
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN ANGKUTAN UMUM MASSAL BERBASIS BUS RAPID TRANSIT (BRT) DALAM MEWUJUDKAN SISTEM TRANSPORTASI PUBLIK PERKOTAAN YANG BERKEADILAN DAN BERKELANJUTAN DI PROVINSI DKI JAKARTA

Sunardi Manampiar Sinaga¹, Muchlis Hamdi², Sadu Wasistiono³, Sampara Lukman⁴
^{1,2,3,4}Institut Pemerintahan Dalam Negeri (IPDN)
Email: sunardi.ms@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi kebijakan pengembangan Angkutan Umum Massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam mewujudkan sistem transportasi publik perkotaan yang berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dengan teknik pengumpulan data berupa observasi, wawancara mendalam dan studi kepustakaan. Analisis data penelitian dilakukan dengan menggunakan teknik triangulasi. Hasil penelitian menemukan bahwa implementasi kebijakan pengembangan angkutan massal berbasis BRT telah memberikan dampak positif berupa mengurangi kemacetan dan tertatanya sistem transportasi perkotaan. Namun harus implementasi kebijakan ini masih menyisahkan masalah. Implementasi kebijakan ini cenderung berorientasi predict and provide dalam kerangka mengatasi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas di perkotaan, dan cenderung mengabaikan rasa keadilan pengguna sarana transportasi dan *stakeholder* pembangunan lainnya yang ikut berkontribusi dalam kegiatan transportasi publik. Implementasi kebijakan ini belum berjalan optimal dan masih memiliki keterbatasan-keterbatasan, baik dari sisi perencanaan, penentuan tarif dan sistem pembayaran, operasional, dan pengawasan kebijakan.

Kata kunci: implementasi kebijakan, angkutan umum massal, transportasi publik.

Abstract

The purpose of this study was to analyze the implementation of the policy of developing Bus Rapid Transit (BRT)-based mass public transportation in realizing a just and sustainable urban public transportation system in DKI Jakarta Province. This research uses qualitative methods with data collection techniques such as observation, in-depth interviews and literature study. Research data analysis was performed using triangulation techniques. The results of the study found that the implementation of the BRT-based mass transit development policy had a positive impact in the form of reducing congestion and the orderliness of the urban transportation system. However, the implementation of this policy must still be a problem. The implementation of this policy tends to be predictive and provide oriented in the framework of overcoming traffic congestion and traffic chaos in urban areas, and tends to ignore the sense of fairness of transportation facility users and other development stakeholders who contribute to public transportation activities. The implementation of this policy has not run optimally and still has limitations, both in terms of planning, determining rates and payment systems, operational, and policy supervision.

Keywords: policy implementation, mass public transportation, public transportation.

A. PENDAHULUAN

Salah satu masalah publik yang mengemuka seiring dengan perkembangan masyarakat perkotaan adalah pengelolaan transportasi publik. Hampir semua kota besar di Indonesia mengalami masalah transportasi yang kompleks termasuk Jakarta. Bahkan Kota Jakarta yang merupakan Ibukota Negara Republik Indonesia telah diprediksi akan mengalami stagnasi yang sangat akut akibat kemacetan lalu lintas yang berlarut-larut. Jakarta sebagai pusat pertumbuhan ekonomi nasional berdampak pada meningkatnya kebutuhan masyarakat pada transportasi yang cepat, dan sekaligus memunculkan masalah transportasi.

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan suatu negara terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat. Tingginya keberagaman dan karakteristik masyarakat menjadikan masalah transportasi menjadi suatu masalah yang krusial bagi para pemangku jabatan di pemerintahan. Perencanaan yang tepat dan cermat dalam membuat suatu kebijakan menjadi suatu langkah awal yang dibutuhkan dalam mengatasi masalah transportasi (Pambagio, 2013). Peran strategis transportasi disebabkan karena transportasi memiliki dua fungsi penting yakni, sebagai penggerak pembangunan dan melayani kegiatan nyata (Sani, 2010).

Permasalahan transportasi khususnya transportasi darat di Jakarta masih menyisahkan masalah. Permasalahan transportasi perkotaan umumnya meliputi kemacetan lalu lintas, parkir, angkutan umum, polusi dan masalah ketertiban lalu lintas (Munawar, 2007). Menurut Parekesit (2014), potret kemacetan di Jakarta pada dasarnya diakibatkan oleh: pertumbuhan kendaraan yang tidak terkendali, ketersediaan dan penggunaan angkutan umum yang belum memadai, dan rendahnya disiplin berlalu lintas. Kemacetan ini pada akhirnya menimbulkan dampak negatif berupa; kerugian waktu dan nilai ekonomis akibat kecepatan perjalanan rendah dan waktu tempuh semakin lama, pemborosan energi, keausan kendaraan yang berujung pada tingginya biaya perawatan kendaraan, menimbulkan polusi udara, dan peningkatan stress di kalangan pengguna jalan.

Penelitian Yafiz (2002), menungkapkan bahwa penyebab timbulnya permasalahan transportasi di Kota Jakarta adalah pengaturan trayek yang belum didasarkan pada kebutuhan pasar, dan kesadaran berlalu lintas pengemudi, petugas, penumpang dan masyarakat pengguna jalan yang relatif rendah. Sementara pada saat yang sama angkutan umum reguler masih juga menyisahkan persoalan berupa masih banyaknya kendaraan yang tidak laik jalan, maraknya aksi pencopetan dan pengamen, tidak tertibnya sopir yang menunggu penumpang di luar terminal dan di persimpangan jalan. Demikian pula dengan adanya pedagang kaki

lima yang berjualan di pinggir jalan serta rendahnya disiplin lalu lintas pengguna jalan telah ikut berkontribusi bagi terjadinya kemacetan.

Tingginya mobilitas penduduk dan barang di Jakarta nyatanya belum diimbangi ketersediaan transportasi umum yang memadai, aman dan nyaman. Akibatnya kendaraan bermotor pribadi baik kendaraan roda empat maupun sepeda motor pertumbuhannya dari tahun ke tahun sangat pesat tidak sebanding dengan pertumbuhan panjang jalan. Data Statistik Transportasi DKI Jakarta menunjukkan bahwa tahun 2013 jumlah kendaraan bermotor sudah mencapai 16.072.689 unit, jika seluruh kendaraan ini disusun tidak akan mencukupi panjang jalan di Jakarta yang hanya 6.936.843,26 meter, artinya setiap satu unit kendaraan bermotor 7 hanya mencapai 0,43 meter atau jika dibandingkan dengan luas jalan di Jakarta 48.402.763,16 m², maka satu unit kendaraan bermotor hanya mencapai 3,02 m². Sementara upaya untuk membangun jalan terkendala dengan terbatasnya lahan yang ada, sehingga pertumbuhan panjang jalan sangat kecil dibandingkan yang dibutuhkan. Dilihat dari sisi kebutuhan perjalanan, jumlah perjalanan harian ke dan dari Kota Jakarta menurut data yang dilansir Dinas Perhubungan DKI Jakarta tahun 2015 adalah sebesar 25,7 juta perjalanan/hari, terdiri dari 18,8 juta perjalanan/hari di DKI Jakarta dan 6,9 juta perjalanan/hari Bodetabek ke Jakarta. Dari 25,7 juta perjalanan/hari tersebut, diperkirakan 25,2 juta atau setara 98% menggunakan kendaraan pribadi, sedangkan proporsi penggunaan angkutan umum hanya 2%.

Merujuk pada berbagai fakta tersebut, dibutuhkan adanya kebijakan pengelolaan sistem transportasi publik perkotaan yang terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, aman, nyaman, dan dengan biaya yang terjangkau dengan daya beli masyarakat. Dalam kerangka inilah, Pemerintah DKI Jakarta telah menetapkan kebijakan implementasi Pola Transportasi Makro (PTM) sebagaimana tertuang dalam Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Kebijakan PTM dalam kerangka Pola Transportasi Makro ini dimaksudkan sebagai upaya dalam rangka mewujudkan sistem transportasi yang tidak hanya handal, namun berkeadilan dan berkelanjutan sesuai dengan kedudukan dan kewenangan Provinsi DKI Jakarta sebagai ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kebijakan PTM ini ditujukan bagi upaya penataan sistem transportasi yang efektif, efisien, lancar, dan terintegrasi. Kebijakan PTM itu meliputi kebijakan: Pengembangan Angkutan Umum Massal, Pembatasan Lalu Lintas, dan Peningkatan Kapasitas Jaringan.

Terkait Kebijakan Pengembangan Angkutan Umum Massal (Kebijakan Pengembangan AUM), kebijakan ini dilabelkan oleh adanya kenyataan bahwa tingginya mobilitas penduduk dan barang di Jakarta belum diimbangi ketersediaan transportasi umum yang aman dan nyaman. Oleh karena itu, opsi kebijakan pengembangan 10 angkutan umum menjadi pilihan yang rasional dalam upaya penataan sistem transportasi publik perkotaan. Bagi Wright & Fjellstrom (2002), pilihan pada opsi angkutan umum yang dirumuskan ke dalam suatu kebijakan merupakan pilihan tentang masa depan sebuah kota. Pada posisi demikian, transportasi publik memang seharusnya berperan dalam meningkatkan kualitas hidup warga kota, seperti membuat masyarakat menjadi tertib dan teratur, punya estimasi waktu yang jelas, mempermudah mobilisasi dan menjadi tolok ukur kemajuan sebuah kota.

Hingga saat ini Kebijakan Pengembangan Angkutan Umum Massal di Jakarta yang telah diimplementasikan adalah KRL Jabodetabek, kereta api bandara dan BRT (Bus Rapid Transit) yang dikenal dengan nama “Trans Jakarta”, sementara yang lainnya dalam proses pembangunan. Dari ketiga jenis angkutan umum tersebut, pengembangan BRT (Bus Rapid Transit) atau dikenal dengan “Trans Jakarta” telah mendapatkan perhatian tersendiri dari Pemerintah DKI Jakarta. Bahkan kerap dijadikan komoditas politik menjelang suksesi kepemimpinan di DKI Jakarta. Pengembangan Trans Jakarta diyakini sebagai salah satu strategi pengelolaan transportasi publik perkotaan yang mampu mengatasi masalah kemacetan ibu kota dan ketersediaan angkutan umum yang aman, nyaman, cepat sampai serta berbiaya murah, yang hingga saat ini merupakan masalah yang belum terpecahkan sepenuhnya. Membangun sistem angkutan massal yang cepat berbasis bus (BRT) bisa dibidang solusi tercepat dan termurah. Meskipun diakui bahwa tujuan menciptakan jaringan transportasi publik bukanlah untuk memberantas kemacetan, tetapi memberikan alternatif kepada masyarakat, bukan memberantas kemacetan.

Berbagai penelitian terkait dengan kebijakan sistem transportasi di kota-kota besar di seluruh dunia telah banyak dilakukan (Wish, 1982; Wildon, 1939; Hafis, dkk., 2013), namun setelah melihat kajian pustaka, maka Peneliti melihat bahwa masih tersisa *gap* yang membedakan kajian yang sudah ada, terutama pada implementasi kebijakan pengembangan transportasi oleh keunikan setiap wilayah, yang dalam disertasi ini adalah Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta. Oleh karena itu, maka tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis implementasi kebijakan pengembangan Angkutan Umum Massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam mewujudkan sistem transportasi publik perkotaan yang berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta.

B. KERANGKA TEORI

Keberhasilan implementasi kebijakan pengembangan Angkutan Umum Massal (AUM) di Jakarta ini dapat ditinjau dari teori van Meter dan van Horn. Dalam konteks ini, van Meter dan van Horn menunjukkan enam faktor yang turut menentukan keberhasilan implementasi kebijakan, yaitu: ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan kebijakan, sumber-sumber kebijakan, karakteristik badan-badan pelaksana, kondisi-kondisi ekonomi, sosial dan politik, sikap para pelaksana; dan komunikasi antar organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatanpelaksanaan.

Merujuk pada teori ini, hal yang perlu digali lebih lanjut, *pertama*, ukuran dan tujuan kebijakan diperlukan untuk mengarahkandalam melaksanakan kebijakan, hal tersebut dilakukan agar sesuai dengan program yang sudah direncanakan. *Kedua*, sumber daya kebijakan merupakan keberhasilan proses implementasi kebijakan yang dipengaruhi dengan pemanfaatan sumber daya manusia, biaya, dan waktu (van Meter & van Horn, 1975). Sumber-sumber kebijakan tersebut sangat diperlukan untuk keberhasilan suatu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah. Sumber daya manusia sangat penting karena sebagai sumber penggerak dan pelaksana kebijakan, modal diperlukan untuk kelancaran pembiayaan kebijakan agar tidak menghambat proses kebijakan. Waktu merupakan bagian yang penting dalam pelaksanaan kebijakan, karena waktu sebagai pendukung keberhasilan kebijakan. Sumber daya waktu merupakan penentu pemerintah dalam merencanakan dan melaksanakan kebijakan.

Ketiga, keberhasilan kebijakan bisa dilihat dari sifat atau ciri-ciri badan/instansi pelaksana kebijakan. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para badan atau instansi pelaksananya. Subarsono (2006), mengungkapkan kualitas dari suatu kebijakan dipengaruhi oleh kualitas atau ciri-ciri dari para aktor, kualitas tersebut adalah tingkat pendidikan, kompetensi dalam bidangnya, pengalaman kerja, dan integritas moralnya. Komponen dari model ini terdiri dari stuktur- struktur formal dari organisasi-organisasi dan atribut-atribut yang tidak formal dari personil mereka, disamping itu perhatian juga perlu ditujukan kepada ikatan-ikatan badan pelaksana dengan pameran-pameran serta dalam penyampaian kebijakan.

Keempat, dampak kondisi-kondisi ekonomi, sosial dan politik pada kebijakan publik merupakan pusat perhatian yang besar selama dasawarsa yang lalu. van Meter dan van Horn mengungkapkan bahwa: sejauh mana lingkungan eksternal ikut

mendukung keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan, lingkungan eksternal tersebut adalah ekonomi, sosial, dan politik. Dukungan sumber daya ekonomi dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan dan dalam lingkungan politik dukungan elite politik sangat diperlukan dalam mendukung keberhasilan implementasi kebijakan (van Meter & van Horn, 1975).

Perubahan kondisi ekonomi, sosial dan politik dapat mempengaruhi interpretasi terhadap masalah dan dengan demikian akan mempengaruhi cara pelaksanaan program, variasi-variasi dalam situasi politik berpengaruh terhadap pelaksanaan kerja. Peralihan pemerintahan dapat mengakibatkan perubahan-perubahan dalam cara pelaksanaan kebijakan-kebijakan tanpa mengubah kebijakan itu sendiri.

Kelima, karakteristik agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi. Sikap para pelaksana dalam menjalankan tugas dan tanggungjawab sebagai pelaksana kebijakan harus dilandasi dengan sikap disiplin. Hal tersebut dilakukan karena dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, setiap badan/instansi pelaksana kebijakan harus merasa memiliki terhadap tugasnya masing-masing berdasarkan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

Keenam, komunikasi memegang peranan penting bagi berlangsungnya koordinasi implementasi kebijakan. Standar dan tujuan kebijakan memiliki efek tidak langsung pada kinerja, apa pengaruh ini terhadap variabel dependen ditengahi oleh variabel independen lain. Jelas yang memberikan pelayanan publik akan dipengaruhi oleh cara yang standar dan tujuan komunikasi untuk pelaksana dan sejauh mana standar dan tujuan memfasilitasi pengawasan dan penegakan hukum (van Meter & van Horn, 1975). Standar dan tujuan tidak langsung berdampak pada disposisi pelaksana melalui kegiatan komunikasi interorganisasi.

Hubungan antara sumber daya dan lingkungan ekonomi, sosial, dan politik dari yurisdiksi menerapkan (atau organisasi) menunjukkan bahwa ketersediaan sumber daya fiskal dan lainnya dapat menciptakan permintaan oleh warga negara swasta dan terorganisir kelompok-kelompok kepentingan-untuk partisipasi dalam dan implementasi berhasil dari program (van Meter & van Horn, 1975). Prospek manfaat dari program ini dapat menyebabkan kelompok dinyatakan diam untuk menekan partisipasi maksimum. Berdasarkan sumber daya terbatas yang tersedia, warga negara kepentingan pribadi dan terorganisir dapat memilih untuk menentang kebijakan atas dasar bahwa manfaat dari

partisipasi sedikit dibandingkan dengan biaya potensial.

Implementasi kebijakan itu sendiri merupakan hal yang sangat strategis dalam proses pencapaian suatu tujuan organisasi pemerintah, karena implementasi merupakan perwujudan dari tindakan pemerintah dalam mencapai suatu tujuan tertentu. Implementasi kebijakan ditujukan untuk memberikan pelayanan atau merubah perilaku masyarakat atau kelompok sasaran. Hal demikian ditegaskan Wahab bahwa fokus analisis implementasi kebijaksanaan itu akan mencakup usaha- usaha yang dilakukan oleh pejabat-pejabat atau lembaga-lembaga di tingkat pusat untuk mendapatkan kepatuhan dari lembaga-lembaga atau pejabat-pejabat di tingkat yang lebih rendah atau daerah dalam upaya mereka untuk memberikan pelayanan atau merubah perilaku masyarakat atau kelompok sasaran dari program yang bersangkutan (Wahab, 2004).

Lebih dari itu Islamy (1984), melalui analisis implementasi kebijakan, pembuat kebijakan tidak hanya ingin melihat kebijakannya telah dilaksanakan oleh masyarakat, tetapi juga ingin mengetahui seberapa jauh kebijakan tersebut telah memberikan konsekuensi positif dan negatif bagi masyarakat.

C. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kualitatif dengan paradigma *post positivisme*, yang berusaha mengungkapkan realitas atau fakta sosial yang secara ontologis tidak dapat dipahami secara utuh oleh keterbatasan manusia (Chadwick, dkk., 1991; Moleong, 2002). Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi, wawancara dan studi dokumentasi. Data yang diperoleh selanjutnya dianalisis melalui tiga tahap yaitu reduksi data, penyajian data, dan verifikasi (Miles & Huberman, 1984).

Penentuan informan dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive sampling*. Informan dalam penelitian ini berasal dari unsur Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta seperti Deputy Gubernur bidang Transportasi dan Dinas Perhubungan, unsur pengelola TransJakarta, Organda Provinsi DKI Jakarta, dan Dirlantas Polda Metro Jaya. Selain informan dari beberapa unsur di atas, juga dipilih informan dari unsur Koperasi Angkutan Umum di DKI Jakarta, Pengusaha Angkutan Umum di DKI Jakarta, Masyarakat Pemerhati Transportasi Publik, dan Pengamat Kebijakan Transportasi Publik.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Trans Jakarta atau yang umum disebut sebagai Busway adalah sebuah sistem transportasi berbasis Bus Rapi Transit (BRT) yang dirancang sebagai moda transportasi bagi warga Jakarta, yang sudah beroperasi sejak tahun 2004. Kehadiran TransJakarta merupakan wujud dari komitmen Pemerintah Daerah DKI Jakarta dalam mengelola transportasi publik perkotaan yang dirasa belum tertata dan terkelola dengan baik. Trans Jakarta merupakan program andalan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui kebijakan pengembangan angkutan umum berbasis BRT. Melalui kebijakan berbasis “Trans Jakarta” ini diharapkan dapat menjadi alternatif bagi masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum guna mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas. Melalui kebijakan ini, publik pengguna transportasi perkotaan diberikan pilihan untuk menggunakan salah satu moda transportasi yang layak dan nyaman.

Sebagai sebuah kebijakan, tentu dalam tataran implementasinya membutuhkan analisis lebih lanjut apakah telah sesuai dengan yang tujuan dan harapan dari kebijakan tersebut. Untuk menganalisis implementasi kebijakan ini, peneliti menggunakan model implementasi kebijakan Van Meter dan Van Horn. Kedua pakar kebijakan publik ini menawarkan suatu model dasar dengan enam variabel yang membentuk kaitan antara kebijakan dan kinerja. Model yang ditawarkan Van Meter dan Van Horn ini tidak hanya menentukan hubungan-hubungan antar variabel-variabel bebas dan variabel terikat mengenai kepentingan-kepentingan, tetapi juga menjelaskan hubungan-hubungan antara variabel-variabel bebas. Lebih lanjut mereka menyatakan bahwa secara implisit, kaitan yang tercakup dalam model tersebut menjelaskan hipotesis-hipotesis yang dapat diuji secara empirik.

Selain itu, indikator-indikator yang memuaskan dapat dibentuk dan data yang tepat dapat dikumpulkan. Dengan menggunakan pendekatan masalah seperti ini diharapkan dapat menguraikan proses-proses dengan cara melihat bagaimana keputusan-keputusan kebijakan dilaksanakan dibandingkan hanya sekedar menghubungkan variabel bebas dan variabel terikat dalam satu cara yang semena-mena (Winarno, 2016). Dalam konteks studi ini, keenam variabel tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Standar Ukuran dan Tujuan Kebijakan

Setiap kebijakan tentu mempunyai ukuran dan tujuan yang menjadi dasar dalam menentukan kinerja implementasi kebijakan. Dengan perkataan lain, kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya dari ukuran dan tujuan kebijakan. Dalam

konteks inilah isi kebijakan menjadi penting untuk menelaah ke mana arah implementasi kebijakan pengembangan “Trans Jakarta”. Hal ini sekaligus mengisyaratkan bahwa implementasi kebijakan pengembangan angkutan umum massal berbasis “TransJakarta” di DKI Jakarta pasti memiliki ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan kebijakan dan ukuran dan tujuan dimaksud tentu mempengaruhi implementasi kebijakan pemerintah DKI Jakarta.

Implementasi kebijakan pengembangan angkutan umum massal berbasis BRT di DKI Jakarta merupakan pengejawantahan tanggung jawab Pemerintah Daerah DKI Jakarta sebagaimana dimanatkan dalam Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 sebagai pengganti dari Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 12 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kereta Api, Sungai, dan Danau serta Penyeberangan di Provinsi DKI Jakarta, di mana Pemerintah DKI Jakarta dibebankan untuk menjamin ketersediaan angkutan umum massal bagi memenuhi kebutuhan angkutan orang. Target yang direncanakan dengan adanya kebijakan angkutan umum massal adalah 60% perjalanan penduduk menggunakan angkutan umum, kecepatan rata-rata jaringan jalan 35 km/jam untuk transportasi jalan, dan terciptanya kondisi aman, nyaman, dan terjangkau untuk transportasi kereta api, perairan, dan udara.

Penyusunan Peraturan Daerah ini pada dasarnya bertujuan untuk: (a) mewujudkan Transportasi yang dapat meningkatkan dan menjaga kualitas lingkungan hidup; (b) mewujudkan Transportasi yang handal, berkemampuan tinggi, dan diselenggarakan secara terpadu, tertib, aman, lancar, nyaman, dan efisien sesuai dengan kedudukan Daerah sebagai ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia; (c) mewujudkan Transportasi yang dapat menunjang, menggerakkan, dan mendorong pusat kegiatan guna meningkatkan produktifitas dan daya saing Daerah dengan kota di dunia; (d) menyediakan prasarana dan sarana Transportasi di pusat kegiatan primer dan sekunder dan/atau antar pusat kegiatan untuk kelancaran penyelenggara negara dan/atau pemerintahan, pembangunan, dan masyarakat; dan (e) mengembangkan Transportasi yang terintegrasi dengan sistem regional, nasional, dan internasional.

2. Sumber-Sumber Daya Kebijakan

Keberhasilan proses implementasi kebijakan sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumberdaya yang tersedia. Sumberdaya dalam implementasi kebijakan tidak hanya mencakup sumberdaya manusia (*human resources*), tetapi juga sumberdaya non manusia (*non-human resources*) yang dapat berupa sumberdaya finansial dan sumberdaya

waktu. Sumber daya kebijakan ini harus juga tersedia dalam rangka untuk memperlancar administrasi implementasi suatu kebijakan. Selain sumber daya manusia, sumber daya finansial dan waktu menjadi perhitungan penting dalam keberhasilan implementasi kebijakan. Kurangnya atau terbatasnya dana atau insentif lain dalam implementasi kebijakan adalah merupakan sumbangan besar terhadap gagalnya implementasi kebijakan.

Sumber daya manusia merupakan sumber daya yang paling penting dalam pelaksanaan kebijakan. Sumber daya yang dipilih berdasarkan asas efektif dan efisien dapat menjadi salah satu faktor pendorong agar pelaksanaan kebijakan dapat berjalan dengan baik. Permasalahan sistem kebijakan dari implementasi moda transportasi berbasis BRT seperti TransJakarta juga tak luput dari permasalahan sumber daya manusia yang terlibat langsung dalam sistem tersebut, dari masing-masing organisasi yang berperan sebagai pelaksana pendukung sistem BRT TransJakarta dari hasil beberapa wawancara informan ditemukan permasalahan dalam menangani sumber daya manusia, termasuk di dalamnya mengenai kesejahteraan anggota organisasi yang ikut mendukung sistem BRT TransJakarta, terlebih lagi mengenai angkutan massal lain yang bersinggungan trayek dan jalurnya dengan sistem BRT TransJakarta.

Hal ini juga akan menjadi bagian terpenting dalam implementasi kebijakan sistem BRT TransJakarta yang telah dijalankan. Dari hasil wawancara dengan beberapa informan mengenai sumber daya manusia yang mendukung sistem BRT TransJakarta didapatkan informasi bahwa untuk menunjang moda transportasi massal BRT Transjakarta, Badan Layanan Umum Transjakarta (BLUJT) didukung oleh 9000 karyawan yang terdiri dari pramudi, petugas pengamanan, petugas tiket dan petugas kebersihan.

Dari hasil wawancara tergambar bahwa sumber daya manusia yang ada sekarang pada PT. Trans Jakarta sangatlah besar dibandingkan dengan sistem serupa yang diterapkan banyak negara dengan sistem BRT, dan itu kemungkinan akan terus bertambah seiring dengan rencana penambahan jalur lainnya. Akan tetapi masalah sumber daya manusia ini masih menjadi pekerjaan rumah yang harus diselesaikan oleh Pemda DKI Jakarta. Jumlah SDM yang ada di PT. TranJakarta masih sangat kurang sehingga dilakukan upaya pengoptimalan kinerja untuk menyelesaikan pekerjaan yang ada, tetapi upaya ini dinilai kurang maksimal, karena membebani pekerjaan di luar kemampuan dan berdampak pada pelaksanaan kebijakan menjadi tidak efektif.

Implementasi kebijakan menghubungkan antara tujuan kebijakan dan realisasinya dengan hasil kegiatan pemerintah. Ini sesuai dengan pandangan Van Meter dan Van Horn

bahwa tugas implementasi adalah membangun jaringan yang memungkinkan tujuan kebijakan publik direalisasikan melalui aktivitas instansi pemerintah yang melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan dan sumber daya yang digunakan. Kecukupan sumberdaya mulai dari sumberdaya manusia, dana maupun sarana dan prasarana sehingga implementasi bisa sesuai yang diharapkan. Muaranya adalah sikap atau disposisi implementor, meskipun semuanya baik tetapi pelaksanaannya kurang baik dalam menyikapi program, maka implementasi bisa terhambat pelaksanaannya.

3. Komunikasi Antar Organisasi dan Aktivitas Pelaksana

Dalam melaksanakan implementasi kebijakan publik perlu adanya komunikasi antar pihak pelaksana implementasi, sama seperti halnya implementasi kebijakan dari Trans Jakarta yang menggunakan sistem BRT. Dari hasil penelitian dapat diketahui bahwa sistem BRT di Jakarta dengan konsep TransJakarta tidak hanya sistem BRT saja, akan tetapi ada sistem non BRT yang melayani rute di luar 12 koridor Trans Jakarta yang mencakup 200 lintasan. Hal ini aktifitas pelaksana bukan hanya sistem BRT tetapi juga non BRT yang telah dikemukakan. Dari 200 lintasan yang sudah ada, ternyata belum secara maksimal menjangkau seluruh wilayah di DKI Jakarta. Dari dua layanan yang telah dilakukan seperti BRT dan non BRT dapat diketahui dua layanan tersebut dalam aktifitas pelaksanaannya berbeda, bila dengan layanan BRT Trans Jakarta dengan adanya halte pemberhentian khusus yang selama ini sudah dilakukan, sedangkan layanan non BRT Trans Jakarta yaitu dengan adanya Bus Stop yaitu pemberhentian dengan penanda tiang untuk berhentinya bus.

Pola komunikasi yang dibangun antara PT. Trans Jakarta sebagai BUMD yang memegang kendali akan jalur dan trayek TransJakarta dikritisi oleh perwakilan organda. Komunikasi organisasi dalam menjalankan program BRT TransJakarta ini pun sebenarnya sudah dibicarakan oleh organda sebagai organisasi angkutan umum daerah yang telah lama beroperasi di wilayah DKI Jakarta, hanya saja komunikasi tersebut baru dijalin antara organda dengan Dinas Perhubungan yang menanganin masalah perijinan trayek angkutan umum. Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Organda, maupun angkutan umum masih belum menemukan komunikasi yang pas dalam pelaksanaan program transportasi massal berbasis BRT di Jakarta, hanya saja untuk komunikasi yang sudah dibangun di awal mengikuti program pemerintah daerah melalui instruksi Gubernur, tinggal pelaksanaannya saja yang harus menyeluruh hingga tingkat bawah. Kesepakatan yang terjadi antar organisasi pelaksana ini harus terus dibangun sebagai implementasi kebijakan untuk mewujudkan moda

transportasi terpadu di DKI Jakarta. Dalam organisasi publik pemimpin organisasi atau atasan (Gubernur) mestinya mampu mengkomunikasikan dan menciptakan kondisi kerja staf atau implementor untuk memiliki kapasitas dan motivasi kerja sebagaimana yang dikehendaki oleh kebijakan publik itu sendiri. Kesepakatan yang terjadi antar organisasi pelaksana ini harus terus dibangun sebagai implementasi kebijakan untuk mewujudkan moda transportasi terpadu di DKI Jakarta.

Hal ini sejalan dengan pendapat Van Meter dan Van Horn (1975) dalam memandang implementasi kebijakan harus dilakukan secara kolektif kolegial untuk publik, baik tindakan dari individu maupun kelompok yang kesemuanya diarahkan pada pencapaian tujuan yang telah ditetapkan dalam keputusan kebijakan sebelumnya. Kebijakan menuntut ketersediaan sumber daya, baik berupa dana maupun insentif lain. Kinerja kebijakan akan rendah apabila dana yang dibutuhkan tidak tersedia secara memadai. Kejelasan standar dan sasaran tidak menjamin implementasi yang efektif apabila tidak dibarengi dengan adanya komunikasi antar implementor kebijakan dalam organisasi. Dalam implementasi kebijakan harus memahami apa yang ideal bagi kebijakan, sebab apa yang diimplementasikan menjadi tanggung jawab para implementor tersebut. Faktor komunikasi merupakan hal yang sering dipandang rumit dan yang sangat potensial untuk terjadinya penyimpangan komunikasi.

4. Karakteristik Badan Pelaksana

Pusat perhatian pada agen pelaksana meliputi organisasi formal dan organisasi informal yang akan terlibat pengimplementasian kebijakan publik. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksananya. Selain itu, cakupan atau luas wilayah implementasi kebijakan perlu juga diperhitungkan manakala hendak menentukan agen pelaksana. Semakin luas cakupan implementasi kebijakan, maka seharusnya semakin besar pula agen yang dilibatkan.

Dalam menangani sistem BRT TransJakarta, Pemda DKI Jakarta melalui Dinas Perhubungan berkoordinasi dengan PT. TransJakarta sebagai BUMD memberikan anggaran tiap tahunnya untuk pengelolaan sistem BRT Trans Jakarta agar tetap profesional, khususnya dalam penambahan armada bus, pemberdayaan SDM, dan kerjasama dengan mitra PT. Trans Jakarta dalam membangun infrastruktur sistem BRT TransJakarta yang berkesinambungan. Mengenai alokasi anggaran yang diberikan Pemda DKI, Dishub memberikan informasinya bahwa anggaran yang diberikan terkait khususnya untuk penambahan armada untuk eksiting

operator dari mitra.

Karakteristik yang dibangun dengan pola mitra dengan beberapa koperasi angkutan umum dan organda adalah pola mitra bersinergi, walaupun berada dalam naungan PT TransJakarta, para mitra ini tetap terhubung satu sama lain dengan sistem BRT TransJakarta. Hanya saja pola mitra ini belum se seluruhnya utuh, dikarenakan kesesuaian tarif antar moda transportasi yang ada dalam sistem BRT TransJakarta, angkutan umum lainnya seperti mikrolet, kwk, dan lainnya. Ketidakesesuaian tarif tersebut juga menyebabkan antar moda transportasi juga saling memperebutkan pasar, padahal tarif yang sudah ditetapkan Dishub dalam peraturan yang dikeluarkan sudah sayang terjangkau bagi masyarakat yang menggunakan angkutan umum berbasis sistem BRT TransJakarta.

Tantangan yang dihadapi Jaklingko ini lagi-lagi juga berhadapan dengan pergeseran transportasi yang cepat dan murah, apalagi dengan hadirnya transportasi online seperti ojek online dan taksi online membuat masyarakat pengguna transportasi umum memilih moda transportasinya yang lebih cepat dan mudah dalam mengaksesnya, apalagi di tambah dengan tarifnya yang murah. Ini menjadi tantangan dalam sistem BRT TransJakarta dalam menyediakan interkoneksi transportasi yang cepat dan murah tersebut, tantang yang dihadapi untuk menghadirkan transportasi yang murah dan cepat ini kendalanya adalah sterilisasi jalur dan konektifitas antar trayek yang ada dalam sistem BRT TransJakarta.

Dalam rangka mensterilkan dan mengkonektifitaskan jalur sistem BRT TransJakarta diperlukan satuan gabungan khusus yang merupakan perangkat pelaksana implementasi kebijakan transportasi publik Transjakarta. Satuan Gabungan Khusus atau Satgas merupakan gabungan dari Kepolisian, Dishub DKI Jakarta, Garnisun, Propam Jakarta, Satpol PP, dan BLU Transjakarta. Karakteristik badan-badan pelaksana ini untuk memperlancar implementasi kebijakan transportasi publik sistem BRT TransJakarta perlu adanya koordinasi diantara para anggota satgas. Komunikasi yang tidak baik didalam koordinasi diantara satgas menyebabkan terhambatnya pencapaian tujuan kebijakan tersebut. Jalinan komunikasi harus dilaksanakan secara efektif agar pesan yang disampaikan dapat diterima dan dipahami.

Didalam menjalankan komunikasi antar organisasi badan-badan pelaksana, terdapat pembagian tugas. Untuk melakukan sterilisasi jalur busway, pengamanan halte busway, dan penertiban parkir liar, dilakukan oleh Kepolisian, Dishub DKI Jakarta, Garnisun, Propam Jakarta dan Satpol PP. Sementara untuk pengoperasian busway dilakukan oleh Badan Layanan Umum (BLU) Transjakarta. Permasalahan yang terjadi antara badan-badan pelaksana dalam sistem BRT TransJakarta adalah komunikasi yang masih kurang lancar,

apalagi mengenai perawatan armada bus yang memang masa kontraknya telah habis. Implementasi kebijakan ini pun belum sejalan dengan PT TransJakarta mengenai penyediaan armada bus, diharapkan penyediaan armada bus ini tidak perlu dengan membeli yang baru, cukup mengoperasikan kembali bus-bus yang tidak terpakai karena habis kontrak. Badan pelaksana seperti Dinas Perhubungan menghadapi permasalahan mengenai bus-bus yang masa pakainya sudah habis tapi masih bisa dipakai hanya saja tidak dimanfaatkan secara baik oleh PT. TransJakarta, yang pada akhirnya bus-bus tersebut menjadi besi tua yang hanya terparkir di pool TransJakarta dan di beberapa Terminal Bus Besar seperti Pulo Gadung.

Pada dasarnya kinerja implementasi kebijakan publik dalam sistem BRT TransJakarta sangat dipengaruhi oleh para agen pelaksananya, dalam hal ini agen pelaksana kebijakan publik meliputi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Organda, koperasi angkutan umum, dan juga PT TransJakarta sebagai operator. Hal ini senada dengan teori Van Meter dan Van Horn yang menjelaskan bahwa dalam implementasi suatu program, perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain, dalam hal ini diperlukan komunikasi yang baik dan berkesinambungan. Perlu komunikasi yang baik supaya tujuan kebijakan bisa disampaikan dan dimengerti dengan baik.

5. Kondisi Lingkungan Ekonomi, Sosial, dan Politik

Ada beberapa kendala yang dihadapi oleh implementor dalam mengimplementasikan sebuah kebijakan publik. Hambatan-hambatan tersebut diantaranya kondisi yang berlangsung didalam suatu negara atau daerah seperti secara gejolak ekonomi, sosial, dan politik. Kondisi tersebut berpengaruh terhadap pelaksanaan sebuah kebijakan. Masalah yang mempengaruhi implementasi kebijakan transportasi publik bus Transjakarta adalah lingkungan ekonomi, sosial, dan politik. Dari sudut pandang ekonomi, sosial, dan politik implementasi kebijakan bus Transjakarta busway yang dijalankan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah cukup bagus.

Dalam perkembangan sistem BRT TransJakarta yang telah di jalankan beberapa tahun, aspek yang menyentuh bukan hanya dari sisi orientasi bisnis maupun orientasi keuntungan, selain itu sisi sosial juga berperan dalam pengembangan sistem BRT TransJakarta. Dari bentuk perusahaan memang PT TransJakarta selain harus mencari untung akan tetapi juga bisa sebagai perusahaan yang mengemban misi sosial karena PT TransJakarta hadir karena kebijakan Pemda DKI Jakarta dalam menyediakan fasilitas transportasi massal yang murah, cepat, aman, dan nyaman yang juga bertujuan untuk

mengurangi kemacetan serta membuat para pemilik kendaraan pribadi beralih ke moda transportasi massal seperti sistem BRT TransJakarta.

Selain aspek sosial dalam pembentukan PT. TransJakarta dengan sistem BRT-nya, yang tak boleh luput adalah aspek ekonominya, seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, PT TransJakarta harus bisa membantu masyarakat dalam pelayanan transportasi yang murah. Bicara mengenai tarif, TransJakarta juga harus bisa menyesuaikan tarif dengan kemampuan ekonomi masyarakat tapi juga tidak lepas dari kemampuan PT. TransJakarta dalam mengelola keuangannya. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta menilai penerapan tarif untuk masyarakat pengguna TransJakarta bukan bicara hanya murah atau tidaknya tarif, akan tetapi lebih kepada kebijakan sterilasi jalur TransJakarta agar perjalanan menggunakan TransJakarta jadi lebih cepat dibandingkan dengan menggunakan transportasi umum lainnya, apalagi persaingan dengan angkutan umum berbasis online, tingkat kecepatan menjadi prioritas, tentunya selain kecepatan faktor keselamatan dan kenyamanan menjadi prioritas masyarakat dalam memilih jenis angkutan umum.

Fakta yang terungkap dari wawancara dengan informan Dishub, aspek sosial, ekonomi, dan politik sangat mempengaruhi implementasi kebijakan dalam sistem BRT TransJakarta. Implementasi kebijakan menghubungkan antara tujuan kebijakan dan realisasinya dengan hasil kegiatan pemerintah. Hal ini sesuai dengan pandangan Van Meter dan Horn bahwa tugas implementasi adalah membangun jaringan yang memungkinkan tujuan kebijakan publik direalisasikan melalui aktivitas instansi pemerintah yang melibatkan berbagai pihak yang berkepentingan (*policy stakeholders*). Model proses implementasi kebijakan dari Van Meter dan Van Horn terlihat bahwa elemen yang menentukan keberhasilan penerapannya termasuk ke dalam elemen model proses politik dan administrasi. Kata kunci yakni perubahan, kontrol dan kepatuhan termasuk dalam dimensi isi kebijakan dan konteks implementasi kebijakan. Demikian pula dengan tipologi kebijakan yang dibuat oleh keduanya termasuk dalam elemen isi kebijakan dan konteks implementasi. Tipologi jumlah perubahan yang dihasilkan termasuk dalam elemen isi kebijakan dan tipologi ruang lingkup kesepakatan termasuk dalam konteks implementasi.

6. Sikap/Kecenderungan (Disposisi) Para Pelaksana

Dari berbagai faktor yang dapat mempengaruhi implementasi kebijakan, maka faktor yang sangat penting dan tak bisa diabaikan adalah faktor sikap pelaksana. Implementasi kebijakan Bus Rapid Transit (BRT) TransJakarta di kota DKI Jakarta akan berjalan efektif

apabila sikap pelaksananya memiliki kesadaran yang tinggi dimana mereka tidak hanya harus dituntut apa yang harus dilakukan dan memiliki kapabilitas untuk melaksanakannya tetapi mereka juga harus mempunyai kebutuhan untuk melaksanakan kebijakan tersebut. Oleh sebab itu, kejelasan sumberdaya baik sumber daya manusia, sarana dan prasarana pendukung, sumber dana yang sangat signifikan, tetapi kalau tidak diimbangi oleh sikap dan komitmen yang tinggi dari para pelaksana, maka bisa jadi kebijakan BRT TransJakarta di kota DKI Jakarta tidak dapat berjalan sesuai dengan apa yang diharapkan. Ini berarti bahwa sikap pelaksana dalam hal ini para pelaksana kebijakan BRT TransJakarta merupakan salah satu factor yang perlu dipertimbangkan terhadap baik tidaknya implemntasi kebijakan.

Pada umumnya atau hampir kebanyakan sikap pelaksana dalam menyikapi persoalan kebijakan masih menggunakan cara-cara klasik dalam mengimplementasikan sebuah kebijakan. Dalam arti bahwa di dalam mengimplementasikan produk kebijakan masih bersifat menunggu atau tanpa ada inisiatif dari pelaksana itu sendiri. Hal ini sebagaimana terungkap dari pernyataan dari salah satu responden. Komitmen dan konsisten sebagai penjabaran dari pada sikap pelaksana dalam mengimplementasikan produk kebijakan merupakan hal yang harus dimiliki dan diterapkan oleh setiap pelaksana sebagai amanah yang diembannya. Hal inilah yang dapat menumbuhkan inisiatif maupun gagasan-gagasan baru dalam rangka suksesnya kebijakan BRT di Propinsi DKI Jakarta. Kondisi realitas menunjukkan berdasarkan pernyataan diatas bahwa selama ini ini kebijakan BRT TransJakarta masih berada pada level manajerial, sedangkan pada tingkat pelaksana masih kurang memiliki kesadaran.

Dari sikap pelaksana yang ditunjukkan oleh pihak Transjakarta ini, terlihat bahwa tujuan diadakannya sistem BRT TransJakarta ini jelas yaitu mengurangi kemacetan dengan merubah kebiasaan para pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke kendaraan umum seperti TransJakarta. Aparatur pelaksana program kebijakan transparansi yang dipercayakan menjalankan tugas yang berhubungan dengan kebijakan system BRT Transjakarta ini harus merespon sikap pelaksana dalam menjalankan sistem BRT Transjakarta yang saling berkesinambungan antar pelaksananya.

Agar kebijakan publik bisa dilaksanakan dengan efektif, menurut Van Horn dan Van Mater (1975) apa yang menjadi standar tujuan harus dipahami oleh para individu (*implementors*). Yang bertanggung jawab atas pencapaian standar dan tujuan kebijakan, karena itu standar dan tujuan harus dikomunikasikan kepada para pelaksana. Komunikasi dalam kerangka penyampaian informasi kepada para pelaksana kebijakan tentang apa

menjadi standar dan tujuan harus konsisten dan seragam (*consistency and uniformity*) dari berbagai sumber informasi. Pandangan tersebut menurut Van Meter dan Van Horn (1975) bahwa arah disposisi pelaksana terhadap standar dan tujuan juga sangat penting, tampaknya sikap bersama akan membuat implementasi lebih mudah dilakukan.

E. KESIMPULAN

Hasil penelitian menemukan bahwa implementasi kebijakan pengembangan Angkutan Umum Massal berbasis Bus Rapid Transit (BRT) dalam mewujudkan sistem transportasi publik perkotaan yang berkeadilan dan Berkelanjutan di Provinsi DKI Jakarta belum berjalan optimal dan masih memiliki keterbatasan-keterbatasan, baik dari sisi perencanaan, penentuan tarif dan sistem pembayaran, operasional, dan pengawasan kebijakan. Implementasi kebijakan ini telah memberikan dampak positif berupa mengurangi kemacetan dan tertatanya sistem transportasi perkotaan. Namun harus implementasi kebijakan ini masih menyisahkan masalah. Implementasi kebijakan ini cenderung berorientasi *predict and provide* dalam kerangka mengatasi kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas di perkotaan, dan cenderung mengabaikan rasa keadilan pengguna sarana transportasi dan *stakeholder* pembangunan lainnya yang ikut berkontribusi dalam kegiatan transportasi publik.

DAFTAR PUSTAKA

- Chadwick, B. A., Bahr, H. M., & Albrecht, S. L. (1991). *Metode Penelitian Ilmu Pengetahuan Sosial*. Sulistia ML, Mujianto Y, Sofwan A, Suharjito, penerjemah. Semarang (ID): IKIP.
- Hafis, A., Imam, R., Hakim, A., & Haryono, B. S. (2014). Aktor Pelaksana Pengelolaan Transportasi Publik Perkotaan (Studi Kasus Bus Trans Metro Di Kota Pekanbaru). *Jurnal WACANA*, 16(4), 171-178.
- Islamy, I. M. (1984). *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Miles, M. H., & Huberman, A. A. (1984). *Qualitative Data Analysis*. Beverly Hills.
- Moleong, L. J. (2002). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Munawar, A. (2007). *Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan*”, Pidato Pengukuhan Jabatan Guru Besar, Fakultas Teknik Universitas Gadjah Mada di Yogyakarta tanggal 7 Februari 2007.
- Pambagio, A. (2013). *Protes Publik Transportasi Indonesia*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

-
- Parekesit, D. (2014). Kebijakan Pengembangan Kota Jakarta Berwawasan Transportasi Publik (TOD) dan Berbasis Kereta Api yang Terintegrasi. *Makalah, Universitas Indonesia, 16 Januari 2014*.
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi.
- Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro.
- Sani, Z. (2010). *Transportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta: UI-Press.
- Subarsono. (2010). *Analisis Kebijakan Publik Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Van Meter, D. S., & Van Horn, C. E. (1975). The Policy Implementation Process A Conceptual Framework. *Administration & Society*, 6(4), 445-488.
- Wahab, S. A. (2002). *Analisis Kebijaksanaan: Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Wildon, G. L. (1939). The London Passenger Transport Board—A Public Transportation Trust. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 201(1), 118-123.
- Winarno, B. (2016). *Kebijakan Publik, Teori, Proses, dan Studi Kasus*. Yogyakarta: CAPS.
- Wright, L., & Fjellstrom, K. (2002). *Sustainable Urban Transport Sourcebook for Policy-Makers in Developing Cities*. Germany: GTZ.
- Wish, N. B. (1982). Improving Policy Making in Public Transportation. *Public Administration Review*, 42(6), 530-545.
- Yafiz, M. (2002). *Analisis Kinerja Jasa Transportasi Angkutan Kota di Kota Pekanbaru*. Program Pasca Sarjana, Institut Pertanian Bogor.