlah mobil dengan jumlah jalan sangatlah timpang (5 – 10% dengan 4 – 5%), sehingga di jalan raya akan semrawut. Lebih ekstrim lagi, dengan anekdot pemerintah daerah provinsi DKI Jakarta harus memikirkan bahwa pengeluaran pribadi untuk penggunaan transportasi publik tidak boleh lebih dari 15% dari upah minimum pendapatan (UMP) dari seorang buruh di Jakarta dan sekitarnya (Detik News, 7 April 2017).

Ditambah lagi dengan kondisi jalan yang berlubang, perilaku pengemudi yang melanggar rambu-rambu dan mengakibatkan

kecelakaan lalu lintas, tidak sopan dan memberhentikan mobilnya di sembarang tempat, karena kondisi parkir yang tidak cukup dan layak, apalagi keamanan tidak menjamin, sering terjadi pencurian kendaraan walau di tempat parkir, bahkan tingkat kejahatan di jalan raya di Provinsi DKI Jakarta semakin tinggi (www.antaraneews.com), hal ini sangat memperhatikan kondisi transportasi di Provinsi DKI Jakarta.

Permasalahan sistem transportasi dari sisi kendaraan, jalan raya, dan parkir, terdapat juga yang lebih penting perlu dipermasalahkan yaitu: program-program pemerintah DKI Jakarta yang selalu kurang berhasil, seperti program Three In One, program ini bertujuan untuk mengatasi kesemrawutan di jalan raya terutama kemacetan lalu lintas, kemudian menindak perilaku pengemudi yang ugal-ugalan dengan represif dengan meminta bantuan kepada Polri, kemudian kebijakan tentang mengunci ban kendaraan yang parkir bebas di tempat larangan parkir oleh Dishub Provinsi DKI Jakarta. Semua kebijakan itu guna mengatasi kesemrawutan dibidang transportasi, terutama kemacetan lalu

lintas yang semakin tidak mampu diuraikan.

Guna mengatasi kemacetan lalu lintas dan menurunkan angka kecelakaan lalu lintas (Lalin), pemerintah mengeluarkan kebijakan dibidang transportasi. Kebijakan dibidang transportasi belum tuntas diselesaikan, karena kebijakan selalu dikaitkan dengan selera kebijakan pimpinan dan dukungan politik (Political will), kadang-kadang overlapping antara kebijakan pemerintah daerah dengan kebijakan nasional (pemerintah pusat), sedangkan kebutuhan manusia menggunakan transportasi untuk bergerak dari satu tempat ke tempat lain dan tidak berdasarkan kepada siapa yang menjadi pimpinan saat itu. Bahkan ada tingkat kewenangan yang masih lemah dan didominasi oleh institusi tertentu.

Dalam penelitian ini Penulis mengkaji kebijakan dibidang transportasi yang sampai saat ini belum mampu menuntaskan permasalahan-permasalahan dibidang transportasi, terutama dalam memudahkan pengguna transportasi mendapatkan sarana transportasi mulai dari bus, angkot, dan kereta api secara terintegrasi,

terutama fenomena kebijakan tentang transportasi publik secara terintegrasi antara bus Transjakarta dengan angkot Ok Trip di Provinsi DKI Jakarta yang dinamakan dengan Program OK TRIP (JAK LINGKO). Program ini merupakan implementasi kebijakan dari Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 78 Tahun 2018. Program ini bertujuan menata kembali kebijakan tentang tata ruang untuk sistem transportasi secara makro di Provinsi DKI Jakarta sebagai pusat pemerintahan daerah maupun sebagai ibukota Negara RI. Selain itu, untuk mengurangi kebingungan penumpang baik di halte maupun di kawasan terminal guna mendapatkan moda transportasi lanjutan, mengatasi kemacetan lalu lintas, memindahkan pengguna kendaraan pribadi ke transportasi publik, pengguna merasa nyaman dan aman ketika berada di perjalanan. Semua tujuan tersebut guna memudahkan pengguna transportasi melaksanakan aktivitas sehari-hari.

KAJIAN TEORI

Kebijakan untuk menerapkan moda transportasi publik secara terintegrasi dengan cara menata

kembali sistem moda transportasi di Provinsi DKI Jakarta dan mengkaji ulang kebijakan yang sudah, seperti kebijakan Three In One dikaitkan dengan konsep kebijakan dan analisis implementasi kebijakan berdasarkan Hogwood dan Gunn (1984), Thomas R. Dye (1987), Charles O. Jones (1999), dan William N. Dunn (2004). Pakar-pakar tersebut yang mampu menjelaskan fenomena penerapan kebijakan tentang moda transportasi publik yang sudah berhasil, sehingga fakta-fakta yang di dapat dari lapangan dan kondisi kesemrawutan di bidang transportasi yang sering kita lihat dan dengar lewat media cetak dan elektronik akan teratasi adalah tujuan dari program Ok Trip yang sangat bermanfaat bagi pengambil kebijakan dan pengguna kebijakan, yang pasti dialami oleh semua manusia di dunia ini yang tidak pernah kapok untuk bepergian guna melaksanakan aktivitas.

Dalam penelitian ini Penulis menganalisis kebijakan aplikasi program Ok Trip terintegrasi antara bus Transjakarta dengan angkot di Provinsi DKI Jakarta dikaitkan dengan teori dari Charles O. Jones (1999), karena aplikasi di lapangan sudah sesuai dengan keputusan yang

telah dibuat dan dalam peraturan, sehingga kebijakan tentang moda transportai secara terintegrasi sudah berhasil secara efektif dan efisien, sehingga kebijakan tersebut tidak membingungkan bagi pembuat kebijakan dan pengguna moda transportasi publik, apalagi jika dikaitkan dengan kebijakan belum dikeluarkannya Pergub tentang teknis Program Ok Trip sampai saat ini.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Menurut Bogdan & Taylor (1975: 27), “Pendekatan kualitatif mengacu pada penelitian yang menghasilkan data deskriptif, yaitu hasil pemikiran atau pembicaraan orang dan tingkah laku yang dapat diobservasi”. Creswell (2007: 62) mendefinisikan kualitatif sebagai, “Suatu pendekatan atau penelusuran untuk mengeksplorasi dan memahami gejala sentral”. Menurut Creswell (2007 : 62):

“Qualitative studies begin with authors stating the research problem of the study. In the first few paragraphs of a design for a study, the qualitative researcher

introduces the problem leading to the study. The term problem may be a misnomer, and individuals unfamiliar with writing research, may struggle with this writing passage. Rather than calling this passage the problem, it might be clearer if I call it the need for the study . The interest of a research problem in qualitative research is to provide a rationale or need the following paragraphs, I consider establishing the need by considering the source for the problem, framing it within the literature, and encodering and foreshadowing the text for one of the five qualitative approaches to inquiry”.

Dengan menggunakan pendekatan kualitatif, maka peneliti dapat menggambarkan secara jelas dan menyeluruh, mengenai problem tentang program moda transportasi publik secara terintegrasi di Provinsi DKI Jakarta yaitu Program Ok Trip. Sedangkan metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode studi kasus (*Case Study*). Menurut Creswell (2007: 9) bahwa, “Penelitian kualitatif adalah penelitian eksploratif yang biasanya

lebih bersifat studi kasus. Penelitian kualitatif dimulai dengan adanya masalah yang biasanya spesifik dan diteliti secara khusus, sebagai suatu kasus yang diangkat ke permukaan”. Lebih lanjut menurut Creswell (2007) menyebutkan bahwa, “Metode studi kasus melibatkan kita dalam penyelidikan yang lebih mendalam dan pemeriksaan menyeluruh terhadap perilaku seorang individu”. Creswell (2007) mengatakan bahwa tujuan dari metode studi kasus (*Case Study*) adalah, “Mengembangkan metode kerja yang paling efisien, maknanya peneliti mengadakan telaah secara mendalam tentang suatu kasus, kesimpulan hanya berlaku atau terbatas pada kasus tertentu saja”.

Metode studi kasus digunakan peneliti untuk memusatkan diri secara intensif terhadap satu obyek tertentu dengan mempelajarinya sebagai suatu kasus, hal ini mengenai kasus kebijakan program Ok Trip di Provinsi DKI Jakarta. Dengan adanya studi kasus, maka pembahasan pada tema penelitian ini akan menjadi terfokus dan terarah, sehingga mudah dibaca dan dipahami oleh pembaca.

Informan penelitian yang digali data dan informasi dari lapangan, karena informan ini mempunyai *expert* (ahli) dibidang transportasi adalah:

1. Direktur PT. Transjakarta;
2. Kepala Bagian Pelayanan dan Operasional PT. Transjakarta;
3. Staf Bagian Pelayanan dan Operasional PT. Transjakarta
4. Kadishub. Provinsi DKI Jakarta;
5. Kepala Suku Dinas Perhubungan sewilayah Provinsi DKI Jakarta;
6. Staf Dishub. Provinsi DKI Jakarta;
7. Kepala operator KWK menurut MOU;
8. Pengguna lalu lintas Provinsi DKI Jakarta yang menggunakan Angkot OK Trip.
9. Pengemudi bus Transjakarta dan Angkot Ok Trip.

Unit analisis dalam rencana penelitian ini adalah institusi/lembaga, lembaga-lembaga yang menjadi pusat tempat penelitian adalah institusi Pemerintah DKI Jakarta dan instansi-instansi terkait.

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini adalah (Creswell, 2007: 118), yaitu: Wawancara, Pengamatan (*Observasi*), Studi Dokumen

Penelitian ini menggunakan *teknik triangulasi* data, agar validitas dan reliabilitas terhadap data yang didapat di lapangan dapat tercapai (Creswell, 2007: 163). Menurut Creswell (2007) bahwa “terdapat adanya 3 (tiga) unsur utama dalam proses analisis data pada penelitian secara kualitatif, yaitu reduksi data, sajian data, dan penarikan kesimpulan.” Ketiga unsur dalam analisis data ini dilakukan selama pelaksanaan penelitian dan sesudah pelaksanaan pengumpulan data. Apabila dalam analisis data masih memerlukan data untuk mendukung kesimpulan, maka penelitian lanjutan dilakukan kembali di lapangan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan sesuai dengan fenomena dalam penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kebijakan aplikasi program OK Trip diketahui dengan melihat pelaksanaan misi OK Trip oleh instansi yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan program OK Trip. Misi tersebut meliputi:

- a) Mewujudkan layanan transportasi yang selamat, lancar, aman, nyaman, dan terintegrasi;

- b) Mewujudkan layanan transportasi yang informatif berbasis teknologi informasi dan komunikasi;
- c) Mewujudkan transportasi ramah lingkungan dan menunjang aksesibilitas bagi penyandang disabilitas;
- d) Mewujudkan biaya transportasi yang terjangkau bagi masyarakat.

Pernyataan misi di atas dijelaskan bahwa mewujudkan layanan transportasi yang selamat, lancar, aman, nyaman, dan terintegrasi. Layanan Transportasi yang terintegrasi sudah dilakukan dengan membuka akses jembatan penyeberangan di stasiun Manggarai dan Tebet, sehingga penumpang dengan mudah pergantian moda transportasi dari Commuter Line ke bus Transjakarta secara langsung, tapi tidak terintegrasi secara pengelolaan dan tarif, hanya rute saja, namun mulai tahun 2014 ketika bapak Ahok menjadi Gubernur mulai terintegrasi angkot dengan bus Transjakarta, setelah itu bapak Anies menjadi Gubernur membuat kebijakan di bidang transportasi dengan program unggulan dengan nama Program Ok Trip.

Jak Lingko (sebelumnya bernama Ok Trip) adalah program transportasi satu harga untuk satu kali perjalanan yang diluncurkan oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang berdasarkan Kebijakan, yaitu Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 78 Tahun 2018 tanggal 3 Januari 2018 tentang Tim Pelaksana Program Ok Trip. Program ini memungkinkan penumpang membayar hanya satu kali bayar sebesar Rp 5.000 (atau Rp 3.500 selama masa uji coba) untuk kemudian menggunakan berbagai layanan bus kecil hingga transjakarta selama 3 jam, tujuan program ini untuk menurunkan biaya transportasi warga sebesar 10 persen. Kartu yang digunakan dalam sistem pembayaran ini berbeda dengan uang elektronik yang selama ini sudah berlaku. Kartu khusus Ok Trip tersedia dengan harga Rp 40.000 dengan Saldo Rp 20.000. Hal ini penulis telah wawancara dengan staf bidang angkutan jalan dan lalu lintas Dishub DKI Jakarta, yaitu:

Secara teknis bahwa program Ok Trip itu diaplikasikan dengan kartu Ok Trip/Jak Lingko, kartu ini hanya untuk satu kali perjalanan dengan gratis untuk bus kecil dan untuk bus

Transjakarta bayar dengan mengtap kartu terpotong Rp 3.500, perpindahan itu akan dikenakan bayar maksimal Rp 5.000 selama 3 (tiga) jam. Teknis memang tidak ada kendala, hanya jaringan internet, namun yang menjadi perhatian ketika dalam perjalanan adalah perilaku supir dan ada kekuatiran pemilik angkot untuk dilakukan peremajaan yang dirasakan belum siap nantinya.

Program Ok Trip ini sudah dilakukan uji coba selama 9 bulan yang diputuskan melalui kebijakan, yaitu:

- a) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 144/2017 tanggal 3 April 2017 tentang masa uji coba layanan Ok Trip.
- b) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 14/2018 tanggal 15 Januari 2018 tentang penugasan kepada PT. Transportasi Jakarta untuk melaksanakan uji coba layanan OK TRIP.
- c) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 14/2018 tanggal 15 Januari 2018 tentang perpanjangan masa uji coba layanan Ok Trip.
- d) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 121/2018 tanggal 13 April 2018 tentang perpanjangan masa uji coba layanan Ok Trip.
- e) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 194/2018 tanggal 9 Agustus 2018 tentang perpanjangan masa uji coba layanan Ok Trip.
- f) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 231/2018 tanggal 15 Agustus 2018 tentang perpanjangan masa uji coba layanan Ok Trip.
- g) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 226/2018 tanggal 9 Agustus 2018 tentang modifikasi trayek Ok 3 dan Ok 18.
- h) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 58/2018 tentang penetapan operator angkutan layanan Ok Trip trayek OK-3 dan OK-4.
- i) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 76/2018 tanggal 15 Februari 2018 tentang penetapan

operator angkutan layanan Ok Trip trayek OK-3 dan OK-4..

- j) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 175/2018 tanggal 2 Juli 2018 tentang penetapan jumlah armada pada trayek OK TRIP.
 - k) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 206/2018 tanggal 26 Juli 2018 tentang penetapan trayek angkutan umum bus kecil OK TRIP OK-25 sampai dengan OK-32.
 - l) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 204/2018 tanggal 26 Juli 2018 tentang penetapan trayek angkutan umum bus kecil OK TRIP OK-33.
 - m) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 178/2018 tanggal 4 Juli 2018 tentang penetapan trayek angkutan umum bus kecil OK TRIP OK-23 sampai dengan OK-24.
 - n) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 177/2018 tanggal 4 Juli 2018 tentang penetapan trayek angkutan umum bus kecil OK TRIP OK-20 sampai dengan OK-22.
 - o) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 145/2018 tanggal 21 Mei 2018 tentang penetapan trayek uji coba layanan OK TRIP.
- Setelah dilaksanakan uji coba dan penetapan trayek, maka program OK TRIP mulai diimplementasikan dengan kebijakan, sebagai berikut:
- a) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 305/2018 tanggal 28 September 2018 tentang pelaksanaan tahap implementasi program integrasi angkutan umum bus kecil ke dalam *sistem bus rapid transit (BRT)*.
 - b) Keputusan Kepala Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta No. 377/2018 tanggal 6 Desember 2018 tentang penetapan trayek integrasi bus kecil ke dalam sistem *bus rapid transit (BRT)*.
 - c) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi Angkutan Umum Budi Luhur DKI Jakarta Nomor 1658/-1.811 tentang jasa

- operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- d) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi Wahana Kalpika Nomor 1656/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- e) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan PT. Lestarisurya Gamapersada Nomor 1654/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- f) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi layanan Angkutan Masyarakat Jakarta Raya Nomor 1657/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- g) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi Angkutan Komika Jaya Nomor 1655/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- h) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi Angkutan Umum Kopamilat Nomor 1659/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- i) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi Mikrolet Jakarta Raya Nomor 1660/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- j) Kontrak Katalog Lokal antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan Koperasi Angkutan Purimas Jaya Nomor 1662/-1.811 tentang jasa operator bus kecil dilingkungan wilayah provinsi DKI Jakarta.
- Jadi, terdapat 483 armada melayani 33 rute dan per hari sudah melayani sekitar 68.000 penumpang, sejumlah operator angkot sudah menandatangani.
- Berdasarkan hasil penelitian yang peneliti lakukan terhadap dimensi Aplikasi, maka aplikasi program OK Trip dipengaruhi oleh beberapa faktor, yaitu:
1. Faktor Kebijakan

Seperti yang diungkapkan oleh Dewi (2016: 174 – 176) bahwa ketepatan kebijakan,

ketepatan pelaksana kebijakan, target yang tepat, lingkungan yang tepat, dan proses yang tepat merupakan unsur-unsur dalam kebijakan yang akan menjadikan implementasi kebijakan berjalan efektif, maka berikut disajikan analisis kebijakan program OK Trip berdasarkan unsur-unsur yang telah disebutkan.

Berdasarkan data program OK Trip, maka diperlukan adanya kebijakan yang mampu meningkatkan jumlah pengguna angkutan yang berlogo Ok Trip.

Keberadaan kebijakan tersebut sangat tepat dan bermanfaat bagi para pengguna angkutan program Ok Trip, karena program tersebut mendapatkan jaminan dari pemerintah provinsi DKI Jakarta, sehingga para pengguna mendapatkan kemudahan dalam transportasi. Kebijakan tersebut juga memberikan kewenangan penuh kepada PT. Transjakarta untuk terlibat penuh dalam kegiatan Program Ok Trip. Pemberian kewenangan kepada PT. Transjakarta yang diatur pada kebijakan tersebut sangatlah tepat, karena akan memberikan jaminan

kemudahan bagi masyarakat Jakarta.

Kebijakan Program Ok Trip juga dapat dinilai sebagai kebijakan yang dibuat oleh aktor yang tepat. Kebijakan tersebut tidak dibuat melalui mekanisme politik, sehingga dalam perumusannya tidak banyak melibatkan banyak aktor, karena menurut Penulis bahwa semakin banyak aktor yang terlibat dalam formulasi kebijakan, maka semakin sulit pula kebijakan tersebut diimplementasikan untuk mencapai tujuan yang diharapkan. Hal tersebut, dikarenakan semakin banyak aktor yang terlibat, maka membutuhkan lebih banyak koordinasi dan lebih banyak kepentingan yang bersaing.

Kebijakan Program Ok Trip tidak memerlukan banyak golongan implementor, kebijakan tersebut juga tepat dalam menentukan siapa saja yang menjadi implementornya, karena didalamnya diatur bahwa yang bertugas memproses program angkutan Ok Trip adalah operator, bukan petugas dari Dishub Provinsi DKI Jakarta, sehingga akan memudahkan masyarakat

untuk menggunakan angkutan Ok Trip dan memudahkan Dishub untuk melakukan pemeriksaan dan pengawasan.

Selain itu, hal-hal yang telah disebutkan, kebijakan Program Ok Trip juga layak disebut sebagai kebijakan yang berada pada lingkungan dan proses yang tepat. Hal ini dikarenakan kebijakan tersebut dirumuskan dan diimplementasikan oleh lembaga yang berada dalam lingkungan pelayan transportasi dan telah melalui tiga proses kebijakan: a) *Policy acceptance*, b) *Policy adoptions*, c) *Policy Readiness*. Tidak adanya penolakan atau keberatan dari pelaku usaha (operator) dan kesiapan kebijakan tersebut dalam mengakomodasi kepentingan masyarakat pengguna transportasi yang membutuhkan jaminan keamanan, kenyamanan, dan kemudahan dalam layanan transportasi.

2. Faktor Informasi

Informasi yang dimaksud dalam hal ini adalah informasi tentang cara mengimplementasikan kebijakan dan informasi tentang kepatuhan

Program Ok Trip terhadap kebijakan yang diaplikasikan. Untuk mengetahui informasi tersebut, pihak Dishub Provinsi DKI Jakarta memiliki keterbatasan staf yang ekspert dalam bidang program Ok Trip, sehingga tidak bisa selalu mengetahui informasi secara langsung. Akan tetapi, adanya keterbatasan itu dapat diantisipasi dengan cara melibatkan tenaga sukarela dari PT. Transjakarta dan Suku Dinas Pemkot, agar tetap mematuhi aturan yang ada dalam kebijakan Program Ok Trip. Hal ini dijelaskan oleh Plt. Kepala Dishub Provinsi DKI Jakarta yang mengatakan:

“staf yang menangani memang seharusnya mempunyai kompetensi di bidang angkutan dan lalu lintas, terutama dalam memahami rute, pengelolaan, dan tarif yang akan diimplementasikan dalam program Ok Trip guna membenahi transportasi Jakarta yang menjadi tanggung jawab Dishub Provinsi DKI Jakarta. Staf kami tidak sesuai dengan kebutuhan organisasi, karena

beberapa unit bisa dilakukan oleh satu staf.”³

3. Faktor Partisipasi masyarakat

a) Politik

Kurangnya dukungan politik dan campur tangan politik dianggap Chakrabarty (2012:205) sebagai sesuatu yang dapat menghambat aplikasi kebijakan program Ok Trip, padahal kebijakan tersebut merupakan produk dari sistem politik, sehingga dalam implementasinya, campur tangan politik selalu akan ada. Salah satu bentuk partisipasi dari politik dalam aplikasi kebijakan program Ok Trip adalah Perda.

Bentuk lainnya partisipasi politik adalah digratiskan biaya angkutan, pengguna tidak dikenakan biaya dua kali. Hal ini diungkapkan oleh pengguna angkut Ok Trip berdasarkan pengalamannya menggunakan angkutan tersebut, berkata:

“saya sering menggunakan angkot Ok Trip, karena gratis walaupun belum nyaman karena belum ber-AC, tetapi enak

sekarang sudah tidak mengetem lagi, waktu perjalanan sudah bisa diprediksi waktu tempuh.”⁴

b) Masyarakat

Menurut Bowman (2005:210), kesuksesan implementasi kebijakan publik yang menggunakan pendekatan pendekatan Top Down diantaranya adalah dipengaruhi oleh dukungan/partisipasi dari masyarakat dan tidak adanya konflik antara kebijakan publik dengan kondisi sosial ekonomi. Masyarakat dalam kebijakan publik adalah seperti kata “Publik” itu sendiri yang memiliki arti masyarakat luas, atau sejumlah manusia yang memiliki kebersamaan berpikir, perasaan, harapan, sikap, dan tindakan yang benar dan baik berdasarkan nilai-nilai norma yang berlaku. Dengan demikian, partisipasi masyarakat yang dimaksud adalah:

1) Partisipasi pemilik kendaraan

Partisipasi yang dimaksud adalah mengenai kepatuhan mereka terhadap program OK

³ Wawancara dengan Plt. Kadishub Provinsi DKI Jakarta, 25 Oktober 2018

⁴ Wawancara dengan Pengguna Program Ok Trip di Provinsi DKI Jakarta, 5 Oktober 2018

Trip. Jika Pemilik Kendaraan tidak patuh, maka kebijakan itu tidak akan berjalan. Kepatuhan tersebut dapat dilihat dari ada tidaknya pelanggaran yang dilakukan oleh operator. Pelanggaran tersebut dapat berupa penggunaan alat/bahan yang berbeda dari bagi pengemudi dan penumpang yang menyesatkan.

2) Partisipasi pengemudi

Partisipasi mereka berupa menjalankan kendaraan sesuai dengan trayek, tidak mengangkut penumpang disembarang tempat, tidak meminta tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan, dan tidak menyetem, serta menggunakan seragam dan sopan.

3) Partisipasi penumpang

Berikut hasil wawancara dengan penumpang:

“Ternyata kesadaran penumpang menggunakan angkutan Ok Trip akan menjamin kualitas pelayanan dalam berlalu lintas sudah tinggi.”⁵

Keengganan penumpang mengadakan keluhan kepada pemerintah, karena sikap pemerintah yang terlalu mengutamakan prosedur dan peraturan-peraturan yang ada dalam mengambil kebijakan. Jika aturan tidak menyebut perlunya partisipasi penumpang, maka pemerintah tidak melibatkan penumpang, meskipun kebijakan itu nantinya berdampak pada masyarakat yang bersangkutan. Sungguhpun demikian, pemerintah berkewajiban untuk mendengarkan keluhan penumpang sebelum memutuskan kebijakan yang diambil, khususnya menyangkut tarif secara integrasi dengan bus Transjakarta. Secara normatif, pemerintah diwajibkan melakukan sosialisasi kepada masyarakat mengenai ketetapan tarif sebelum diberlakukan. Hal ini sebagaimana diamanatkan dalam keputusan menteri perhubungan nomor 89/2002 pasal 10.

4) Manfaat

Terkait dengan hal manfaat dari program Ok Trip selama ini

⁵ Wawancara dengan Pengguna Program Ok Trip di Provinsi DKI Jakarta, 5 Oktober 2018

sudah dirasakan secara optimal oleh masyarakat, karena perhatian dan pandangan kebijakan pemerintah yang selama ini lebih berorientasi kepada tarif yang murah yang disubsidi oleh Pemprov. DKI Jakarta, subsidi tersebut untuk menggratiskan tarif ketika menaiki angkot yang berlogo Ok Trip selama tiga jam.

SIMPULAN

Berdasarkan permasalahan yang dibahas dengan teori kebijakan tentang aplikasi program yang berdasarkan data dan informasi yang empirik di lapangan, maka topik tentang implementasi kebijakan tentang Program OK Trip dihasilkan kesimpulan, sebagai berikut: Aplikasi Program OK Trip belum berhasil dilaksanakan secara berkesinambungan, karena banyak kendala dari segi pengintegrasian tarif, karena banyak berbagai kepentingan dalam memutuskan suatu kebijakan integrasi tarif. Selain itu kualitas dari angkot OK Trip belum memenuhi standar spesifikasi pelayanan, karena target aplikasi program tersebut sampai dengan tahun 2020, belum termin

waktu yang telah ditentukan, karena pelaksanaan masih berjalan.

REKOMENDASI

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis melihat ada fenomena bahwa kebijakan aplikasi program Ok Trip antara bus Transjakarta dengan angkot yang berlogo Ok Trip di Provinsi DKI Jakarta masih banyak kekurangan, namun tetap eksis dilaksanakan, karnanya lemahnya sumber daya, belum ada pemahaman yang sama arti dan pentingnya program tersebut, karena masih ada pemahaman yang tidak sinkron antara kebijakan dengan teknis yang diterapkan terutama masalah benefit dan profit yang didapat. Hal ini, karena antar aktor masih memikirkan tujuan keuntungan yang didapat bukan misi sosial yang dikedepankan, serta aplikasi dari program Ok Trip misal secara teknis penggunaan kartu Ok Trip ketika menempel di angkot, karena menggunakan data internet, kendala loading sewaktu-waktu, sedangkan secara kebijakan aplikasi program tersebut mudah dilaksanakan karena ketiga aktor sudah mempunyai peran masing-masing, yang penting peran dari

Pemprov DKI Jakarta harus tegas dalam memutuskan regulasi, seperti regulasi tarif dan trayek, maka dapat direkomendasikan sebagai berikut:

Regulasi program sebaiknya menyejahterakan rakyat dengan cara membuat kebijakan yang bersifat Perda.

- a. Kebijakan di bidang transportasi sebaiknya ketat (mutlak diimplementasikan berupa peraturan), karena pengalaman dari pergantian kepemimpinan DKI Jakarta banyak sarana prasarana terbengkalai.
- b. Tenaga pelaksana Program OK Trip perlu ditambah agar mampu menjangkau seluruh penduduk Jakarta yang tersebar di wilayah yang luas.
- c. Sebaiknya, sosialisasi Program Ok Trip melalui media outdoor berupa spanduk, baliho, atau sejenisnya karena lebih mudah dibaca oleh penduduk dari pada melalui media massa seperti Koran, radio, atau televisi.
- d. Sosialisasi Program Ok Trip lebih berorientasi pada peningkatan angkutan yang aman, nyaman, dan murah, bukan pembatasan kendaraan dengan sistem ganjil genap.

- e. Kartu OK Trip perlu diberikan secara gratis yang jumlah jumlah tarifnya sudah disisihkan oleh pemerintah setiap bulan sesuai dengan kebutuhan per penumpang, sehingga untuk mengontrol sasaran yang tepat.
- f. Pemerintah perlu menetapkan standar pelayanan transportasi publik, khususnya angkutan umum yang berpijak pada kepentingan masyarakat.

REFERENSI

- Albrow. M. 1970. *Bureaucracy*, London.
- Aldrich, H.A, 1979. *Organizations and environments*, prentice – hall. NJ : Englewood cliffs.
- Anderson, J. E. 1979. *Public Policy*. Making New York: Holt, Rinehart & Winston.
- Arintono, Sulistyono, Sebayang, Syukur, 2005. *Review of bus performance in Bandar Lampung, Proceedings of the eastern asia society for transportation studies*, vol. pp. 404 – 413.
- Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta, 2013. *Jakarta dalam angka tahun 2013*. Jakarta : BPS DKI Jakarta.

- Charles H. Levine, B Guy Peters, Frank J. Thompson. 1990. *Public Administration-challenges, Choices, Consequences*, Glenview, Illinois. London, England: Foresman and Company.
- Cochran. L. Charles (US Naval Academy), Eloise F. Malone (US Naval Academy). 1999. *Public Policy-Perspectives and Choices, Second Edition*, Mc. Gravy Hill companies, fnc.
- Creswell, John W. 2007. *Qualitative Inquiry Research Design: Choosing Among Five Approaches*. London : Sage Publications.
- Creswell, John W. 2009. *Research Design Qualitative, Quantitative, dan Mixed Method. Third Edition*, Sage Publication.
- Marshall E. Dimock. 1960. "*Public Administration*", New York : Rinehart & Company.
- Dunn, N. Wiliam. 1994. *Public Policy Analysis : An Introduction (Second Edition)*. New Jersey : : Prentice Hall International, Inc.
- _____. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta : Gajah Mada University Press.
- Dye, Thomas R. 1953. *Understanding Public Policy*, New Jersey: Prentice Hall, Inc. 1978. Easton, D. *The Political System*, New York: Knopf.
- _____. 1976. *Policy Analysis*. Alabama : University of Alabama Press.
- _____. 1981. *Understanding Public Policy (Sixth Edition)*. New Jersey : Prentice Hall International Inc.
- Edwards III, George C. 1978. *The Policy Predicament*. San Fransisco: W. H. Freeman & Company.
- Farnham, David dan Horton, Sylvis, (ed), 1993. *Managing The New Public Servic*. London : Mac Millan.
- Fisher, Frank, Miller Gerald J., dan Sidney Mara S. (Editors). 2007. *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods*. Boca Raton FL: CRC : Press Taylor and Francis Group.

- Grant, W.P., Paterson, W. dan Whitson, C. 1988. *Government and the chemical industry*. Oxford : Clarendon press.
- Grindle, MS. Dan Thomas, J. W. 1995. *Public Choices and Public Change: The Political Economy of Reform in Developing Countries*, Baltimore and London : The Jhon Hopkins University Press,.
- Hasibuan, Malayu, 2006. *Manajemen, Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Hill, Michael (ed). 1997. *The Policy Process: A Raeder. Second Edition*. London: Prentice Hall.
- Hogwood, Brain W., and Gunn. 1984. *Policy Analysis for the Real World*. New York : Oxford University Press.
- Idris, Zihardi, 2009. *Kajian tingkat kepuasan pengguna angkutan umum di DIY*, jurnal dinamika teknik sipil, vol 9, nomor 2 : 189 -196.
- Islamy, Irfan. 2000. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan* *Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Jones, C. O. 1970. *An Introduction to Study of Public Policy*, Massachussetts: Duxbury Press.
- _____. 1996. *Pengantar Kebijakan Publik (Public Policy)*. Terjemahan Ricky Ismanto. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- _____. 1999. *An Introduction to The Study of Public Policy*, 3th ed. Wadsworth, inc
- Keban, Yeremias, T. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik: Konsep, Teori, dan Isu, Edisi Kedua. Cetakan Pertama*. Yogyakarta: Penerbit Gaya Media.
- Kantor Litbang dengan LPPM ITB, 2003. *Studi perubahan armada angkot menjadi bus sedang dan bus besar di kota bandung, ringkasan eksekutif*. Bandung.
- Richardson, JJ. Dan Jordan, A.G, 1979. *Governing under pressure: the policy process in A post parliamentary democracy*. Oxford : Martin Robertson Press

- Rogeers, D.I and Whetten, D.A. (eds) 1982. *Interorganizational coordination: theory, research, and implementation*. Ames : Iowa State University Press.
- Michael Hill and Peter Hupe, 2002. *Implementing Public Policy: Governance in Theory and in Practice*. London : SAGE Publication.
- Moleong, J. Lexy. 1999. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Munawar, Ahmad, 2007. *Public transport reform in Indonesia, a case study in the city of Yogyakarta, proceedings of world academy of science, engineering and technology*, vol. 22, issn 1307 – 6884.
- Nasution. 1992. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung : Tarsito.
- Nazir, Mohammad. 1988. *Metode Penelitian*. Jakarta : Ghalia Indonesia.
- Nugroho, Riant. 2003. *Kebijakan Publik, Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi*. Jakarta: PT: Elex Media Komputindo.
- Parson, Wayne. 2008. *Public Policy: Pengantar Teori & Praktik Analisis Kebijakan*. Jakarta: Kencana.
- Soegoto, Dedi Sulistiyo, 2011. *Peningkatan Prasarana, sarana, system operasi pelayanan jasa angkutan umum bis kota Damri berdasarkan Ekspektasi dan persepsi Penumpang*, majalah ilmiah Unikom, vol. 8, No. 2, Universitas Komputer Indonesia.
- Subarsono, AG. 2005. *Analisis Kebijakan Publik, Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Tamin, 1999. *Konsep manajemen kebutuhan transportasi (MKT) sebagai alternatif pemecahan masalah transportasi perkotaan di DKI Jakarta*, jurnal perencanaan wilayah dan kota, vol. 10, no.1., 10 – 22.
- Thompson, J.D., 1967. *Organization in action*. New York : McGraw-Hill.
- Winarno, Budi. 2004. *Kebijakan Publik. Teori, Proses, dan*

Studi Kasus. Yogyakarta:
CAPS, 2012.

TENTANG PENULIS

- ¹ Syafruddin, S.Sos.,M.Si adalah dosen Sekolah Tinggi Ilmu Kepolisian PTIK Jakarta, yang sedang menempuh Program Doktor Pasca Sarjana FISIP Universitas Padjadjaran Bandung.
- ² Dr. Dra. Hj. Sintaningrum, M.T. adalah dosen Program Pascasarjana FISIP Universitas Padjadjaran Bandung yang merupakan promotor dari penulis’.
- ³ Prof. Drs. H. A. Djadja Saepullah, M. A., Ph.D. adalah dosen Program Pascasarjana FISIP Universitas Padjadjaran Bandung yang merupakan co promotor dari Penulis’.
- ⁴ Ida Widianingsih, S.IP., M.A., Ph.D. adalah dosen Program Pascasarjana FISIP Universitas Padjadjaran Bandung yang merupakan co promotor dari Penulis’.