

Dr. Sarji, S.E., M.M.

Analisa Kebijakan Publik *Prosiding*



SPS UHAMKA

41

Sukses Bersama

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis panjatkan ke hadirat Allah SWT sebab hanya dengan rahmat, petunjuk dan taufik-Nya penyusun modul mata kuliah Analisis Kebijakan Publik ini bisa diselesaikan.

Diharapkan dengan adanya modul ini mahasiswa dapat mempelajari terkait dengan Analisis Kebijakan Publik.

Kami mengucapkan terimakasih kepada khususnya Dosen Pengampu Mata Kuliah Analisis Kebijakan Publik Dr. Sarji, S.E., M.M. atas masukan dan kontribusinya dalam merumuskan modul ini, kami juga mengucapkan terimakasih kepada Prof. Dr. H. Ade Hikmat, M. Pd. Sebagai Direktur Sekolah Pascasarjana Universitas Muhammadiyah Prof. DR. Hamka yang telah memfasilitasi pembuatan modul. Semoga modul ini bermanfaat.

Kritik dan Saran yang membangun, penulis harapkan dan diterima dengan hati terbuka, demi penyempurnaan penulisan-penulisan karya berikutnya.

Jakarta, Juli 2020

Kaprodi Manajemen



Dr. H. Bambang Dwi Hartono, M. Si

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	Error! Bookmark not defined.
DAFTAR ISI.....	i
IMPLEMENTASI BPJS	1
KARTU JAKARTA PINTAR (KJP).....	11
PARIWISATA NIAS SELATAN	23
GURU SEBAGAI KEPALA SEKOLAH	33
RUANG TERBUKA HIJAU (RTH) JAKARTA	41
TRANS JAKARTA	52
PROGRAM JAMINAN SOSIAL LINDUNGI RAKYAT MISKIN	60
LEGALISASI MIRAS YANG DIBERLAKUKAN DI NUSA TENGGARA TIMUR.....	70
JAMINAN KESEHATAN KARTU BEKASI SEHAT (KBS)	80
PENANGGULANGAN BENACANA BANJIR PONDOK GEDE PERMAI	89
JAK-LINGKO DI BEBERAPA LOKASI TITIK JAKARTA	102
KEBIJAKAN PEMPROV DKI JAKARTA DALAM MEMPERLEBAR TROTOAR.....	107

PENGENTASAN KEMISKINAN MASYARAKAT	111
TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI DI JAKARTA	123
PERUBAHAN KEPEMILIKAN ANGKUTAN UMUM MILIK PERSEORANGAN MENJADI BADAN HUKUM	139
KEBIJAKAN PENGGUNAAN BBG PADA TAKSI DI JAKARTA	153
TRANSPORTASI ONLINE.....	159
Pembangunan Objek Wisata Masal di Kepulauan Seribu	183

IMPLEMENTASI BPJS

A. Latar Belakang Kebijakan BPJS

Salah satu tujuan pendirian Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 berupaya meningkatkan kesejahteraan rakyat. Kesejahteraan tersebut harus dapat dinikmati secara berkelanjutan, adil dan merata menjangkau seluruh rakyat. Dinamika pembangunan bangsa Indonesia telah menumbuhkan tantangan berikut tuntutan penanganan berbagai persoalan yang belum terpecahkan. Salah satunya adalah penyelenggaraan jaminan sosial bagi seluruh rakyat sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 28H ayat (3) mengenai hak terhadap jaminan sosial dan Pasal 34 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dan Keputusan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik yang tertuang dalam TAP Nomor X/MPR/2001, yang menugaskan Presiden untuk membentuk Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) dalam rangka memberikan perlindungan sosial yang menyeluruh dan terpadu.

B. Formulasi Kebijakan BPJS

Dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang SJSN maka bangsa Indonesia sebenarnya telah memiliki sistem jaminan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pasal 5 Undang-Undang tersebut mengamanatkan pembentukan badan yang disebut Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) yang harus dibentuk dengan Undang-Undang.

Pada tanggal 25 November 2011, ditetapkan Undang-Undang Nomor 24 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial dan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Sistem Jaminan Sosial Nasional yang mulai dilaksanakan pada tanggal 1 Januari 2014.

BPJS merupakan badan hukum dengan tujuan yaitu mewujudkan terselenggaranya pemberian jaminan untuk terpenuhinya kebutuhan dasar hidup yang layak bagi setiap peserta dan atau anggota keluarganya. Dalam penyelenggaraannya BPJS ini terbagi menjadi dua yaitu BPJS kesehatan dan BPJS ketenagakerjaan (Tabrany, 2009). Dengan ditetapkannya BPJS dua anomaly penyelenggaraan jaminan sosial Indonesia yang bertentangan dengan prinsip-prinsip universal penyelenggaraan jaminan sosial di dunia akan diakhiri. Pertama, Negara tidak lagi mengumpulkan laba dari iuran wajib Negara yang dipungut oleh badan usaha miliknya, melainkan ke depan Negara bertanggung jawab atas pemenuhan hak konstitusional rakyat atas

jaminan sosial. Kedua, jaminan sosial Indonesia resmi keluar dari penyelenggaraan oleh badan privat menjadi pengelolaan oleh badan publik.

C. Dasar Hukum Implementasi Kebijakan BPJS

Landasan hukum yang mendasari kebijakan BPJS adalah:

- a. UU Nomor 40/2004 Pasal 22 berisi manfaat komprehensif : Promotif, preventif, kuratif dan rehabilitatif
- b. UU Nomor 40/2004 Pasal 24 mengenai BPJS berkewajiban mengembangkan sistem pelayanan kesehatan, sistem mutu dan sistem pembayaran yang efisien dan efektif
- c. Perpres 12/2013 Pasal 20 ayat 1 : menetapkan produk pelayanan kesehatan perorangan (promotif, preventif, kuratif dan rehabilitatif), obat dan bahan medis habis pakai
- d. Perpres 12/2013 Pasal 36 :
 - 1) Ayat 1 : Penyelenggara pelayanan kesehatan meliputi semua fasilitas kesehatan yang menjalin kerjasama dengan BPJS
 - 2) Ayat 2: Fasilitas kesehatan pemerintah dan pemerintah daerah yang memenuhi persyaratan wajib bekerjasama dengan BPJS
 - 3) Ayat 3 : Fasilitas kesehatan swasta yang memenuhi persyaratan dapat bekerjasama dengan BPJS

- 4) Ayat 4 : BPJS kesehatan dengan fasilitas membuat perjanjian tertulis sebagai landasan kerjasama
 - 5) Ayat 5 : Persyaratan sebagai fasilitas kesehatan mengacu pada peraturan Menteri Kesehatan yang berlaku.
- e. Perpres 12/2013 Pasal 42 :
- 1) Ayat 1 : Pelayanan kepada peserta jaminan kesehatan harus memperhatikan mutu pelayanan, berorientasi kepada aspek keamanan peserta, efektifitas tindakan, kesesuaian dengan kebutuhan peserta serta efisiensi biaya
 - 2) Ayat 2 : Penerapan sistem kendali mutu pelayanan jaminan kesehatan dilakukan secara menyeluruh, meliputi standar pemenuhan fasilitas kesehatan, memastikan proses pelayanan kesehatan berjalan sesuai dengan standar yang ditetapkan, serta pemantauan terhadap iuran kesehatan peserta
 - 3) Ayat 3 : Ketentuan mengenai penerapan sistem kendali mutu diatur oleh ketentuan BPJS
- f. Perpres 12/2013 Pasal 43 :
- 1) Ayat 1 : Dalam rangka menjamin kendali mutu dan biaya menteri bertanggung jawab untuk HTA, pertimbangan klinis dan manfaat jaminan kesehatan, perhitungan standar tarif, monev jaminan kesehatan

- 2) Ayat 2 : Dalam melaksanakan monev, menteri berkoordinasi dengan Dewan Jaminan Sosial Nasional
- g. Perpres 12/2013 Pasal 44 : ketentuan tentang pasal 43 diatur dengan Peraturan Menteri

D. Implementasi UU Nomor 24 Tahun 2011 Mengenai Kebijakan BPJS

Pada tanggal 1 januari 2014 mulai diberlakukan BPJS kesehatan di seluruh pelayanan kesehatan di Indonesia. Ujicoba BPJS sudah mulai dilaksanakan sejak tahun 2012 dengan rencana aksi dilakukan pengembangan fasilitas kesehatan dan tenaga kesehatan dan perbaikan pada sistem rujukan dan infrastruktur. Evaluasi jalannya Jaminan Kesehatan nasional ini direncanakan setiap tahun dengan periode per enam bulan dengan kajian berkala tahunan elitibilitas fasilitas kesehatan, kredensialing, kualitas pelayanan dan penyesuaian besaran pembayaran harga keekonomian. Diharapkan pada tahun 2019 jumlah fasilitas kesehatan dan tenaga kesehatan mencukupi, distribusi merata, sistem rujukan berfungsi optimal, pembayaran dengan cara prospektif dan harga keekonomian untuk semua penduduk. Pelaksanaan UU BPJS melibatkan PT ASKES, PT ASABRI, PT JAMSOSTEK dan PT TASPEN. Dimana PT ASKES dan PT JAMSOSTEK beralih dari Perseroan menjadi Badan Publik mulai 1 januari 2014.

Sedangkan PT ASABRI dan PT TASPEN pada tahun 2029 beralih menjadi badan publik dengan bergabung ke dalam BPJS ketenagakerjaan.

E. Evaluasi Implementasi Kebijakan BPJS

Pelayanan kesehatan BPJS mempunyai sasaran di dalam pelaksanaan akan adanya sustainabilitas operasional dengan memberi manfaat kepada semua yang terlibat dalam BPJS, pemenuhan kebutuhan medik peserta, dan kehati-hatian serta transparansi dalam pengelolaan keuangan BPJS. Perlu perhatian lebih mendalam dalam pelaksanaan terhadap sistem pelayanan kesehatan (Health Care Delivery System), sistem pembayaran (Health Care Payment System) dan sistem mutu pelayanan kesehatan (Health Care Quality System). Mengingat pelaksanaan BPJS dikeluarkan melalui Undang-Undang dimana bersifat mengatur sedangkan proses penetapan pelaksanaan diperkuat melalui surat keputusan atau ketetapan dari pejabat negara yang berwenang seperti Peraturan Pemerintah dan Peraturan Presiden setidaknya minimal 10 regulasi turunan harus dibuat untuk memperkuat pelaksanaan BPJS.

Saat ini masalah banyak yang muncul dari implementasi BPJS, yaitu :

1. Sistem pelayanan kesehatan (Health Care Delivery System)

- a. Penolakan pasien tidak mampu di fasilitas pelayanan kesehatan hal ini dikarenakan PP No. 101/2012 tentang Penerima Bantuan Iuran jo. Perpres 111/2013 tentang Jaminan kesehatan hanya mengakomodasi 86,4 juta rakyat miskin sebagai PBI padahal menurut BPS (2011) orang miskin ada 96,7 juta. Pelaksanaan BPJS tahun 2014 didukung pendanaan dari pemerintah sebesar Rp. 26 Triliun yang dianggarkan di RAPBN 2014. Anggaran tersebut dipergunakan untuk PBI sebesar Rp. 16.07 Triliun bagi 86,4 juta masyarakat miskin sedangkan sisanya bagi PNS, TNI dan Polri. Pemerintah harus secepatnya menganggarkan biaya kesehatan Rp. 400 Milyar untuk gelandangan, anak jalanan, penghuni panti asuhan, panti jompo dan penghuni Lapas (jumlahnya sekitar 1,7 juta orang). Dan tentunya jumlah orang miskin yang discover BPJS kesehatan harus dinaikkan menjadi 96,7 juta dengan konsekuensi menambah anggaran dari APBN
- b. Pelaksanaan di lapangan, pelayanan kesehatan yang diselenggarakan oleh PPK I (Puskesmas klinik) maupun PPK II (Rumah Sakit) sampai saat ini masih bermasalah. Pasien harus mencari-cari kamar dari satu Rumah Sakit ke Rumah Sakit lainnya karena dibilang penuh oleh Rumah Sakit, bukanlah hal yang baru dan baru sekali terjadi.

2. Sistem pembayaran (Health Care Payment System)

- a. Belum tercukupinya dana yang ditetapkan BPJS dengan real cost, terkait dengan pembiayaan dengan skema INA CBGs dan Kapitasi yang dikebiri oleh Permenkes No. 69/2013. Dikeluarkannya SE No. 31 dan 32 tahun 2014 oleh Menteri Kesehatan untuk memperkuat Permenkes No.69 ternyata belum bisa mengurangi masalah di lapangan
- b. Kejelasan area pengawasan masih lemah baik dari segi internal maupun eksternal. Pengawasan internal seperti melalui peningkatan jumlah peserta dari 20 Juta (dulu dikelola PT Askes) hingga lebih dari 111 Juta peserta, perlu diantisipasi dengan perubahan sistem dan pola pengawasan agar tidak terjadi korupsi

Pengawasan eksternal, melalui pengawasan Otoritas Jasa Keuangan (OJK), Dewan Jaminan Sosial Nasional (DJSN) dan Badan Pengawas Keuangan (BPK) masih belum jelas area pengawasannya

3. Sistem mutu pelayanan kesehatan (Health Care Quality System)

- a. Keharusan perusahaan BUMN dan Swasta Nasional, Menengah dan Kecil masuk menjadi peserta BPJS Kesehatan belum terealisasi mengingat manfaat tambahan yang diterima pekerja BUMN atau Swasta lainnya melalui regulasi turunan belum selesai dibuat.

Hal ini belum sesuai dengan amanat Perpres No. 111/2013 (pasal 24 dan 27) mengenai keharusan pekerja BUMN dan Swasta menjadi peserta BPJS Kesehatan paling lambat 1 Januari 2015. Dan regulasi tambahan ini harus dikomunikasikan secara transparan dengan Asuransi Kesehatan Swasta, Serikat Pekerja dan APINDO sehingga soal manfaat tambahan tidak lagi menjadi masalah

- b. Masih kurangnya Tenaga Kesehatan yang tersedia di fasilitas kesehatan sehingga peserta BPJS tidak tertangani dengan cepat

F. Rekomendasi Implementasi Kebijakan BPJS

Evaluasi implementasi BPJS Kesehatan yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2014 saat ini masih banyak ditemui kendala disebabkan masih minimnya penetapan melalui Pemerintah dalam pelaksanaan BPJS, sedikitnya 10 regulasi turunan yang harus ditambahkan untuk menunjang BPJS tersebut. Dengan penyelenggaraan BPJS Kesehatan yang belum berjalan sesuai dengan prinsip dan tujuan, oleh karena itu diperlukan :

- a. Dalam pembentukan Surat Keputusan atau Peraturan hendaknya menggunakan cara pandang Konstitusional berdasarkan Pasal 28H ayat (3) dan Pasal 34 ayat (2) UUD 1945 serta merujuk pada Pasal 4 UURI Nomor

- 40/2004 Tentang SJSN dan Pasal 13 UURI Nomor 24/2011 Tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial
- b. Harus dilakukan kajian lebih lanjut untuk merevisi regulasi turunan BPJS seperti dalam penetapan cost BPJS dan pengaturan penyaluran dana ke fasilitas kesehatan penyelenggara, jumlah Tenaga Kesehatan yang tersedia (Dokter, Perawat, Administrasi Rumah Sakit dan lain-lain) sehingga memudahkan dan meningkatkan mutu pelayanan kesehatan, serta fasilitas kesehatan yang dimiliki dapat menunjang pelaksanaan secara efisien dan efektif.

KARTU JAKARTA PINTAR (KJP)

1. Latar Belakang / Perumusan Agenda Kebijakan

Pendidikan merupakan kebutuhan untuk mendukung berlangsungnya proses pengembangan sumber daya manusia. Pada kenyataannya pendidikan di Indonesia masih belum dapat menjangkau seluruh penduduknya, salah satu faktor penyebabnya adalah kemiskinan. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membuat program Kartu Jakarta Pintar (KJP) yaitu program strategis untuk memberikan akses bagi warga DKI Jakarta dari kalangan masyarakat tidak mampu untuk mengenyam pendidikan minimal sampai dengan tamat SMA/SMK dengan dibiayai penuh dari dana APBD Provinsi DKI Jakarta.

Tingginya angka kemiskinan yang ada di Jakarta menyebabkan anak-anak dari keluarga kurang mampu tidak dapat mengenyam pendidikan. Faktor ekonomi membuat pendidikan menjadi kurang di prioritaskan. Alasan tersebut mendorong Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membuat bantuan biaya operasional pendidikan melalui Kartu Jakarta Pintar.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mengemban tugas untuk melaksanakan pembangunan di bidang pendidikan yang multi karakteristik, terutama besarnya populasi penduduk dan banyaknya masyarakat kurang mampu di wilayah perkotaan. Untuk mewujudkan program Wajib

Belajar 12 Tahun, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan menjamin seluruh warga usia sekolah untuk mendapatkan pelayanan pendidikan minimal sampai jenjang pendidikan menengah dengan kebijakan pemberian dana Biaya Operasional Pendidikan (BOP) dan Bantuan Biaya Personal Pendidikan (BBPP) bagi Peserta Didik dari Keluarga Tidak Mampu. Khusus untuk Bantuan Biaya Personal Pendidikan (BBPP) teknis penyalurannya dilakukan melalui Program Kartu Jakarta Pintar (KJP). Kartu Jakarta Pintar (KJP) adalah program strategis untuk memberikan akses bagi warga DKI Jakarta dari kalangan masyarakat tidak mampu untuk mengenyam pendidikan minimal sampai dengan tamat SMA/SMK dengan dibiayai penuh dari dana APBD Provinsi DKI Jakarta.

2. Formulasi Kebijakan

Menurut Nugroho (2008:54) kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh negara, khususnya pemerintah sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan negara yang bersangkutan. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengantar masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju pada masyarakat yang dicita-citakan.

Abdul Wahab (2008:185) mengatakan bahwa kebijakan-kebijakan publik yang pada umumnya masih abstrak diterjemahkan kedalam program-program yang lebih operasional yang kesemuanya dimaksudkan untuk

mewujudkan tujuan-tujuan ataupun sasaran-sasaran yang telah dinyatakan dalam kebijakan tersebut.

Pendidikan gratis adalah program yang dicanangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai tindak lanjut dari amanat Undang-Undang Dasar 1945 dimana dalam pasal 31 disebutkan bahwa tiap-tiap warga negara berhak mendapat pengajaran, pemerintah mengusahakan dan menyelenggarakan satu system pengajaran nasional, yang diatur dengan undan-undang.

Pasal 31 Undang-Undang (UU) No 20 Tahun 2003 kemudian menegaskan bahwa setiap warga negara yang berusia 6 tahun dapat mengikuti program belajar, pemerintah dan pemerintah daerah menjamin terselenggaranya wajib belajar minimal pada jenjang pendidikan dasar tanpa memungut biaya.

Program Kartu Jakarta Pintar (KJP) adalah program untuk warga usia sekolah miskin yang biaya personal pendidikannya diberikan oleh Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta guna membantu mereka agar tetap dapat mengikuti pembelajaran di sekolah dengan baik.

Tujuan dari program Kartu Jakarta Pintar (KJP) ini adalah meningkatkan akses dan kepastian masyarakat untuk mendapatkan layanan pendidikan minimal wajib belajar 12 tahun, terutama bagi warga yang tidak mampu/miskin agar tercapainya derajat pendidikan masyarakat yang optimal secara efektif dan efisien.

Kartu Jakarta Pintar mulai dipopulerkan oleh mantan Gubernur DKI Joko Widodo sebagai program strategis

untuk memberikan akses bagi warga DKI Jakarta dari kalangan masyarakat tidak mampu untuk mengenyam pendidikan minimal sampai dengan tamat SMA/SMK dengan dibiayai penuh dari dana APBD Provinsi DKI Jakarta.

Adapun untuk tahun 2018 setelah DKI Jakarta dipimpin oleh Anies Rasyid Baswedan dan Sandiaga Uno, program KJP disempurnakan menjadi KJP Plus sebagai perwujudan salah satu janji kampanye mereka saat bersaing dalam Pilkada tahun lalu. KJP Plus dimaksud untuk merevisi dan memperluas manfaat Kartu Jakarta Pintar dalam bentuk Kartu Jakarta Pintar Plus untuk semua anak usia sekolah (6-21 tahun). Juga dapat digunakan untuk Kelompok Belajar Paket A, B dan C, pendidikan Madrasah, Pondok Pesantren dan kursus keterampilan serta dilengkapi dengan bantuan tunai untuk keluarga tidak mampu.

3. Dasar Hukum / Payung Hukum

Dasar hukum yang melatarbelakangi pelaksanaan program Kartu Jakarta Pintar, antara lain :

1. Undang-Undang No 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang No 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah;
3. Peraturan Gubernur KJP Plus No 4 Tahun 2018 tentang Kartu Jakarta Pintar Plus;
4. Peraturan Daerah No 12 Tahun 2014 tentang Organisasi Perangkat Daerah;

5. Peraturan Gubernur No 133 Tahun 2014 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata Kerja Pusat Perencanaan dan Pengendalian Pendanaan Pendidikan Personal dan Operasional;
6. Instruksi Kepala Dinas Pendidikan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No 1 Tahun 2017 tentang Pendataan Calon Penerima Bantuan Personal Pendidikan Bagi Peserta Didik Dari Keluarga Tidak Mampu Melalui Kartu Jakarta Pintar;
7. Peraturan Gubernur No 133 Tahun 2016 tentang Bantuan Biaya Peningkatan Mutu Pendidikan Bagi Mahasiswa dari Keluarga Tidak Mampu;

4. Implementasi

KJP Plus adalah program strategis Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI Jakarta di bawah kepemimpinan Gubernur Anies Baswedan. Kalau masih ingat, di era Joko Widodo (Jokowi) dan Basuki Tjahaja Purnama alias Ahok, namanya KJP. Sebetulnya KJP dan KJP Plus hampir mirip, sama-sama untuk membantu biaya sekolah anak hingga tamat SMA/SMK. Namun Pemprov DKI saat ini meningkatkan fasilitas atau manfaatnya di KJP Plus.

Sasaran KJP Plus :

- Warga DKI Jakarta usia 6-21 tahun, baik yang sudah sekolah maupun Anak Tidak Sekolah (ATS) atau putus sekolah
- Bertempat tinggal dan bersekolah di DKI Jakarta
- Berasal dari keluarga tidak mampu.

Keuntungan KJP Plus :

1. Jumlah dana yang diterima siswa untuk setiap jenjang pendidikan lebih besar dibanding KJP sebelumnya
2. Bisa digunakan untuk tunai (ongkos transportasi dan uang saku) dan non-tunai (perlengkapan sekolah)
3. Ada dana tambahan bagi siswa kelas XII sebesar Rp500 ribu untuk persiapan ujian masuk perguruan tinggi untuk SMA atau Biaya Sertifikasi Profesi untuk SMK
4. Pakai KJP Plus, bisa gratis masuk beberapa tempat rekreasi dan edukasi, serta belanja pangan murah.

Kebijakan ini merupakan usaha yang dilakukan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta untuk mewujudkan program wajib belajar 12 tahun secara adil dan merata bagi masyarakat khususnya masyarakat kurang mampu guna membantu mereka agar tetap dapat mengikuti pembelajaran di sekolah dengan baik demi meningkatkan kualitas hasil pendidikan.

KJP belum sepenuhnya tepat sasaran karena data yang menjadi acuan tidak diupdate setiap tahun sedangkan pendaftar KJP dijangir setiap dua kali dalam setahun, hal tersebut yang mengakibatkan jumlah sasaran tidak presisi dengan acuan.

Implementasi kebijakan KJP sudah berjalan dengan banyaknya peminat karena banyak dari keluarga kurang mampu yang mayoritas pekerjaan orangtuanya yang tidak tetap dan memiliki tingkat pendidikan yang dimiliki rendah.

Tetapi masih banyaknya siswa kurang mampu yang tidak menerima bantuan KJP. Hal ini disebabkan karena adanya penyaringan dari data yang dibawa oleh pihak ke sekolah kepada pihak dinas pendidikan yang akhirnya diseleksi menurut kewenangan dinas pendidikan.

Implementasi KJP sebelumnya diatur dengan Peraturan Gubernur Nomor 141 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 174 Tahun 2015 tentang Bantuan Biaya Personal Pendidikan Bagi Peserta Didik Dari Keluarga Tidak Mampu Melalui Kartu Jakarta Pintar (Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2016 Nomor 75023), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku. Selanjutnya diganti dengan Peraturan Gubernur nomor 4 tahun 2018 tentang Kartu Jakarta Pintar Plus.

Kartu Jakarta Pintar Plus yang selanjutnya disebut KJP Plus adalah bantuan biaya personal pendidikan untuk pemenuhan kebutuhan dasar dalam bidang pendidikan dengan sarana kartu yang disediakan Pemerintah Daerah bekerja sama dengan Bank DKI untuk diberikan kepada peserta didik di satuan pendidikan formal dan non formal dari keluarga tidak mampu.

Sejak diubah menjadi Kartu Jakarta Pintar (KJP) Plus pada tahun ini, program pemberian dana bagi pelajar tidak mampu dibanjiri keluhan dari warga. Mulai dari pengurusan administrasi yang dinilai mempersulit warga hingga terjadi adanya saldo terpotong karena kesalahan sistem perbankan yang masih belum optimal. Proses perpanjangan KJP yang

dinilai menyulitkan warga dikarenakan mereka dimintai melengkapi dokumen administrasi kependudukan, membeli materai, memindai dokumen, serta sejumlah syarat lainnya ketika mengurus perpanjangan KJP.

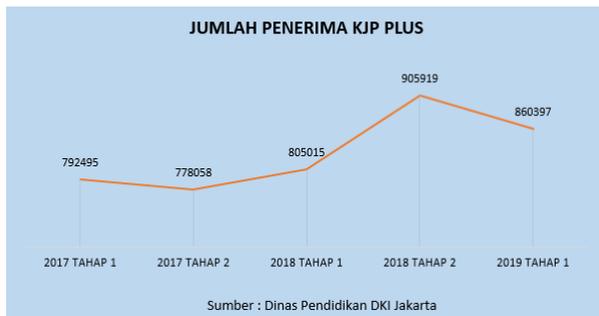


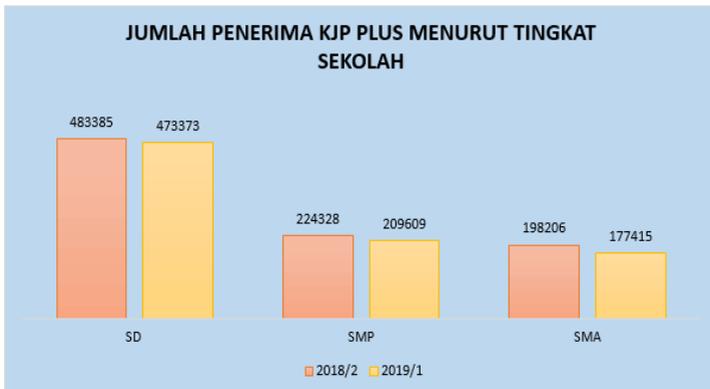
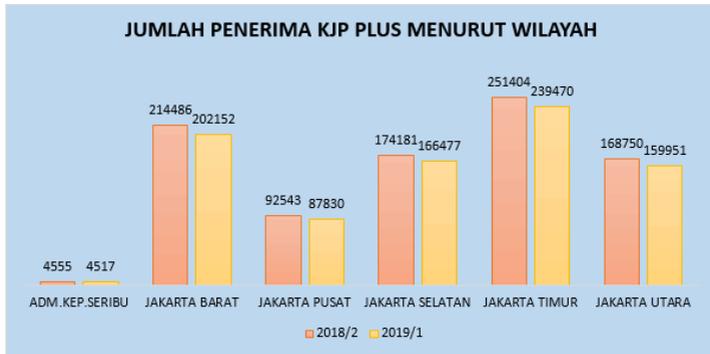
KJP PLUS

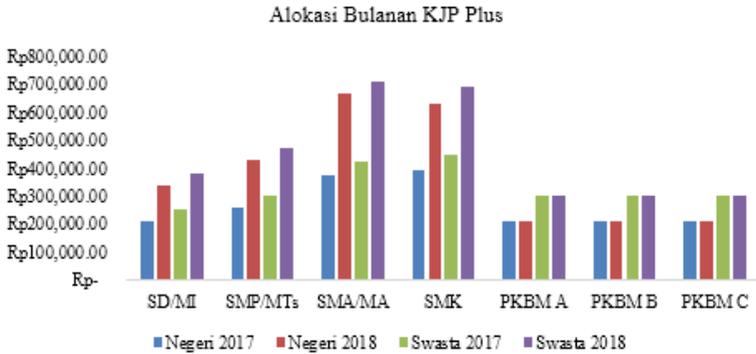
AKSES PENDIDIKAN KELUARGA TAK MAMPU

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta memberi kesempatan warga DKI Jakarta usia sekolah 6 - 21 tahun dari keluarga tidak mampu agar dapat menuntaskan pendidikan wajib belajar 12 tahun.

**PENERIMA KJP PLUS 2019
TAHAP 1
860.397
Siswa
DENGAN NOMINAL
1.948.509.180.000
RUPIAH**







5. Evaluasi

Pelaksanaan program Kartu Jakarta Pintar masih mengalami kekurangan hal ini dapat dilihat pada pelaksanaan KJP pada tahun anggaran 2013-2015 pihak Dinas Pendidikan Provinsi DKI Jakarta belum memiliki pegawai khusus yang menangani program KJP. Penanganan KJP masih dilebur dengan bagian-bagian lain di Dinas Pendidikan. Bagian program Kartu Jakarta Pintar (KJP) diserahkan kepada bidang dan dibantu oleh para staff yang ada di bidang tersebut.

KJP belum sepenuhnya tepat sasaran karena data yang menjadi acuan tidak diupdate setiap tahun sedangkan pendaftar KJP dijangin setiap dua kali dalam setahun, hal tersebut yang mengakibatkan jumlah sasaran tidak presisi dengan acuan. Rendahnya pengawasan dan kesadaran pelaporan yang dilakukan oleh pihak sekolah dan orang tua peserta didik penerima KJP

Monitoring serta evaluasi Kartu Jakarta Pintar sudah baik. Seperti diketahui bahwa monitoring memiliki 3 tujuan dimana harus dilakukan untuk menjaga agar kebijakan dimana dalam permasalahan ini mengenai Kartu Jakarta Pintar dapat diimplementasikan sesuai dengan tujuan dan sasaran yang ditentukan, kemudian agar bisa menemukan kesalahan sedini mungkin dan juga melakukan tindakan modifikasi apabila diharuskan. Ketiga tujuan ini sudah dilakukan oleh pemerintah Daerah DKI Jakarta dimana kebijakan mengenai KJP ini sudah dilakukan monitoring ataupun pengawasan yang tidak hanya dilakukan oleh pihak pemerintah saja tetapi bisa dilakukan oleh masyarakat apabila melihat kecurangan atau pelanggaran bantuan pendidikan ini.

Kemudian dengan monitoring ini bisa ditemukan kesalahan seperti penggunaan KJP yang bisa digunakan atau diambil secara tunai yang banyak disalahgunakan untuk hal-hal diluar ketentuan KJP yang setelah itu dievaluasi dan berganti menjadi sistem debit dimana dengan bergantinya tunai menjadi debit, monitoring serta evaluasi yang dilakukan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta melakukan modifikasi terhadap kebijakan agar tidak terjadi lagi kecurangan atau pelanggaran.

6. Solusi

Diharapkan pemerintah tak hanya menambahkan dana bantuan saja tetapi harus juga memperhatikan quantity atau jumlah yang seharusnya mendapatkan bantuan KJP.

Monitoring yang dilakukan harus menyeluruh tak hanya mengenai pertanggungjawaban dana bantuan, serta tepat sasaran penggunaannya tetapi juga harus dilihat dari sisi jumlah kuota yang sesungguhnya masih banyak yang harusnya bisa mendapatkan tetapi terbatas karena kuota yang sudah penuh.

PARIWISATA NIAS SELATAN

1. Latar Belakang / Perumusan Agenda Kebijakan

Salah satu sektor pembangunan yang menarik perhatian di banyak negara adalah bidang pariwisata. Pariwisata diharapkan dapat memacu dan memobilisasi pertumbuhan ekonomi masyarakat, devisa negara, membuka lapangan kerja dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat di daerah wisata itu sendiri. Sebagai suatu sistem, kepariwisataan meliputi kegiatan- kegiatan yang terjadi sebelum perjalanan selama perjalanan dan sampai pulang kembali, pariwisata mempunyai keterkaitan luas termasuk pemanfaatan objek, sarana dan prasarana, kebijakan pemerintah dan partisipasi masyarakat.

Fenomena pariwisata pada hakikatnya merupakan kebutuhan naluriah manusia untuk mengetahui, mencari, mempelajari, menemukan, mengalami, dan menikmati sesuatu yang tidak ditemui di tempat tinggalnya baik yang bersifat alami maupun budaya. Oleh karena itu, pemanfaatan sumber daya alam, budaya, sarana dan prasarana diperlukan melalui prinsip membangun sekaligus melestarikan. Pariwisata telah tumbuh menjadi suatu industri raksasa, dimana pariwisata dunia diprediksikan akan mengalami pertumbuhan tiga kali lipat dalam 15 tahun

ke depan. Dengan demikian, pariwisata diperkirakan akan menjadi industri terbesar di dunia pada tahun 2020. Menurut World Travel dan Tourism Council, wisatawan bakal membelanjakan uangnya sekitar lima miliar dollar AS setiap hari. Pariwisata ini juga banyak menciptakan peluang kerja, melibatkan banyak industri dan berbagai kesempatan berusaha. Selain itu, sub sektor kegiatan dalam pariwisata semakin luas dan beragam.

Dari sudut pandang ekonomi, pariwisata memberikan manfaat besar karena dapat : (1) menciptakan peluang dan lapangan kerja, (2) menghasilkan devisa, (3) meningkatkan pendapatan, (4) meningkatkan PDB, (5) mengembangkan infrastruktur, (6) memanfaatkan produk dan sumberdaya lokal dalam pengembangannya, (7) mendorong kegiatan ekonomi, (8) meningkatkan keragaman (diversifikasi) kegiatan ekonomi, (9) pemeratakan pembangunan, dan (10) memiliki efek pengganda yang besar.

Dari sudut pandang sosial, pariwisata diyakini dapat digunakan untuk mengurangi kemiskinan dan perekat sosial, yang pencanangannya telah dimulai pada hari pariwisata dunia tahun 2003. Keunggulan sektor ini yaitu

(1) memiliki potensi lebih besar untuk link dengan pengusaha lokal karena konsumen datang ke daerah tujuan wisata, (2) intensif tenaga kerja dan penyerapan tenaga wisata relatif tinggi, (3) potensial pada negara-negara

miskin dan wilayah yang tidak memiliki daya saing komoditi ekspor, dan (4) produk wisata dapat dikembangkan berdasarkan sumber daya alam dan budaya yang merupakan aset yang dimiliki masyarakat lokal (Pitana, 2008:2). Dari perspektif kebudayaan, pariwisata sangat penting bagi Indonesia,

karena pariwisata dapat memperluas pendidikan dan cakrawala kebudayaan. Peran penting pariwisata terhadap budaya suatu bangsa telah secara tegas dinyatakan (dalam CSD- meeting, 2004) yang menyebutkan „...tourism is to preserve culture and environment, and as a bridge for world peace“. Karena itu, secara kultural sektor pariwisata berfungsi sebagai berikut :

1. Memperkuat penjagaan/pemeliharaan tradisi dan pusaka budaya.
2. Meningkatkan daya tarik wisata melalui pertunjukkan seni dan budaya, yang berdampak pada penyerapan seniman lokal : penari, penyanyi, pelukis, dan lain-lain, sehingga dapat memperkaya khasanah kebudayaan.
3. Mengurangi hambatan bahasa, kelas sosial, rasialis, politik, dan keagamaan.
4. Menciptakan citra positif suatu destinasi di mata dunia
5. Mendorong terbentuknya komunitas global
6. Mendukung terwujudnya saling memahami dan perdamaian internasional.
7. Mendorong masyarakat untuk memiliki budaya berwisata. (Pitana, 2008:3).

Indonesia memiliki prospek yang cukup cerah dalam pengembangan pariwisata, mengingat potensi wilayah Indonesia kaya akan sumberdaya alam, budaya dan hasil peninggalan sejarah yang dapat dijadikan objek wisata dan semua itu secara tidak langsung merupakan modal pembangunan.

Salah satu daerah di Indonesia yang memiliki potensi pariwisata adalah Nias Selatan. Nias Selatan adalah Kabupaten yang baru dimekarkan pada tahun 2003. Dengan umur yang masih muda dan masih dalam tahap pembenahan di segala bidang, pariwisata menjadi salah satu sektor andalan dan diharapkan dapat berkembang dan banyak dikunjungi wisatawan. Kepulauan Nias secara keseluruhan memiliki berbagai objek wisata seperti objek wisata alam, bahari, seni/karya, sejarah dan aktivitas ekonomi masyarakat khususnya pertanian.

Salah satu kawasan wisata yang berpotensi untuk dikembangkan di Nias Selatan adalah kawasan Pantai Sorake Kecamatan Teluk Dalam. Pantai Sorake memiliki pantai yang baik untuk berolahraga surfing. Selain itu kawasan Sorake juga memiliki potensi wisata budaya yang cukup menarik dan beragam. Wisata budaya tersebut berupa keaslian budaya yang eksotik terkandung dalam keseharian kehidupan masyarakat Nias yang bermukim di gugusan pulau yang berjejer di sepanjang pulau Sumatera. Obyek wisata seni/karya budaya berupa warisan seni tradisional yang unik dan memiliki ciri khas seperti seni tari, seni ukir,

olah raga tradisional dan lain-lain. Obyek wisata sejarah terdiri atas budaya megalitik yang telah ada berabad silam. Monumen dalam berbagai hasil karya ukir pada batu merupakan bukti bahwa Nias Selatan memendam sejarah kemegahan masa lampau yang besar nilainya. Rumah adat tradisional dengan arsitekturnya yang tinggi nilai seninya dan mengagumkan.

2. Formulasi kebijakan

Menurut Amara Raksasatya mengungkapkan bahwa kebijakan publik yakni sebuah kebijakan yang sebagai sebuah taktik dan strategi yang diarahkan dalam mencapai suatu tujuan.

Undang-Undang No. 10/2009 tentang Kepariwisata yang menyatakan bahwa penyelenggaraan Kepariwisata ditujukan untuk meningkatkan pendapatan nasional dalam rangka meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat, memperluas dan pemeratakan kesempatan berusaha dan lapangan kerja, mendorong pembangunan daerah, memperkenalkan dan mendayagunakan objek dan daya tarik wisata di Indonesia serta memupuk rasa cinta tanah air dan mempererat persahabatan antar bangsa. Perkembangan pariwisata juga mendorong dan mempercepat pertumbuhan ekonomi. Kegiatan pariwisata menciptakan permintaan, baik konsumsi maupun investasi yang pada gilirannya akan menimbulkan kegiatan produksi barang dan jasa.

Sail Nias 2019 Menuju Gerbang Destinasi Wisata Bahari Dunia

3RD Floor, Gedung dan Rapat, 20 Agustus 2019 | 13:45:00

Like 0 | Share 0 | Tweet 0 | Print 0 | Save 0



Jakarta - Dalam rangka penyelenggaraan Sail Nias 2019, Forum Merdeka Barat 9 (FMB9) Kementerian Komunikasi dan Informatika (Kominfo) bekerjasama dengan Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia (Kemenkumham) menyelenggarakan talkshow "Explore Sail Nias 2019". Melalui kegiatan ini diharapkan dapat membuka mata masyarakat tentang penyelenggaraan Sail Nias 2019.

Pemilihan Nias sebagai tuan rumah tidak terlepas dari berbagai potensi bahari yang dimilikinya. Oleh karena itu, event Sail Nias 2019 dapat menjadi sarana efektif untuk mempromosikan potensi pariwisata serta meningkatkan kunjungan wisatawan ke Nias. "Ini sebagai kesempatan emas untuk menjadikan Nias sebagai destinasi wisata dunia", ujar Ria Nofida Telsumbanus, Kepala Dinas Pariwisata Sumatera Utara di Graha Pengayoman Kemenkumham, pada Kamis (29/08/19).

Dengan mengangkat tema "Nias Menuju Gerbang Destinasi Wisata Dunia", penyelenggaraan Sail Nias 2019 akan dimenangkan oleh berbagai rangkaian kegiatan menarik dan akan digelar selama bulan Juli hingga September 2019. Adapun kegiatan yang bisa dinikmati oleh wisatawan yaitu festival lompat batu sekepuluan Nias, parade kapal nelayan tradisional, gebyar kopi, dan berbagai macam kegiatan lainnya.

Selain dapat mendorong Sumatera Utara menjadi destinasi wisata dunia, diharapkan melalui Sail Nias juga dapat sekaligus mendorong devisa negara dengan berbagai daya tarik wisata yang ada di Nias. "Nias ini memang seperti surga, karena menampilkan suatu keunikan tersendiri, jadi ini kesempatan bagi Nias untuk ditampilkan", tambah Ria Nofida.

Pada acara ini menghadirkan beberapa narasumber yaitu Taufik Maajid, Dirjen Pembangunan dan Pemberdayaan Masyarakat Desa selaku perwakilan panitia pelaksanaan Sail Nias, Kommas Harifa, Asdep Seni Budaya dan Olahraga Bahari Kemenko Maritim, Rizki Handayani, Deputi Bidang Pengembangan Pemusatan 1 Kementerian Pariwisata, Ria Nofida Telsumbanus, Kepala Dinas Pariwisata Sumatera Utara dan Wakil Bupati Nias Selatan, Soezanolo Nduru. (yuda, dafa, Foto: zeq)

3. Dasar Hukum / Payung Hukum

Adapun untuk dasar hukum yang digunakan untuk program pengembangan kepariwisataan khusus di kepulauan nias kecamatan teluk dalam :

1. Undang-Undang 10 Tahun 2009 Tentang Kepariwisataaan.
2. Perda Nias Selatan No. 10 Tahun 2008 Retribusi Izin Usaha Pariwisata.
3. PP 50 Tahun 2011 yang disebut dengan Kawasan Pariwisata Teluk dalam dan sekitarnya.

4. Implementasi

Dalam upaya pengembangan objek wisata di Indonesia terkhususnya di nias selatan, pemerintah memiliki peran yang sangat penting dalam mengatur, mengawasi dan merumuskan serta melaksanakan kebijakan pengembangan yang terukur dan tepat sasaran sesuai dengan kebutuhan untuk menyelesaikan masalah dalam pembangunan pariwisata. Oleh sebab itu kebijakan pengembangan objek wisata dalam pembangunan pariwisata yang efektif dan efisien, harus di implementasikan dengan baik sesuai tujuannya yaitu meningkatkan dan melestarikan potensi objek wisata.

5. Evaluasi

Pengembangan kepariwisataan diperlukan untuk mendorong pemerataan kesempatan berusaha dan memperoleh manfaat serta mampu menghadapi tantangan perubahan kehidupan lokal, nasional, dan global. Usaha untuk meningkatkan kegiatan wisata ini bisa dilakukan dengan cara pengembangan obyek dan daya tarik wisata yang ada di masing-masing Daerah Tempat Wisata (DTP). DTP yang selanjutnya disebut Destinasi Pariwisata adalah kawasan geografis yang berada dalam satu atau lebih wilayah administratif yang di dalamnya terdapat Daya Tarik Wisata, Fasilitas Umum, Fasilitas Pariwisata, aksesibilitas, serta masyarakat yang saling terkait dan melengkapi terwujudnya Kepariwisataaan.

1. Pertama-tama harus dilakukan terlebih dahulu semacam observasi terhadap Sumber Daya Alam (SDA) dan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM).
2. Melakukan pengembangan terhadap aspek perencanaan pembangunan obyek wisata yang antara lain mencakup sistem perencanaan kawasan, penataan ruang (tata ruang wilayah), standarisasi, identifikasi potensi, koordinasi lintas sektoral, pendanaan, monitoring, dan lain-lain.
3. Melakukan pembenahan dibidang kelembagaan yang meliputi pemanfaatan dan peningkatan kapasitas institusi, sebagai mekanisme yang dapat mengatur berbagai kepentingan, secara operasional merupakan organisasi dengan SDM dan peraturan yang sesuai dan memiliki efisiensi tinggi.
4. Menyusun, membuat dan menetapkan Peraturan Perundang-Undangan yang berpihak pada pelayanan mutu pariwisata, pelestarian lingkungan hidup, perlindungan hukum bagi wisatawan, perlindungan hukum bagi pengusaha atau investor.
5. Menggali, mengidentifikasi, mendata dan menetapkan objek-objek Wisata di Kepulauan Nias. Dalam rangka mengembangkan obyek wisata perlu segera dilakukan inventarisasi terhadap potensi nasional obyek wisata secara bertahap sesuai prioritas dengan memperhatikan nilai keunggulan saing dan keunggulan banding, kekhasan obyek, kebijaksanaan pengembangan serta ketersediaan dana dan tenaga



5. Solusi

Pemerintah daerah Nias Selatan di diharapkan dapat mengembangkan sector pariwisata mengingat banyaknya destinasi wisata di Nias Selatan yang dapat menjadi daya Tarik wisatawan, jika kepariwisataan nias selatan

meningkat maka secara otomatis perekonomian di daerah nias selatan akan meningkat juga, dan di harapkan pemerintah nias selatan harus kreatif mengemas berbagai even yang menjadi daya tarik lebih banyak mendatangkan wisatawan dan lebih penting pemerintah dan masyarakat nias selatan khususnya agar bisa lebih terbuka dan ramah kepada wisatawan sehingga membuat wisatawan tersebut betah dan ingin berlama-lama di nias menghabiskan liburanya.



GURU SEBAGAI KEPALA SEKOLAH

I. Latar Belakang

Kepala sekolah dalam tugas, peran, dan fungsinya merupakan faktor penyumbang keberhasilan kualitas pendidikan antara lain dalam hal penguatan tata kelola, akuntabilitas dan pencitraan publik, sebagaimana tercantum dalam Permendiknas Nomor 13 Tahun 2007 yang dinyatakan bahwa seorang kepala sekolah diharapkan memiliki kompetensi kepribadian, manajerial, kewirausahaan, supervisi, dan sosial.

Untuk itu penataan sistem rekrutmen kepala sekolah perlu dilakukan secara sistematis agar diperoleh calon kepala sekolah yang memenuhi standar seperti yang diharapkan dengan mengadakan proses rekrutmen yang meliputi pengusulan calon, seleksi administratif, dan seleksi akademik; sedangkan proses pendidikan dan pelatihan meliputi pemberian pengalaman pembelajaran secara teoritik dan praktik.

Tahap pemerolehan sertifikat dan nomor unik kepala sekolah menjadi sangat penting, karena tahap ini adalah ujung akhir bagi upaya memilah dan memilih calon kepala sekolah yang layak dan memenuhi persyaratan baik secara administratif maupun akademik, serta memenuhi harapan publik.

II. Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan dan tuliskan rumusan kebijakan yang terjadi di masyarakat

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
Pentingnya manajemen kekepalasekolahan menurut Sudarwin Danim dan Suparno (2009:12) dikarenakan pelaksanaan manajemen sekolah baik yang konvensional maupun yang menggunakan pendekatan berbasis sekolah, akan dapat berjalan	Masih banyak ya satuan pendidikan yang masih dibawah standar nasional, Kulaifikasi Guru Dan kepala Sekolah yang tidak memenuhi syarat.	Satuan pendidikan memunyai peran penting dalam melahirkan generasi enerus bangsa, namun dewasa ini dunia pendidikan seperti jalan ditempat, banyak permasalahan	Seorang kepala sekolah sangat penting memiliki pengetahuan kekepalasekolahan, sebab implementasi tugas pokok dan fungsi kepala sekolah tidak cukup mengandalkan aksi-aksi praktis dan fragmentasi, melainkan berbasis pada pengetahuan bidang

<p>dengan baik jika didukung oleh kepemimpinan kepala sekolah yang secara fungsional mampu berperan sesuai dengan tugas, wewenang, dan tanggung jawabnya. Dia dituntut mampu mensinergikan seluruh komponen dan potensi sekolah dan lingkungan sekitar agar tercipta kerjasama untuk memajukan sekolah. Istilah kekepalasekolahan bermakna segala seluk</p>		<p>an permasalahan yang muncul baik dari sisi kelembagaan, SDM dan Kualifikasi Guru serta menyangkut SDM dan Kualifikasi Kepala sekolah, Dari sisi keala sekolah masih banyaknya yang tidak sesuai dengan keilmuannya dan kualifikasi dalam</p>	<p>manajemen dan kepemimpinan yang cerdas. Hakikat pengetahuan adalah segenap apa yang kepala sekolah ketahui tentang sestau obyek tertentu. Pengetahuan itu sendiri merupakan khasanah kekayaan mental yang secara langsung atau tidak langsung turut memperkaya kehidupan kepala sekolah. Ada lima ranah pengetahuan yang harus dimiliki kepala sekolah yaitu pengetahuan</p>
---	--	---	---

<p>beluk yang berkaitan dengan tugas kepala sekolah. Perilaku kepala sekolah tercermin dari kristalisasi interaksi antara fungsi organik manajemen (perencanaan, pengorganisasi an, pelaksanaan, evaluasi) dengan fungsi substantif, yaitu akademik, ketenagaan, keuangan, fasilitas, kehumasan, pelayanan kusus, dan sebagainya. Fungsi organik manajemen</p>		<p>memimpin satuan pendidikan, untuk itu perlu kiranya adanya penguatan kapasitas sebagai keala satuan pendidikan, sebab keberhasilan satuan pendidikan disebabkan kepemimpinan kepala satuan pendidikan yang berkualitas dan mumpuni.</p>	<p>praktis, intelektual, smaal talk, pengetahuan spiritual dan pengetahuan yang tidak diketahui. Penguasaan pengetahuan ini sangat esensial dalam implementasi manajemen di sekolah. Penelitian Hunter menyimpulkan bahwa pengetahuan akan pekerjaan mempunyai korelasi yang tinggi terhadap prestasi kerja dan kemampuan kerja memiliki korelasi yang</p>
--	--	--	--

<p>merupakan roda gigi dalam menjalankan fungsi substansi. Interaksi sinergis keduanya melahirkan sosok perilaku kekepalasekolahan ideal, yaitu mampu membawa organisasi sekolah untuk mencapai tujuan secara efektif dan efisien.</p>			<p>tinggi terhadap prestasi kerja.</p>
--	--	--	--

III. Dasar Hukum

Dasar hukum sertifikat dan nomor unik kepala sekolah

Dasar hukum pemerolehan sertifikat dan nomor unik kepala sekolah (NUKS) bagi calon kepala sekolah/madrasah adalah:

1. Undang-Undang Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah;
3. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen.
4. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 1992 tentang Tenaga Kependidikan sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 39 Tahun 2000;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 25 Tahun 1999 tentang Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom;
6. Peraturan Pemerintah Nomor 101 Tahun 2000 tentang Pendidikan dan Pelatihan Jabatan Pegawai Negeri Sipil;
7. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;
8. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota; 4
9. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2008 tentang Guru;
10. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pengelolaan dan Penyelenggaraan Pendidikan;
11. Peraturan Pemerintah Nomor 66 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pengelolaan dan Penyelenggaraan Pendidikan;

12. Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2007 tentang Standar Kepala Sekolah/Madrasah;
13. Peraturan Menteri Negara Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 16 Tahun 2009 tentang Jabatan Fungsional Guru dan Angka Kreditnya;
14. Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Nomor 28 Tahun 2010 tentang Penugasan Guru Sebagai Kepala Sekolah/Madrasah.

IV. Implementasi

Dalam implementasi permendikbud No 16 tahun 2018 ini berkaitan dengan sertifikasi kepala sekolah dimana kepala sekolah wajib memiliki NUKS sebagai dasar menjalankan satuan pendidikan yang legal, jika diberlakukan tahun 2020 maka tidak akan 100% seluruh kepala sekolah tersertifikasi, kaitannya dengan jumlah biaya dan waktu pelaksanaan pelatihan penguatan serta kualifikasi akademik dari seluruh kepala sekolah tidak semuanya mampu dan memenuhi syarat. Terutama Sekolah Sekolah swasta yang ada di daerah.

V. Evaluasi

Perlu perpanjangan tenggat waktu pemberlakuan permendukbud nomor 18 tahun 2018 agar target 100% kepala sekolah sudah memenuhi syarat dan tersertifikasi,

VI. Solusi dan rekomendasi

Pemecahan masalah dan saran penulis terhadap kebijakan tersebut Untuk pembiayaan pelatihan dan penguatan kepala sekolah agar tersertifikasi dan mempunyai NUKS maka kiranya pembiayaannya harus di biyai oleh Apbn ataupun apbd 100%, sehingga peserta tidak dibebani dengan biaya pelatihan dan penguatan kepala sekolah.

RUANG TERBUKA HIJAU (RTH) JAKARTA

I. Latar Belakang

Dalam membangun suatu kawasan khususnya perkotaan diperlukan adanya suatu konsep tata ruang yang baik, tepat, dan tentunya mempunyai pandangan jauh ke depan guna mengantisipasi kebutuhan-kebutuhan masyarakat. Untuk dapat mewujudkan hal tersebut, salah satu unsur yang harus diperhatikan dalam membangun tata ruang perkotaan adalah dengan mempertimbangkan keberadaan lingkungan alam yang mempunyai peran besar terhadap keseimbangan ekologis. Saat ini pembangunan yang cukup pesat tengah terjadi di kota-kota besar di Indonesia termasuk di Jakarta. Perlahan-lahan ruang-ruang kosong di Jakarta berubah fungsi menjadi gedung-gedung pencakar langit serta pemukiman penduduk dengan hanya menyisakan sedikit ruang terbuka hijau. Hal inilah yang kemudian memunculkan berbagai permasalahan khususnya permasalahan lingkungan seperti banjir yang kerap melanda Jakarta dan tingkat polusi udara yang cukup tinggi. Dalam mengurangi dampak tersebut salah satu cara yang ditempuh oleh pemerintah adalah dengan mengembangkan kawasan hijau di Jakarta. Pertambahan jumlah penduduk di DKI Jakarta berdampak pada proses pertumbuhan kota. Hal ini identik dengan kegiatan pembangunan kota secara masif yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakatnya.

Akan tetapi terdapat permasalahan dalam pemenuhan syarat tentang keberadaan Ruang Terbuka Hijau (RTH) karena telah mengalami penurunan kualitas maupun kuantitas, yang seharusnya dalam Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang Hijau (RTH) ketentuan agar kota memiliki 30% dari luas wilayah administrasi. Kebijakan itu mengatur proporsi RTH pada setiap kota, dimana sebesar 20% RTH publik dan 10% RTH privat. Persyaratan ini belum dapat dipenuhi oleh Pemerintah DKI Jakarta karena keberadaan RTH di DKI Jakarta kurang dari 10%. Pengawasan dalam penyediaan RTH menjadi sangat penting seiring dengan pesatnya kemajuan dan perkembangan teknologi serta pembangunan-pembangunan di kota-kota besar yang ada di Indonesia saat ini.

II. Formulasi Kebijakan

Keban (dalam Tahir, 2014:20-21) memberikan pengertian dari sisi kebijakan publik, menurutnya bahwa : Public Policy dapat dilihat dari konsep filosofis, sebagai suatu produk, sebagai suatu proses, dan sebagai suatu kerangka kerja. Sebagai suatu konsep filosofis, kebijakan merupakan serangkaian prinsip, atau kondisi yang diinginkan, sebagai suatu produk, kebijakan dipandang sebagai serangkaian kesimpulan atau rekomendasi, dan sebagai suatu proses, kebijakan dipandang sebagai suatu cara dimana melalui cara tersebut suatu organisasi dapat

mengetahui apa yang diharapkan darinya, yaitu program dan mekanisme dalam mencapai produknya, dan sebagai suatu kerangka kerja, kebijakan merupakan suatu proses tawar menawar dan negosiasi untuk merumuskan isu-isu dan metode implementasinya.

Menurut Riant Nugroho (2014:129), secara sederhana dapat dikatakan bahwa kebijakan publik adalah setiap keputusan yang dibuat oleh Negara, sebagai strategi untuk merealisasikan tujuan dari Negara. Kebijakan publik adalah strategi untuk mengantar masyarakat pada masa awal, memasuki masyarakat pada masa transisi, untuk menuju kepada masyarakat yang dicita-citakan. Nugroho (2014:10) mengelompokkan kebijakan publik menjadi tiga, yaitu sebagai berikut: 1. Kebijakan publik yang bersifat makro atau umum, atau mendasar, yang lazim diterima mencakup UUD, Tap MPR, UU/Perpu. 2. Kebijakan publik yang bersifat meso atau menengah, atau penjabar pelaksanaan, yang lazim diterima mencakup PP dan Perpres. 3. Kebijakan publik yang bersifat mikro adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi dari kebijakan di atasnya yang lazim diterima mencakup Perda-Perda.

Dari beberapa pengertian di atas, maka dapat ditarik satu kesimpulan bahwa kebijakan publik merupakan rangkaian tindakan yang diambil pemerintah atau pejabat pemerintah untuk mengatasi suatu masalah dalam mencapai tujuan yang ditetapkan.

Menurut Van Meter dan Van Horn (dalam Abdul Wahab, 2016:135) merumuskan proses implementasi sebagai “those actions by public or private individuals (or groups) that are directed at the achievement of objective set forth in prior policy decision” (tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individual/ pejabat-pejabat atau kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan).

Setelah melihat beberapa pengertian yang dipaparkan di atas, maka dapat disimpulkan implementasi kebijakan merupakan konsekuensi logis setelah adanya peraturan perundangundangan yang memberi kewenangan pada seseorang atau kelompok pemerintah untuk melakukan tindakan-tindakan dalam usaha pencapaian sebuah tujuan.

Pemerintahan berasal dari kata pemerintah, yang paling sedikit kata “perintah” tersebut memiliki empat unsur yaitu, ada dua pihak yang terkandung, kedua pihak tersebut saling memiliki hubungan, pihak yang memerintah memiliki wewenang, dan pihak yang diperintah memiliki ketaatan (Syafii, 2014:20). Menurut Wilson (dalam Syafii, 2014:22) Pemerintah dalam akhir uraiannya, adalah suatu pengorganisasian kekuatan, tidak selalu berhubungan dengan organisasi kekuatan angkatan bersenjata, tetapi dua atau sekelompok orang dari sekian banyak kelompok orang yang dipersiapkan oleh suatu organisasi untuk mewujudkan maksud dan tujuan bersama mereka, dengan hal-hal yang memberikan keterangan bagi urusan-urusan umum

kemasyarakatan. Sementara itu di dalam Undang-Undang No. 23 tahun 2014, pemerintah daerah merupakan kepala daerah sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom. Dapat dipahami bahwa pemerintah daerah merupakan individu atau sekelompok orang yang memiliki hak dan kewenangan untuk membentuk suatu kebijakan dengan kekuasaan yang bisa memaksa orang lain agar melakukan apa yang diinginkannya.

Budiharjo & Sujarto (2006:16) mendefinisikan Ruang Terbuka (Open Spaces) dengan suatu wadah yang menampung aktivitas manusia dalam suatu lingkungan yang tidak mempunyai penutup dalam bentuk fisik. Ruang Terbuka Hijau Kota adalah bagian dari ruang-ruang terbuka (open spaces) suatu wilayah perkotaan yang diisi oleh tumbuhan, tanaman, dan vegetasi guna mendukung manfaat langsung atau tidak langsung yang dihasilkan oleh RTH dalam kota tersebut yaitu keamanan, kenyamanan, kesejahteraan, dan keindahan wilayah perkotaan tersebut (Dep. Pekerjaan Umum, 2008).

Menurut Yoga & Ismaun (2011:92) Ruang Terbuka Hijau merupakan suatu lahan/kawasan yang mengandung unsur dan struktur alami yang dapat menjalankan proses-proses ekologis, seperti pengendali pencemaran udara, ameliorasi iklim, pengendali tata air, dan sebagainya.

III. Dasar Hukum

Dasar hukum dari kebijakan publik yang di bahas dalam makalah ini :

- Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah
- Undang-Undang Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.05/PRT/M/2008 tentang Pedoman Penyediaan dan Pemanfaatan RTH di Kawasan Perkotaan. Departemen PU, Ditjen Penataan Ruang.
- PERPRES No. 9 Tahun 2005; PERPRES No. 10 Tahun 2005; KEPPRES No. 187/M tahun 2004; PERPRES No. 10 Tahun 2005; PERMENPU No. 1/PRT/M/2008.
- Dalam Peraturan Menteri ini diatur tentang :
Pengertian mengenai Ruang Terbuka Hijau, Kawasan Perkotaan;
- Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 1 Tahun 2007 tentang Ruang Terbuka Hijau Kawasan Perkotaan.
- Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 06/PRT/M/2007 tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan Dan Lingkungan.

IV. Implementasi

Faktor-faktor kegagalan Implementasi Kegagalan :

Terkait dengan implementasi kebijakan, Grindle (dalam Subarsono, 2005:89) menjelaskan bahwa ada beberapa factor yang mempengaruhi implementasi kebijakan (dalam hal ini adalah implementasi kebijakan terkait penyediaan ruang terbuka hijau di Kota Administrasi Jakarta), yang meliputi:

- a. Isi kebijakan (content of policy) mencakup:
 1. Interest Affected/Kepentingan yang Mempengaruhi; Dalam hal ini akan dilihat sejauh mana kepentingan kelompok sasaran yaitu masyarakat Kota Administrasi Jakarta termuat dalam isi kebijakan penyediaan ruang terbuka hijau (RTH).
 2. Type of Benefits/TipeManfaat; Bagian ini lebih menekankan pada jenis manfaat yang diterima oleh kelompok sasaran baik pemerintah daerah maupun masyarakat Jakarta terkait implementasi kebijakan penyediaan ruang terbuka hijau (RTH) di Jakarta.
 3. Extent of Change Envision/Derajat Perubahan yang Ingin di Capai; Dalam hal ini akan dilihat sejauh mana perubahan yang diinginkan dari kebijakan penyediaan ruang terbuka hijau (RTH) di Jakarta.
 4. Site of Decision Making
Letak Pengambilan Keputusan (Apakah letak sebuah program untuk mendukung kebijakan penyediaan ruang terbuka hijau (RTH) di Jakarta sudah tepat).

5. Program Implementors Pelaksana Program (Apakah sebuah program telah menyebutkan implementornya dengan rinci);
6. Resources Committee
Sumber-sumber Daya yang Digunakan, dalam hal ini adalah sumber-sumber daya yang dibutuhkan untuk mendukung kebijakan penyediaan ruang terbuka hijau (RTH) di Jakarta.
- b. Lingkungan implementasi (context of implementation) mencakup:
 1. Power, Interest, and Strategy of Actor Involved
Kekuasaan, Kepentingan- kepentingan, dan Strategi dari Aktor yang Terlibat (Seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki oleh para stakeholders yang terlibat dalam implementasi kebijakan penyediaan ruang terbuka hijau (RTH) di Jakarta);
 2. Institution and Regime Characteristic Karakteristik Lembaga dan Rezim yang sedang Berkuasa;
 3. Compliance and Responsiveness Tingkat Kepatuhan dan Adanya Respon dari Pelaksana.

Terkait tata ruang kota, Mirsa (2011: 15) mengatakan bahwa: “dalam perencanaan, perancangan dan pemrograman prasarana kota, hal utama yang perlu diperhatikan terhadap elemen tata ruang kota itu sendiri adalah penyusunan perencanaan, pemanfaatan dan pengendalian”. Dengan memperhatikan hal tersebut, pemanfaatan dari unsur-unsur atau elemen-elemen dari tata

ruang kota yang dalam hal ini adalah Jakarta akan lebih terarah terutama dalam mewujudkan pembangunan kota yang berwawasan lingkungan. Dalam perencanaan kota itu sendiri dikenal istilah ruang terbuka (open space) yaitu tempat terbuka di lingkungan perkotaan, ruang terbuka itu terdiri atas ruang terbuka hijau dan ruang terbuka non hijau (Pancawati, 2010:6).

Ruang terbuka hijau di wilayah perkotaan merupakan bagian dari penataan ruang kota yang berfungsi sebagai kawasan hijau pertamanan kota, kawasan hijau hutan kota, kawasan hijau rekreasi kota, kawasan hijau kegiatan olahraga kota, kawasan hijau pemakaman, kawasan hijau pertanian, kawasan hijau jalur hijau, dan kawasan hijau pekarangan (Fattah, 2001: 11)

Masalah penelitian dapat diidentifikasi sebagai berikut:

- a. Persentase luas ruang terbuka hijau di Jakarta belum memenuhi standar yang telah ditetapkan dalam undang-undang maupun peraturan daerah yang ada;
- b. Adanya peningkatan alih fungsi lahan terbukahijau untuk pembangunan fisik;
- c. Kurangnya pengelolaan terhadap ruang terbuka hijau yang sudah ada;
- d. Adanya peningkatan jumlah penduduk di Jakarta tiap tahunnya namun tidak diiringi dengan penambahan lahan;
- e. Masih kurangnya pengawasan terhadap pengelolaan dan penyediaan ruang terbuka hijau;

- f. Tidak seimbang nya pertumbuhan pembangunan fisik dengan ketersediaan lahan terbuka hijau di Jakarta.

V. Evaluasi

RTH Jakarta Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Tahun 2011– 2030 DKI Jakarta. Penyediaan RTH merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dimana di dalamnya diisyaratkan bahwa luas RTH kota minimal harus sebesar 30% dari luas total wilayah perkotaan. Pada kenyataannya terjadi penurunan kuantitas RTH yang sangat signifikan dikawasan perkotaan yang menyebabkan menurunnya kualitas ruang terbuka publik perkotaan. Oleh karena itu, salah satu langkah yang harus diambil terutama oleh para pembuat keputusan yaitu menyusun kebijakan hijau.

Adapun kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah DKI Jakarta terkait penyediaan RTH adalah berupa Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah 2030 DKI Jakarta yang merupakan rencana tata ruang wilayah Provinsi DKI Jakarta yang terdiri dari rencana tata ruang provinsi, rencana tata ruang kota administrasi, dan rencana tata ruang kabupaten administrasi. Dalam peraturan ini ditegaskan kembali bahwa keberadaan RTH memegang peranan yang sangat

penting dalam kelangsungan hidup manusia. Keberadaan RTH diarahkan untuk fungsi dan manfaat sebagai berikut:

- a. Sebagai fasilitas pelayanan umum untuk masyarakat seperti untuk melakukan kegiatan aktif dan pasif, antarlain: rekreasi, olahraga, wisata hutan, dan lainlain;
- b. Sebagai pengaman yang sangat penting dalam upaya meningkatkan daya resap tanah terhadap air hujan ke dalamtanah;
- c. Sebagai penyeimbang iklim mikro yang muncul akibat kemajuan teknologi;
- d. Sebagai pengendali bahan-bahan polutan sehingga pencemaran dapat ditekan seminimal mungkin; dan
- e. Sebagai habitat satwa liar dan tempat konservasi plasma nutfah serta tempat keanekaragaman hayati.

VI. Solusi

Perlu adanya suatu kajian oleh pemerintah untuk menjadikan Jakarta hanya sebagai pusat pemerintahan saja, mengingat bahwa selama ini peran Jakarta sebagai pusat ekonomi, bisnis, pariwisata dan juga pemerintahan membuat padatnya penduduk sehingga berdampak pada tidak terkendalinya pemanfaatan ruang-ruang kota khususnya ruang terbuka hijau, Pemerintah perlu melakukan pengawasan yang lebih ketat terhadap penyediaan ruang terbuka hijau serta adanya pemberlakuan sanksi yang tegas kepada siapapun yang melanggar aturan terkait penyediaan ruang terbuka hijau.

TRANS JAKARTA

I. Latar Belakang

TransJakarta merupakan salah satu lembaga pengelola *Bus Rapid Transit* (BRT), atau lebih dikenal dengan istilah “busway”. TransJakarta mulai beroperasi pada tanggal 15 Januari 2004 dan merupakan program andalan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam pengembangan transportasi publik berbasis bus (TransJakarta, 2014).

Bus TransJakarta diharapkan dapat menjadi alternatif bagi masyarakat agar beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum guna mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas. Agar hal ini dapat dicapai, sarana dan pelayanan yang memadai sangat dibutuhkan.

Sebaliknya, buruknya sarana dan pelayanan TransJakarta dapat menghambat peralihan dari kendaraan pribadi ke kendaraan umum. Salah satu kendala yang dapat diamati adalah tidak adanya informasi bagi penumpang untuk mengetahui perkiraan waktu tiba bus TransJakarta pada satu halte yang diinginkan.

II. Formulasi Kebijakan

Aktor-aktor yang terlibat dalam sebuah kebijakan sangatlah berpengaruh dalam proses perumusan kebijakan publik. Aktor-aktor disini tidak hanya sebagai pembuat kebijakan agar dapat disahkan secara legal saja, namun juga pihak-pihak yang berpengaruh ketika perencanaannya.

- a. Inisiator kebijakan : Gubernur Sutiyoso
- b. Pembuat kebijakan dan legislator : DPRD dan Gubernur DKI Jakarta
- c. Pelaksana kebijakan: dalam pelaksanaannya, kebijakan ini bekerjasama dengan pihak swasta yaitu perusahaan-perusahaan jasa yang mengelola transportasi Transjakarta ini sehingga dapat beroperasi setiap hari.
- d. Kelompok sasaran adalah masyarakat karena kebijakan ini dibuat untuk mengatasi kemacetan yang terjadi di Jakarta
- e. Kelompok yang diuntungkan adapun pihak yang diuntungkan adalah masyarakat sebagai sasaran utama dari kebijakan ini. Selain itu, ada pihak yang juga diuntungkan yaitu perusahaan yang bekerjasama dengan Pemprov DKI dalam pengoperasian Trans Jakarta ini.
- f. Kelompok kepentingan: masyarakat, karena masyarakat yang mengalami dampak kemacetan ini sehingga kebijakan ini dibuat dengan sasaran untuk mengurangi kemacetan demi kepentingan masyarakat.

- g. Kelompok penekan: media massa, karena dengan pemberitaan dari media massa di publik, maka pemerintah akan mengetahui apa yang sebenarnya terjadi di dalam masyarakat saat ini.

III. Dasar hukum

- a. Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara.
- b. Kesatuan Republik Indonesia (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 93, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia 4744).
- c. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 106, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4756);
- d. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5234);
- e. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587) sebagaimana telah beberapa kali diubah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 58,

Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5679);

- f. Peraturan Pemerintah Nomor 54 Tahun 2017 tentang Badan Usaha Milik Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 305, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 6173)

IV. Implementasi

Ada beberapa tahap dalam perumusan kebijakan publik yaitu: perumusan masalah, agenda kebijakan dan pemilihan alternatif kebijakan untuk memecahkan masalah.

4.1 Tahap pertama: tahap perumusan masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah ditulis, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Informasi apa yang dibutuhkan pengguna bus TransJakarta terkait bus TransJakarta
2. Bagaimana cara kerja aplikasi dalam menyampaikan informasi kepada pengguna bus TransJakarta
3. Fitur apa yang akan diinginkan pengguna dalam aplikasi
4. Algoritma apa yang akan digunakan untuk memprediksi waktu kedatangan bus.

II. Tahap kedua: agenda kebijakan

Agenda kebijakan didefinisikan sebagai tuntutan-tuntutan agar para pembuat kebijakan memilih atau merasa terdorong untuk melakukan tindakan tertentu. Masalah publik masyarakat Jakarta mengenai kemacetan merupakan masalah publik yang sudah pasti masuk ke dalam agenda kebijakan karena tingkat ‘penting’nya masalah ini tergolong tinggi. Kemacetan di Jakarta telah dirasakan warganya sudah lama dan menyebabkan kerugian bagi masyarakatnya, sehingga perlu adanya penanganan yang serius dari Pemprov DKI.

4.2 Tahap ketiga: pemilihan alternatif kebijakan untuk memecahkan masalah:

1. Pembatasan jumlah produksi kendaraan bermotor melalui peningkatan pajak pertambahan nilai dan pajak-pajak usaha lainnya.

Jumlah kendaraan yang diproduksi oleh para produsen kendaraan bermotor sudah seharusnya ditekan menjadi 50% bahkan lebih, agar mampu memberikan jalan raya suatu kapasitas tampung yang lebih banyak, minimal mempertahankan jumlah kapasitas tampung yang ada saat ini agar tidak begitu banyak. Para produsen kendaraan bermotor tersebut harus dirangkul oleh

pemerintah untuk memproduksi sarana dan prasarana lalu-lintas yang lebih dibutuhkan oleh jalan ketimbang memproduksi kendaraan baru.

2. Penambahan jumlah jalan di DKI Jakarta menggunakan jalan layang (flyover)

Dengan tingkat kepadatan yang sudah cukup tinggi, sulit untuk membangun jalan di atas bumi wilayah DKI Jakarta. Untuk itu, penambahan jalan dapat dilakukan menggunakan *flyover*, sebagaimana yang telah diterapkan secara masif di Jepang dan Amerika Serikat.

3. Penambahan jumlah armada busway.

Armada busway yang saat ini telah ada tetap belum mampu untuk menampung jumlah penumpangnya. Untuk itu, perlu dilakukan penambahan jumlah busway, dengan catatan armada yang ditambah memiliki tingkat efisiensi bahan bakar yang tinggi menggunakan gas LPG, dan dengan bentuk kendaraan yang lebih kecil dari busway yang telah ada saat ini agar lebih murah

dalam hal produksi dan lebih efisien dalam penggunaan ruang jalan raya..

V. Evaluasi

Berdasarkan dari hasil pembahasan di atas, maka dapat diambil kesimpulan, bahwa implementasi kebijakan transportasi publik bus Transjakarta busway masih terdapat kekurangan dan harus diperbaiki. Kekurangan tersebut antara lain belum maksimalnya petugas gabungan khusus busway dalam menindak kendaraan umum yang melintasi di jalur *busway*. Kualitas pelayanan *busway* masih dikeluhkan oleh pengguna transportasi *busway*. Namun dari sisi ekonomi transportasi *busway* sudah dapat dinikmati oleh masyarakat Jakarta. Implementasi kebijakan publik harus dijalankan oleh pihak yang berkopetensi di bidangnya, dengan melibatkan para ahli diluar organisasi BLU Transjakarta.

VI. Solusi dan Rekomendasi

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta seharusnya terus melakukan monitoring terhadap kinerja perangkat bus Transjakarta agar pelayanan tetap prima. Sumber daya

bahan bakar gas (BBG) untuk bahan bakar busway juga harus ditingkatkan dengan menyediakan Stasiun Pengisian Bahan Bakar Gas (SPBBG) di setiap koridor *busway*.

PROGRAM JAMINAN SOSIAL LINDUNGI RAKYAT MISKIN

I. Latar Belakang

BERITA

Kamis, 05 April 2012

Program Jaminan Sosial Lindungi Rakyat Miskin

Jika mengantongi PBI rakyat miskin dapat nikmati lima program Jamsos secara gratis.

Ady



Konstitusi mengamanatkan agar pemerintah **BERITA TERKAIT**

Salah satu tujuan pendirian Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 berupaya meningkatkan kesejahteraan

rakyat. Kesejahteraan tersebut harus dapat dinikmati secara berkelanjutan, adil, dan merata menjangkau seluruh rakyat. Dinamika pembangunan bangsa Indonesia telah menumbuhkan tantangan berikut tuntutan penanganan berbagai persoalan yang belum terpecahkan. Salah satunya adalah penyelenggaraan jaminan sosial bagi seluruh rakyat sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 28H ayat (3) mengenai hak terhadap jaminan sosial dan Pasal 34 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, dan Keputusan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik yang tertuang dalam TAP Nomor X/MPR/2001, yang menugaskan Presiden untuk membentuk Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) dalam rangka memberikan perlindungan sosial yang menyeluruh dan terpadu..

II. Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan dan tuliskan rumusan kebijakan yang terjadi di masyarakat

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
Pelayanan kesehatan BPJS mempunyai sasaran didalam pelaksanaan akan adanya sustainabilitas	Evaluasi implementasi BPJS Kesehatan yang dimulai pada tanggal 1 Januari 2014 saat ini masih banyak	BPJS merupakan badan hukum dengan tujuan yaitu mewujudkan terselenggaranya pemberian	Pada tanggal 1 januari 2014 mulai diberlakukan BPJS kesehatan di seluruh

<p>operasional dengan memberi manfaat kepada semua yang terlibat dalam BPJS, pemenuhan kebutuhan medik peserta, dan kehati-hatian serta transparansi dalam pengelolaan keuangan BPJS. Perlu perhatian lebih mendalam dalam pelaksanaan terhadap system pelayanan kesehatan (Health Care Delivery System),</p>	<p>ditemui kendala disebabkan masih minimnya penetapan melalui pemerintah dalam pelaksanaan BPJS, sedikitnya 10 regulasi turunan yang harus ditambahkan untuk menunjang BPJS tersebut. Dengan Penyelenggaraan BPJS Kesehatan yang belum berjalan sesuai dengan prinsip dan tujuan.</p>	<p>jaminan untuk terpenuhinya kebutuhan dasar hidup yang layak bagi setiap peserta dan/atau anggota keluarganya. Dalam penyelenggaraannya BPJS ini terbagi menjadi dua yaitu BPJS kesehatan dan BPJS ketenagakerjaan (Tabrany, 2009). Dengan ditetapkannya BPJS dua anomaly penyelenggaraan jaminan sosial Indonesia yang bertentangan</p>	<p>pelayanan kesehatan di Indonesia. Ujicoba BPJS sudah mulai dilaksanakan sejak tahun 2012 dengan rencana aksi dilakukan pengembangan fasilitas kesehatan dan tenaga kesehatan dan perbaikan pada system rujukan dan infrastruktur. Evaluasi jalannya</p>
---	--	--	--

<p>system pembayaran (Health Care Payment System) dan system mutu pelayanan kesehatan (Health Care Quality System). Mengingat pelaksanaan BPJS dikeluarkan melalui Undang-Undang dimana bersifat mengatur sedangkan proses penetapan pelaksanaan diperkuat melalui surat keputusan atau ketetapan dari</p>		<p>dengan prinsip-prinsip universal penyelenggaraan jaminan sosial di dunia akan diakhiri. Pertama, Negara tidak lagi mengumpulkan labadari iuran wajib Negara yang dipungut oleh badan usaha miliknya, melainkan kedepan Negara bertanggungjawab atas pemenuhan hak konstitusional rakyat atas jaminan sosial. Kedua, jaminan sosial Indonesia resmi keluar</p>	<p>Jaminan Kesehatan nasional ini direncanakan setiap tahun dengan periode per enam bulan dengan kajian berkala tahunan elitibilitas fasilitas kesehatan, kredensialing, kualitas pelayanan dan penyesuaian besaran pembayaran harga keekonomian. Diharapkan pada tahun 2019 jumlah</p>
--	--	--	---

<p>pejabat Negara yang berwenang seperti peraturan pemerintah dan peraturan presiden setidaknya minimal 10 regulasi turunan harus dibuat untuk memperkuat pelaksanaan BPJS.</p>		<p>dari penyelenggaraan oleh badan privat menjadi pengelolaan oleh badan publik</p>	<p>fasilitas kesehatan dan tenaga kesehatan mencukupi, distribusi merata, system rujukan berfungsi optimal, pembayaran dengan cara prospektif dan harga keekonomian untuk semua penduduk. Pelaksanaan UU BPJS melibatkan PT ASKES, PT ASABRI, PT JAMSOSTEK dan PT</p>
---	--	---	---

			<p>TASPEN. Dimana PT ASKES dan PT JAMSOSTEK beralih dari Perseroan menjadi Badan Publik mulai 1 januari 2014. Sedangkan PT ASABRI dan PT TASPEN pada tahun 2029beralih menjadi badan public dengan bergabung ke dalam BPJS ketenagakerjaan.</p>
--	--	--	---

III. Dasar Hukum

Dasar hukum dari kebijakan publik yang di bahas dalam makalah ini. Salah satu tujuan pendirian Negara Kesatuan Republik Indonesia yang tercantum dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 berupaya meningkatkan kesejahteraan rakyat. Kesejahteraan tersebut harus dapat dinikmati secara berkelanjutan, adil, dan merata menjangkau seluruh rakyat. Dinamika pembangunan bangsa Indonesia telah menumbuhkan tantangan berikut tuntutan penanganan berbagai persoalan yang belum terpecahkan. Salah satunya adalah penyelenggaraan jaminan sosial bagi seluruh rakyat sebagaimana yang diamanatkan dalam Pasal 28H ayat (3) mengenai hak terhadap jaminan sosial dan Pasal 34 ayat (2) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945, dan Keputusan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik yang tertuang dalam TAP Nomor X/MPR/2001, yang menugaskan Presiden untuk membentuk Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) dalam rangka memberikan perlindungan sosial yang menyeluruh dan terpadu..

IV. Implementasi

Faktor-faktor kegagalan Implementasi Kegagalan : Pelayanan kesehatan BPJS mempunyai sasaran didalam pelaksanaan akan adanya sustainabilitas operasional dengan memberi manfaat kepada semua yang terlibat dalam BPJS, pemenuhan kebutuhan medik peserta, dan kehati-hatian serta transparansi dalam pengelolaan keuangan BPJS. Perlu perhatian lebih mendalam dalam pelaksanaan terhadap system pelayanan

kesehatan (Health Care Delivery System), system pembayaran (Health Care Payment System) dan system mutu pelayanan kesehatan (Health Care Quality System). Mengingat pelaksanaan BPJS dikeluarkan melalui Undang-Undang dimana bersifat mengatur sedangkan proses penetapan pelaksanaan diperkuat melalui surat keputusan atau ketetapan dari pejabat Negara yang berwenang seperti peraturan pemerintah dan peraturan presiden setidaknya minimal 10 regulasi turunan harus dibuat untuk memperkuat pelaksanaan BPJS.

V. Evaluasi

Faktor-faktor yang menyebabkan tidak terimplementasinya dasar hukum :

1. System pelayanan kesehatan (Health Care Delivery System)

- a) Penolakan pasien tidak mampu di fasilitas pelayanan kesehatan hal ini dikarenakan PP No. 101/2012 tentang PBI jo. Perpres 111/2013 tentang Jaminan kesehatan hanya mengakomodasi 86,4 juta rakyat miskin sebagai PBI padahal menurut BPS (2011) orang miskin ada 96,7 juta. Pelaksanaan BPJS tahun 2014 didukung pendanaan dari pemerintah sebesar Rp. 26 triliun yang dianggarkan di RAPBN 2014. Anggaran tersebut dipergunakan untuk Penerima Bantuan Iuran (PBI) sebesar Rp. 16.07 triliun bagi 86,4 juta masyarakat miskin sedangkan sisanya bagi PNS, TNI dan Polri. Pemerintah harus secepatnya menganggarkan biaya kesehatan Rp. 400 milyar untuk gelandangan, anak jalanan, penghuni panti asuhan, panti jompo dan penghuni lapas (jumlahnya sekitar 1,7 juta orang). Dan tentunya jumlah

orang miskin yang discover BPJS kesehatan harus dinaikkan menjadi 96,7 juta dengan konsekuensi menambah anggaran dari APBN.

- b) Pelaksanaan di lapangan, pelayanan kesehatan yang diselenggarakan oleh PPK I (Puskesmas klinik) maupun PPK II (Rumah Sakit) sampai saat ini masih bermasalah. Pasien harus mencari-cari kamar dari satu RS ke RS lainnya karena dibilang penuh oleh RS, bukanlah hal yang baru dan baru sekali terjadi.

2.System pembayaran (Health Care Payment System)

- a) Belum tercukupinya dana yang ditetapkan BPJS dengan real cost, terkait dengan pembiayaan dengan skema INA CBGs dan Kapitasi yang dikebiri oleh Permenkes No. 69/2013. Dikeluarkannya SE No. 31 dan 32 tahun 2014 oleh Menteri Kesehatan untuk memperkuat Permenkes No.69 ternyata belum bisa mengurangi masalah di lapangan.
- b) Kejelasan area pengawasan masih lemah baik dari segi internal maupun eksternal. Pengawasan internal seperti melalui peningkatan jumlah peserta dari 20 juta (dulu dikelola PT Askes) hingga lebih dari 111 juta peserta, perlu diantisipasi dengan perubahan system dan pola pengawasan agar tidak terjadi korupsi.

Pengawasan eksternal, melalui pengawasan Otoritas jasa Keuangan (OJK), Dewan Jaminan Sosial Nasional (DJSN) dan Badan Pengawas Keuangan (BPK) masih belum jelas area pengawasannya.

3.System mutu pelayanan kesehatan (Health Care Quality System)

- a) Keharusan perusahaan BUMN dan swasta nasional, menengah dan kecil masuk menjadi peserta BPJS Kesehatan belum terealisasi mengingat manfaat tambahan yang diterima pekerja BUMN atau swasta lainnya melalui regulasi turunan belum selesai dibuat. Hal ini belum sesuai dengan amanat Perpres No. 111/2013 (pasal 24 dan 27) mengenai keharusan pekerja BUMN dan swasta menjadi peserta BPJS Kesehatan paling lambat 1 Januari 2015. Dan regulasi tambahan ini harus dikomunikasikan secara transparan dengan asuransi kesehatan swasta, serikat pekerja dan Apindo sehingga soal Manfaat tambahan tidak lagi menjadi masalah.
- b) Masih kurangnya tenaga kesehatan yang tersedia di fasilitas kesehatan sehingga peserta BPJS tidak tertangani dengan cepat.

VI. Solusi dan rekomendasi

Pemecahan masalah dan saran penulis terhadap kebijakan tersebut. Harus dilakukan kajian lebih lanjut untuk merevisi regulasi turunan BPJS seperti dalam penetapan cost BPJS dan pengaturan penyaluran dana ke fasilitas kesehatan penyelenggara, jumlah tenaga kesehatan yang tersedia (dokter, perawat, administrasi rumah sakit dan lain-lain) sehingga memudahkan dan meningkatkan mutu pelayanan kesehatan, serta fasilitas kesehatan yang dimiliki dapat menunjang pelaksanaan secara efisien dan efektif.

LEGALISASI MIRAS YANG DIBERLAKUKAN DI NUSA TENGGARA TIMUR

I. Latar Belakang



Gambar 1.1

Minuman lokal ini difermentasi kembali dengan kadar alkohol 40 persen, lalu dikemas dalam botol yang belabel untuk diperdagangkan sebagai minuman khas milik NTT ¹

1

<https://www.google.com/amp/s/daerah.sindonews.com/newsread/1413486/174/pemprov-ntt-resmi-legalkan-miras-lokal-berkadar-alkohol-40-persen-1561086555>

Minuman Keras (Miras) NTT (Moke, Sopi dan/atauTuak) akhir-akhir ini semakin populer dalam perbincangan publik NTT dan menjadi viral di Media Sosial lantaran Gubernur Provinsi NTT Viktor B. Laiskodat mencanangkan akan melegalkan miras asal NTT. Namun dalam waktu yang bersamaan maksud baik Gubernur Viktor Bungtilu Laiskodat untuk melegalkan miras, terjadi operasi yustisi berupa penindakan dari aparat Polri dan Satpol PP merampas peredaran Miras di sejumlah tempat (Manggarai Barat, Flores Timur) di Pasar tradisional.

Padahal miras (moke, tuak atau sopi) adalah produk pengetahuan dan teknologi tradisional yang menjadi bagian terpenting di dalam ritual adat sebagai ekspresi budaya tradisional orang NTT. Ini adalah bagian dari ekspresi budaya tradisional orang NTT yang telah lama mendapat pengakuan dari Hukum Adat dan diperkuat oleh UUD 1945 dan berbagai perundang-undangan lainnya dan terakhir dengan UU Nomor 5 Tahun 2017, Tentang Pemajuan Kebudayaan.

Miras NTT dan juga di tempat lain adalah produk dari pengetahuan dan teknologi tradisional leluhur orang NTT, usianya sudah sangat tua bahkan dalam Undang-Undang miras masuk dalam kategori objek pemajuan kebudayaan yang berasal dari “pengetahuan tradisional” dan “teknologi tradisional”. Miras kemudian menjadi simbol dalam ekspresi budaya tradisional masyarakat dan menjadi bagian vital dalam tatakrama kehidupan masyarakat NTT sehari-hari.

Jika kita memperhatikan proses pembuatan miras mulai dari mengambil nira di atas pohon lontar, enau atau kelapa hingga proses penyulingan untuk mendapatkan alkoholnya dengan peralatan yang sangat sederhana. Pertanyaannya, dari mana nenek moyang kita menemukan pengetahuan tradisional untuk membuat miras, siapa yang memberikan mereka pelajaran Ilmu atau teknologi tradisional menyuling nira (tuak putih) untuk mendapatkan alkohol dengan kadar alkohol tertentu dan terukur dengan peralatan tradisional kemudian diwariskan terus menerus hingga ke generasi sekarang.

Berdasarkan ketentuan pasal 18B ayat (2) UUD 1945 dan beberapa pasal lainnya dengan tegas mengatakan bahwa “negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak-hak tradisionalnya dstnya.”, kemudian pengakuan itu dipertegas lagi dalam ketentuan UU No. 5 Tahun 2017, Tentang Pemajuan Kebudayaan, maka proses pembuatan miras NTT, peredarannya dan budaya meminum moke merupakan perbuatanyang sejak dahulu kala mendapat perlindungan dari hukum adat dan kemudian mendapat pengakuan di dalam UUD 1945 serta diperkuat kembali melalui UU No. 5 Tahun 2017, Tentang Pemajuan Kebudayaan. Ini merupakan bagian dari obyek pemajuan kebudayaan sekaligus merupakan ekspresi budaya tradisional yang mendapat pengakuan dan perlindungan dari negara, bahwa

negara melindungi kesatuan-kesatuan hukum masyarakat adat dan hak-hak tradisional.²

Gubernur NTT Ingin Legalkan Miras Sopi, Politisi PKS: Apa Pentingnya?

Oleh **Ola Keda** pada 04 Apr 2019, 14:00 WIB ✓



Gambar 1.2 Pemda NTT telah bekerja sama dengan Universitas Nusa Cendana (Undana), Kupang, demi meneliti dan mengkaji minuman keras³

² <http://www.beritaflores.com/2019/03/15/miras-ntt-produk-pengetahuan-teknologi-tradisional-telah-diakui-hukum-adat/>

³ <https://www.google.com/amp/s/m.merdeka.com/amp/peristiwa/sopi-a-miras-khas-ntt-resmi-diluncurkan.html>

Sopia, Miras Khas NTT Resmi Diluncurkan



Peluncuran Miras Khas NTT Sopia. ©2019 Merdeka.com/Ananias Petrus

Gambar 1.3 Peluncuran Sopia ditandai dengan tos atau minum bersama sopi yang dikumpulkan dari berbagai daerah penghasil minuman tradisional⁴

⁴ *Ibid*

II. Formulasi Kebijakan⁵

Situasi Masalah	MetaMasalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
Sopi, minuman beralkohol tradisional khas Nusa Tenggara Timur, akan dijual secara legal. Hal ini amat mungkin menjadikan sopi sebagai produk miras pertama di Indonesia yang disokong penuh—baik perizinan, produksi, maupun distribusinya	Penjualan miras secara resmi dianggap bisa mencegah kematian massal akibat konsumsi minuman alkohol oplosan. Alasannya, miras yang dijual di publik harus melewati uji kelayakan di Badan Pengawas Obat dan	Keputusan Pemda NTT yang ingin melegalisasi minuman keras Sopi menuai kontroversi. Salah satunya dari anggota DPRD NTT, Anwar Hajral. Politik asal PKS ini justru menanyakan apa pentingnya minuman keras bagi generasi	Generasi Milenial memiliki kewajiban konstitusional untuk menjaga dan melestarikan tradisi budaya yang menjadi objek pemajuan kebudayaan, karena Hukum Adat dan Konstitusi 45 kita memberikan pengakuan dan jaminan

⁵ *Ibid*

<p>—oleh pemerintah setempat. Bahkan sebelum meluncurkan Sophia, Pemda NTT telah bekerja sama dengan Universitas Nusa Cendana (Undana), Kupang, demi meneliti dan mengkaji minuman keras tersebut.</p>	<p>Makanan (BPOM). Merujuk penelitian Center for Indonesian Policy Studies (CIPS), selama 10 tahun terakhir setidaknya 800 orang tewas setelah menenggak miras oplosan di Bandung, Jawa Barat. Angka itu bisa lebih besar jika dikalkulasi dari seluruh wilayah Indonesia.</p>	<p>muda. Selain itu, Anwar Hajral juga mengaitkan keputusan ini dengan slogan besar "Revolusi Mental" yang didengungkan pemerintahan Presiden Joko Widodo".</p> <p>"Apa pentingnya miras untuk generasi muda?"</p>	<p>berikut biayanyapun dijamin oleh Pemerintah emalui APBN dan APBD. Konsekuensi yuridis dari pengakuan negara sebagaimana tertera dalam UUD 1945.</p>
--	--	--	--

III. Dasar Hukum

- Peraturan daerah kota kupang nomor 12 tahun 2016 tentang pengendalian dan pengawasan minuman beralkohol. Peraturan Daerah ini merupakan penyempurnaan dari Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 7 Tahun 2012 tentang Pengendalian Usaha Minuman Beralkohol (Lembaran Derah Kota Kupang Tahun 2012 Nomor 7 Tambahan Lembaran daerah kota kupang Nomor 240) yang sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan masyarakat dan perkembangan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Selain itu Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 7 Tahun 2012 tentang Pengendalian Usaha Minuman Beralkohol (Lembaran Derah Kota Kupang Tahun 2012 Nomor 7 Tambahan Lembaran daerah kota kupang Nomor 240)⁶
- Pemurnian dan tata kelola minuman tradisional beralkohol khas nusa tenggara timur. Peraturan Gubernur nomor 44 tahun 2019 yang ditanda tangani oleh Sekretaris Daerah (Sekda) Benediktus Polo Maing dan Gubernur NTT Viktor Bungtilu Laiskodat itu ditetapkan pada tanggal 12 April 2019. Maksud ditetapkannya Peraturan Gubernur ini adalah sebagai pedoman dalam melaksanakan pembinaan, pemurnian, pengendalian dan pengawasan terhadap proses produksi

⁶ Peraturan Daerah Kota Kupang Nomor 12 Tahun 2016

minuman tradisional beralkohol baik yang belum dimurnikan maupun yang sudah dimurnikan. Pergub dengan Sebelas Bab dan 17 pasal itu secara rinci mengatur berbagai macam mulai dari proses penyulingan di tingkat masyarakat distribusi, penjualan hingga sanksi baik bagi penyuling maupun bagi penjual.⁷

IV. Implementasi

Faktor-faktor Implementasi Kegagalan :

- Penolakan dari masyarakat
- Dampak negative mengkonsumsi miras
- Salah satu dari beberapa media mimalisnya moral generasi bangsa
- Menjadikan ketergantungan

V. Evaluasi

Faktor-faktor yang menyebabkan tidak terimplementasinya dasar hukum

- Pengecer dan Penjual Langsung dilarang mengiklankan dan mempromosikan Minuman Beralkohol secara tidak benar di berbagai media masa.

⁷ <https://obor-nusantara.com/2019/08/02/legalkan-bahan-baku-sophia-gubernur-ntt-terbitkan-pergub-no-44-tahun-2019/>

- Setiap orang perorangan, dan Badan usaha dilarang mendistribusikan dan/atau memperdagangkan minuman beralkohol yang tercemar dan/atau rusak dan/atau daluwarsa.
- Pengecer dan penjual langsung dilarang memperdagangkan minuman beralkohol yang tidak dilengkapi dengan perizinan sebagaimana diatur dalam Peraturan daerah ini

VI. Solusi dan rekomendasi

Solusi dari penulis dalah dihapuskan saja untuk pelegalan jual beli miras karena dampak dari sisi negative sangat besar jika dibandingkan dengan sisi positifnya. Meski dengan alasan pemerintah seperti demikian ialah ingin meningkatkan perekonomian dengan transaksi jual beli minuman tradsional NTT namun sangat disayangkan moral generasi yang akan. Sebab minuman ini mengandung alcohol walau hanya degan takaran 40%.

Penulis merekomendasikan jikalau pun ingin mempertahankan minuman khas atau local NTT bisa dicari dengan solusi minuman yang lain semisal kelapa yang diolah sedemikan maksimal dan menariknya.

JAMINAN KESEHATAN KARTU BEKASI SEHAT (KBS)

I. Latar Belakang

Jaminan Kesehatan Nasional (JKN) merupakan bagian dari Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN) yang diselenggarakan dengan menggunakan mekanisme asuransi kesehatan sosial yang bersifat wajib (mandatory) berdasarkan Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang SJSN dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan dasar kesehatan masyarakat yang layak yang diberikan kepada setiap orang yang telah membayar iuran atau iurannya dibayar oleh Pemerintah.

Namun pemerintah kota Bekasi mempunyai program yang penjamianan kesehatan bagi warganya dengan meluncurkan Kartu Bekasi Sehat.

KS-NIK merupakan program Jaminan Kesehatan Daerah (Jamkesda) milik Pemerintah Kota Bekasi. Melalui program tersebut, seluruh warga Kota Bekasi bisa mendapatkan fasilitas kesehatan secara cuma-cuma, tanpa pembayaran premi setiap bulannya. Program kartu Sehat berbasis NIK (KS-NIK) ini digagas Pemerintah Kota (Pemkot) Bekasi tahun 2017 dengan menggunakan Anggaran Pendapatan Belanja Daerah (APBD).

II. Formulasi Kebijakan

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
Layanan jaminan kesehatan daerah Kartu Sehat berbasis nomor induk kependudukan (Jamkesda KS-NIK) Pemerintah Kota Bekasi tak akan berjalan seperti biasa mulai 2020 nanti.	Asosiasi Rumah Sakit Swasta Indonesia (ARSS I) Kota Bekasi mencatat, Pemerintah Kota Bekasi masih menunggak tagihan Kartu Sehat hingga	sejumlah rumah sakit swasta di Kota Bekasi kesulitan membeli obat dari distributor lantaran Pemerintah Kota Bekasi yang menunggak	adanya regulasi pemerintah yaitu Peraturan Presiden RI Nomor 82 Tahun 2018, tepatnya pada Pasal 102. Pasal itu mengatur, pemerintah daerah yang menyelenggarakan jaminan kesehatan daerah wajib mengintegrasikannya ke dalam program

<p>Padahal, layanan ini cukup merebut minat warga Kota Bekasi. Sejak 2012 berjalan sebagai Kartu Bekasi Sehat, kemudian pada 2018 bermetamorfosis menjadi KS-NIK, warga tak dipungut iuran untuk menikmati layanan fasilitas</p>	<p>sekitar Rp 200 miliar. Ketua ARSSI Kota Bekasi Irwan Heriyanto mengatakan, sekitar 36 rumah sakit swasta di Kota Bekasi yang bekerja sama dengan program Kartu Sehat belum</p>	<p>tagihan Kartu Sehat. Kesulitan membeli obat itu diawali dengan kondisi keuangan sejumlah rumah sakit swasta yang memburuk dan berdampak pada keterseediaan obat. "Banya</p>	<p>Jaminan Kesehatan Nasional (JKN) yang diselenggarakan oleh BPJS Kesehatan.</p>
--	---	--	---

<p>kesehatan kelas III melalui KS-NIK. Penyebabnya, ada masalah dalam dasar hukum yang disusun belakangan setelah KS-NIK beroperasi beberapa tahun. KS-NIK akan disusun ulang skemanya karena dianggap tumpang tindih dengan BPJS</p>	<p>dibayarkan tagihan Kartu Sehatnya oleh Pemkot Bekasi dari bulan Juni hingga September 2018. "Dari bulan Juni sampai September ya, itu dari 36 rumah sakit ya, kurang lebih</p>	<p>k rumah sakit yang belum mampu dari segi keuangan. Bahkan sebagian besar sudah tidak mampu lagi membeli obat," kata Irwan. Distributor obat pun mengubah</p>	
---	---	---	--

<p>Kesehatan . "Ingat, ini pemberhentian sementara .</p>	<p>sekitar (Rp 200 miliar)</p>	<p>sistem pembelian obat dengan cash on delivery atau obat dibeli langsung dengan uang tunai. Hal itu karena sebagian distributor sudah banyak yang tidak percaya dengan rumah</p>	
--	--------------------------------	--	--

		sakit yang menunggak tagihan obat.	
--	--	------------------------------------	--

III. Dasar Hukum

Dasar hukum dari kebijakan penjaminan kesehatan kartu bekesi sehat adalah

- Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang SJSN
- Undang-Undang Nomor 36 Tahun 2009 tentang Kesehatan
- Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS)
- Peraturan Presiden RI Nomor 82 Tahun 2018, tentang Jaminan Kesehatan
- Permendagri Nomor 33 Tahun 2019 tentang Penyusunan APBD 2020.

IV. Implementasi

- Ditemukan kelemahan pada Sistem Pengendalian Internal (SPI) dalam penyelenggaraan KS, yaitu pada aspek pengendalian pembiayaan, karena ketiadaan sistem kendali pembatasan biaya pengobatan dalam penggunaan Kartu Bekasi Sehat
- peruntukan KS-NIK yang tidak dibatasi antara warga miskin dengan warga mampu menjadi masalah. Disamping itu keberadaan KS-NIK memicu anggaran ganda, sebab peserta BPJS Kesehatan bisa menggunakan KS-NIK selama masih berstatus sebagai warga Kota Bekasi.
- anggaran membludak tidak bisa terkondisikan kemudian berakhir pada defisit anggaran, defisit anggaran kan salah satu penyebabnya over budgeting KS. Kemudian itu berimplikasi tunda bayar (rumah sakit) pada tahun 2019 ini,
- adanya regulasi pemerintah yaitu Peraturan Presiden RI Nomor 82 Tahun 2018, tepatnya pada Pasal 102. Pasal itu mengatur, pemerintah daerah yang menyelenggarakan jaminan kesehatan daerah wajib mengintegrasikannya ke dalam program Jaminan Kesehatan Nasional (JKN) yang diselenggarakan oleh BPJS Kesehatan.

V. EVALUASI

Sistem non asuransi yang dijalankan KS gagal dalam pelaksanaan dan perencanaannya. Sekalipun ada manfaatnya, tapi tidak efektif dan terjadi pemborosan. Terbukti dengan anggaran 2018 tidak bisa diprediksikan, tidak ada kendali kontrol dalam pembiayaan sehingga terjadi pembengkakan anggaran.

Dasar hukum yang muncul jauh setelah Kartu Bekasi Sehat dan KS-NIK ada ini tak pelak menjadi polemik. Pasalnya, Perpres ini kemudian menjadi acuan bagi Menteri Dalam Negeri menerbitkan Permendagri Nomor 33 Tahun 2019 tentang Penyusunan APBD 2020. Kota Bekasi, sebagaimana daerah-daerah lain, melalui Permendagri itu, tak diperkenankan memuat anggaran jamkesda yang “tumpang-tindih” dengan BPJS Kesehatan.

Undang-Undang yang dilangkahi Perpres itu ialah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 soal Pemerintah Daerah. Dalam UU Pemerintah Daerah itu, layanan kesehatan menjadi salah satu pelayanan dasar yang wajib diurus oleh pemerintah daerah, dalam hal ini Pemkot Bekasi. Faktor-faktor yang menyebabkan tidak terimplementasinya dasar hukum

VI. Solusi dan rekomendasi

- a. membuat strategi baru dalam pelaksanaan penjaminan kesehatan warganya dengan memperhatikan adanya Undang-undang Nomor 24 Tahun 2011 tentang Badan

Penyelenggara Jaminan Sosial (BPJS) pasal 17 bahwa setiap warga Negara wajib mendaftarkan dirinya sebagai anggota BPJS

- b. bagi warga kota bekasi yang mendapatkan bantuan iur keanggotaan BPJS dilakukan penyetopan KS – NIK
- c. lakukan system rujukan pelayanan sesuai dengan ketentuan BPJS, yaitu system rujukan berjenjang
- d. Melakukan screening atau penapisan kasus berat ringannya penyakit pasien berdasarkan ketentuan type Rumah Sakit
- e. Membuat standart plavon besaran biaya penjaminan sebagai kendali kontrol terhadap biaya..

PENANGGULANGAN BENCANA BANJIR PONDOK GEDE PERMAI

I. Latar Belakang

Bencana merupakan suatu kejadian alam atau buatan manusia yang secara tiba-tiba atau *progressive*, yang menimbulkan dampak yang dahsyat (hebat) sehingga masyarakat yang terkena harus merespon dengan tindakan-tindakan luar biasa. Bencana alam disebabkan oleh dua faktor, yakni bencana alam yang terjadi karna faktor alam dan bencana alam yang terjadi akibat aktivitas manusia. Bencana alam yang disebabkan oleh faktor alam disebabkan karena faktor alam disebabkan karena Indonesia memiliki letak astronomis antara 6° LU – 11° LS dan 95° BT – 141° BT yang menunjukkan bahwa Indonesia beriklim tropis. Hal tersebut menyebabkan suhu di Indonesia cukup tinggi antara 700 mm – 7000 mm per tahun. Oleh karenanya, tidak heran apabila di sejumlah daerah akan mengalami berbagai bencana kekeringan ketika musim kemarau dan apabila memasuki musim penghujan akan mengalami bencana banjir.

Banjir yang melanda daerah – daerah rawan pada dasarnya disebabkan oleh tiga hal. Pertama, kegiatan manusia yang menyebabkan terjadinya perubahan tata ruang dan berdampak pada perubahan alam. Kedua, peristiwa

alam seperti curah hujan yang sangat tinggi, kenaikan permukaan laut, badai, dan sebagainya. Ketiga, degradasi lingkungan seperti hilangnya tumbuhan penutup tanah pada *catchment area*, pendangkalan sungai akibat sedimentasi, penyempitan alur sungai, dan sebagainya.

Banjir tidak hanya meluluhlantakan perumahan dan permukiman, tetapi juga merusak fasilitas pelayanan sosial ekonomi masyarakat dan prasarana publik, bahkan menelan korban jiwa. Kerugian semakin besar jika kegiatan ekonomi dan pemerintahan terganggu bahkan terhenti.

Terjadinya serangkaian banjir dalam waktu yang terulang hamper setiap tahun, menuntut upaya lebih besar dalam mengantisipasinya, sehingga kerugian dapat diminimalisir. Berbagai upaya pemerintah yang bersifat struktural ternyata sepenuhnya belum mampu menanggulangi permasalahan banjir di Indonesia, lebih tepatnya di Kawasan Perumahan Pondok Gede Permai, Jati Asih, Bekasi.



Gambar I.1 Kondisi banjir di Perumahan Pondok Gede Permai di awal tahun 2020

Pada awal tahun 2020 kemarin, banjir besar melanda Kawasan Perumahan Pondok Gede Permai, Jati Asih, Bekasi. Banjir besar yang melanda pada awal tahun 2020 tidak hanya terjadi di Bekasi melainkan di Jabodetabek. Hal ini juga diakibatkan oleh curah hujan yang tidak ada henti – hentinya pada tanggal 31 Desember 2019 hingga tanggal 2 januari 2020. Karna banjir yang sangat tinggi, maka warga yang terjebak banjir dan warga yang masih bertahan di lantai 2 rumah dievakuasi oleh petugas menggunakan perahu karet.



Gambar I.2 Dampak banjir di Perumahan Pondok Gede Permai di awal tahun 2020

Dari gambar diatas, dapat dilihat dampak dari banjir yang melanda Perumahan Pondok Gede Permai di awal tahun 2020. Tidak hanya manusia yang menjadi korban, melainkan puluhan mobil – mobil dan motor yang saling bertubrukan seperti tidak ada harganya, serta sejumlah fasilitas umum yang mengalami kerusakan parah. Masyarakat tidak dapat menyelamatkan barang-barang berharganya karena air banjir yang datang secara cepat dalam hitungan menit.

II. Formulasi Kebijakan

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
Bencana alam yang terjadi di Indonesia menyebabkan kerusakan – kerusakan yang sangat fatal dan menyebabkan kerugian yang sangat besar. Bencana alam juga selain	Perumahan Pondok Gede Permai, Bekasi memang sudah menjadi langganan banjir. Yang dikarenakan lokasi ini rawan banjir dan pertemuan	Dari bencana banjir yang melanda Kawasan Pondok Gede Permai, Bekasi pada saat pergantian malam tahun baru 2020 kemarin	Bencana banjir memang sudah sering terjadi di Kawasan Pondok Gede Permai, Bekasi maupun di daerah Jabodetabek. Karena kondisi indonesia yang mempunyai laut yang lebih tinggi daripada daratan, sehingga

<p>merugikan masyarakat juga merugikan pemerintah karena fasilitas yang ada rusak atau tidak bisa di gunakan lagi. Khususnya bencana banjir yang terjadi di Kawasan Pondok Gede Permai, Bekasi yang mencapai ketinggian</p>	<p>Sungai Cikeas. Sehingga apabila curah hujan tinggi, akibatnya sungai atau kali yang menampung aliran air meluap hingga menggenangi perumahan warga. Luapan air dari kali Bekasi setelah</p>	<p>terdapat banyak keluhan dari warga, yakni yang pertama lambat nya evakuasi dari pemerintah terkait penolangan warga yang masih terjebak di lantai 2 rumah mereka. Kedua,</p>	<p>daerah Jakarta dan Bekasi berbentuk seperti cekungan. Dengan kondisi yang seperti ini, sepertinya akan sangat sulit untuk di atasi secara instan. Maka untuk mencegah atau cara penanggulannya yakni dengan membuat tanggul – tanggul di pinggiran kali atau sungai, mengalihkan aliran air</p>
---	--	---	--

<p>n air 5 – 6 meter yang mengakibatkan ratusan rumah warga tenggelam dan yang terlihat hanya bagian atap saja.</p>	<p>debitnya meningkat lantaran kiriman dari Bogor melalui Sungai Cikeas.</p>	<p>masyarakat mengalami banyak kerugian yang diakibatkan oleh banjir mulai dari kondisi rumah yang dipenuhi oleh lumpur, kondisi barang-barang elektronik yang terendam</p>	<p>hujan ke tanah bukan ke laut, mensosialisasikan warga yang tinggal di emperan kali untuk pindah ke tempat yang lebih baik agar kondisi kali atau sungai dapat sesuai dengan fungsinya, mensosialisasikan warga agar tidak membuang sampah di kali, sungai atau di sembarang tempat dengan sanksi sosial</p>
---	--	---	--

		<p>banjir, kendaraan bermotor roda dua maupun roda empat yang terbawa arus banjir, dan kondisi kesehatan masyarakat yang kurang baik pasca banjir. Ketiga, rusaknya fasilitas</p>	<p>yang telah ditetapkan. Membentuk pasukan sosial atau kalau di Jakarta disebutnya dengan Pasukan Orange, dimana pasukan tersebut mempunyai tugas untuk membersihkan lingkungan.</p>
--	--	---	---

		yang ada di wilayah Kawasa n Peruma han Pondok Gede Permai, Bekasi.	
--	--	---	--

III. Dasar Hukum

Peraturan tentang penanggulangan bencana telah diatur, baik pada tingkat pusat hingga tingkat daerah.

1. Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 27 Tahun 2007 Tentang Penanggulangan Bencana. Dalam Undang - Undang tersebut mengatur bahwa pemerintah pusat dan pemerintah daerah sebagai penanggungjawab dalam penyelenggaraan penanggulangan bencana (Pasal 5) membuat Badan Nasional Penanggulangan Bencana (Pasal 10). Sedangkan untuk pemerintah daerah membuat Badan Penanggulangan Bencana Daerah (Pasal 18).

2. Peraturan Presiden Nomor 18 Tahun 2008 Tentang Badan Nasional Penanggulangan Bencana.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Penanggulangan Bencana.
4. Peraturan tentang penanggulangan bencana dimuat kedalam beberapa peraturan daerah, diantaranya:
 - a. RPJPD Kota Bekasi Periode 2005 – 2025 dalam Perda Nomor 10 Tahun 2013.
 - b. RPJMD Kota Bekasi Periode 2008 – 2013 dalam Perda Nomor 01 Tahun 2011 Tentang Perubahan Atas Perda Kota Bekasi Nomor 14 Tahun 2008 Tentang RPMJD Kota Bekasi Tahun 2008 – 2013.
 - c. RPJMD Kota Bekasi Periode 2013 – 2018 dalam Perda Nomor 11 Tahun 2013.
 - d. RTRW Kota Bekasi Periode 2011 – 2031 dalam Perda Nomor 13 Tahun 2011.

IV. Implementasi

Kejelasan tentang hukum atau peraturan juga penting agar tidak menjadi rintangan dalam implementasi karena apabila tidak adanya kejelasan peraturan akan menimbulkan kesalahpahaman bagi implementor mengenai apa yang harus dilakukan. Implementasi merupakan tindakan yang dilakukan oleh pihak – pihak terkait berdasarkan kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dalam implementasi terdapat

dua faktor yang sangat menentukan implementasi, yakni:

1. Komunikasi.

Dengan adanya komunikasi yang terjalin dengan baik antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah begitupun komunikasi antara pemerintah daerah hingga sampai ke masyarakat. Komunikasi dapat terjalin dengan mengadakan sosialisasi – sosialisasi ke warga atau masyarakat mengenai penanggulangan bencana banjir yang terjadi agar masyarakat tidak saling menuduh siapa yang salah dan masyarakat dapat melakukan yang terbaik bagi lingkungannya.

2. Sumberdaya.

Kondisi sumberdaya personil penanggulangan bencana khususnya bencana banjir di Kota Bekasi harus mengerti tentang cepat tanggap dalam penanggulangan bencana banjir, mereka harus diberi pelatihan – pelatihan agar sumberdaya nya selalu siap dan sigap dalam membantu korban banjir serta harus memiliki sikap atau dedikasi yang tinggi terhadap masyarakat dan lingkungan.

V. Evaluasi

Evaluasi dari penanggulangan bencana banjir di Kawasan Pondok Gede Permai, Bekasi yakni:

1. Komunikasi.

Kurangnya komunikasi dari pemerintah bahwa akan adanya bencana banjir yang akan melanda wilayah Bekasi, lebih tepatnya di Kawasan Pondok Gede Permai, Bekasi. Seharusnya pemerintah dapat menghimbau atau memberi tahu kepada masyarakat akan adanya bencana alam.

2. Sumberdaya.

Kurangnya sumberdaya yang dimiliki oleh pemerintah Kota Bekasi dalam mengatasi bencana banjir. Sehingga banyak warga atau masyarakat yang masih mengeluhkan mengenai pihak pertolongan yang tak kunjung datang untuk memberikan bantuan. Masyarakat di Kawasan Pondok Gede Permai, Bekasi sudah menunggu lama kedatangan tim bantuan untuk membantu mereka ke tempat pengungsian karena mereka sudah tidak berani pergi keluar rumah tanpa pengawasan karena arus banjir yang begitu kencang.

3. Alat Pendeteksi Bencana.

Alat pendeteksi bencana yang kurang dapat mendeteksi bencana dengan baik. Seharusnya pemerintah pusat mempunyai alat pendeteksi bencana yang aktif dan dapat langsung memberikan tanda apabila datang bencana alam.

VI. Solusi dan rekomendasi

Pemerintah seharusnya mempunyai alat pendeteksi banjir yang aktif dan dapat memberikan tanda bahwasannya akan ada bencana alam seperti bencana banjir. Pemerintah

Kota Bekasi harus melakukan normalisasi sungai dan pengerukan sungai secara berkala. Memberikan pelatihan kepada Badan Nasional Penanggulangan Bencana secara berkesinambungan sehingga para personil yang ada di Kota Bekasi bisa lebih memiliki kompetensi dan penanggulangan bencana yang dilakukan bisa lebih baik dan tepat sasaran. Pemerintah Pusat dan Pemerintah Kota Bekasi harus bekerjasama untuk mengatasi persoalan penggundulan hutan, sehingga tidak terjadi perubahan fisik di wilayah daerah aliran sungai. Perlu didirikan kampung siaga bencana pada masing – masing kawasan rawan terjadinya bencana khususnya bencana banjir, agar masyarakat tidak kebingungan apabila akan pergi mengungsi.

JAK-LINGKO DI BEBERAPA LOKASI TITIK JAKARTA

I. Latar Belakang / Perumusan Agenda Kebijakan

Tingginya mobilitas warga Jakarta dalam aktivitas keseharian, memuat pemerintah DKI Jakarta melakukan terobosan dalam penyediaan transportasi. Salah satunya lewat program inetgrasi transportasi antarmoda yang bernama Jak-Lingko. Tak hanya memberikan akses transportasi, tapi juga dilengkapi dengan fasilitas yang memberikan kenyamanan pada penumpang.

Nama Lingko yang dipakai oleh Jak-Lingko, diserap oleh bahasa Manggarai, Nusa Tenggara timur yang berhubungan dengan teknik pertanian yang memiliki arti system terintegrasi seperti jejaring yang dulu digunakan untuk membangundistribusi air sawah di Manggarai. Penamaan ini merupakan cerminan dari jejaring rute integrasi transportasi antarmoda di Jakarta. Dimana hal tersebut diibaratkan seperti jarring laba-laba yang saling terhubung satu sama lainnya.

Jak-Lingko merupakan program dari OK Trip yang diubah penamaanya oleh pemda DKI Jakarta. Program OK Trip sendiri mulai dikenalkan kepada masyarakat Jakarta ketika Anies Baswedan dan Sandiaga Uno berkampanye dalam Pilkada DKI 2017. Meski demikian program dari Jak-Lingko tetap sama seperti OK-Trip.

II. Formulasi Kebijakan

Program yang sudah masuk dalam agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah yang muncul adalah tentang mengurangi kemacetan dengan menyediakannya transportasi umum yang sudah terintegrasi antara satu sama lainnya agar memudahkan masyarakat di daerah yang sering mengalami kemacetan lalu lintas, terutama di wilayah ibukota DKI Jakarta.

III. Dasar Hukum / Payung Hukum

- a. Peraturan Daerah DKI Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi, bahwa batas pemakaian alat transportasi adalah 10 tahun.
- b. Instruksi Gubernur Nomor 66 Tahun 2019 tentang Percepatan Pelaksanaan Pengendalian Kualitas Udara Jakarta diharapkan dengan adanya Jak-Lingko kualitas polusi udara di DKI Jakarta menurun.
- c. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah, selanjutnya disebut APBD menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara adalah rencana keuangan tahunan pemerintahan daerah yang disetujui oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah.
- d. Standar Pelayanan Minimal diatur dalam Pasal 134 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Penyelenggara Angkutan Umum wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal.

Ketentuan lebih lanjut mengenai Standar Pelayanan Minimal diatur dengan Peraturan Gubernur.

- e. Masa pakai Kendaraan Bermotor diatur dalam Pasal 51 Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi. Dalam Pasal 51 ayat (1) dinyatakan bahwa untuk menjamin ketersediaan layanan Angkutan Jalan umum yang memenuhi aspek laik Jalan dan ramah lingkungan, ditetapkan pembatasan masa pakai Kendaraan Bermotor Umum. Dalam Pasal 51 ayat (2) dinyatakan bahwa masa pakai Kendaraan Bermotor Umum dibatasi dengan ketentuan sebagai berikut:
- a) Mobil Bus besar paling lama 10 (sepuluh) tahun;
 - b) Mobil Bus sedang paling lama 10 (sepuluh) tahun;
 - c) Mobil Bus kecil, Mobil Penumpang Umum dan Angkutan lingkungan paling lama 10 (sepuluh) tahun;
 - d) Taksi paling lama 7 (tujuh) tahun; dan
 - e) Mobil barang paling lama 10 (sepuluh) tahun.
- f) Kemudian dalam Pasal 51 ayat (3) dinyatakan bahwa Pemilik Kendaraan Bermotor Umum yang telah melampaui batas masa pakai, wajib melakukan peremajaan dalam waktu paling lama 12 (dua belas) bulan terhitung sejak Peraturan Daerah ini mulai berlaku (tanggal 29 April 2014). Waktu untuk melakukan peremajaan dimaksud dapat diperpanjang paling lama 6 (enam) bulan sepanjang kondisi kendaraan masih layak jalan.

IV. Implementasi

Dalam Implementasinya Kebijakan Jak-Lingko di beberapa lokasi titik Jakarta Pemerintah yang bekerja sama dengan PT Transjakarta. Yang bertujuan untuk memudahkan masyarakat di DKI Jakarta dalam melakukan kegiatan sehari-harinya.

Ada beberapa Faktor Keberhasilan/manfaat bagi masyarakat serta Faktor kegagalan akibat Kebijakan yang telah dibuat yaitu :

- 1) Faktor Keberhasilan / Manfaat
 - a) Masyarakat tidak perlu mengeluarkan uang setiap menaiki Jak-Lingko dan hanya butuh modal di awal sebesar Rp. 20.000,00 untuk pembelian kartu.
 - b) Masyarakat terbebas dari pengamen, perokok, pencopet, dan angkutan yang sering “ngetem” yang membuat penumpang membuang waktu dijalan.
 - c) Masyarakat membantu pemerintah untuk mengurangi sedikit polusi di DKI Jakarta.
- 2) Faktor Kegagalan atau Kelemahan
 - a) Masih banyak angkutan Jak-Lingko yang masih kosong dikarenakan warga tidak tau tentang Jak-Lingko.
 - b) Pengurangan kemacetan juga belum optimal karena masih banyak masyarakat yang naik/turun tidak pada tempatnya (bus stop).
 - c) Belum ada kesadaran diri manusia dalam mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.

V. Evaluasi

Dari implementasi Kebijakan yang sudah dilaksanakan evaluasinya antara lain:

- a. Pemerintah lebih mengkaji lagi terkait system transportasi Jak-Lingko dilapangan agar terwujudnya system transporatasi yang diinginkan masyarakat.
- b. Masyarakat harus lebih sadar dalam membantu pemerintah untuk mengurangi kemacetan yang menyebabkan tingginya polusi diudara.

VI. Solusi

- a. Adanya sosialisasi terkait program Jak-Lingko ke masyarakat sekitar, baik ke RT-RT, RW-RW, dan kelurahan sekitar serta sekolah-sekolah agar warga DKI Jakarta membantu mengurangi kemacetan di ibukota.
- b. Adanya kerjasama yang baik dari pengemudi Jak-Lingko dan masyarakat agar masyarakat sadar akan kemacetan.

KEBIJAKAN PEMPROV DKI JAKARTA DALAM MEMPERLEBAR TROTOAR

I. Latar Belakang / Perumusan Agenda Kebijakan

Trotoar merupakan wadah atau ruang untuk kegiatan pejalan kaki melakukan aktivitas dan untuk memberikan pelayanan kepada pejalan kaki sehingga dapat meningkatkan kelancaran, keamanan, dan kenyamanan bagi pejalan kaki.

Fungsi utama trotoar adalah sebagai fasilitas bagi pejalan kaki sehingga kinerjanya harus sesuai dengan karakteristik dan kebutuhan pejalan kaki. Akan tetapi keberadaan trotoar pada suatu lingkungan atau keterkaitannya dengan sistem tertentu menuntut kinerja trotoar yang sesuai dengan karakteristik lingkungan dan sistem dimana ia berada.

Kebijakan Anies Baswedan mengenai pelebaran trotoar seakan membawa kemunduran bagi klaim menurunnya tingkat kemacetan di Jakarta. Tujuan kebijakan pelebaran trotoar agar masyarakat memperbanyak menggunakan angkutan umum, dan memberikan hak pejalan kaki, serta menggunakan trotoar sebagai tempat berdagang bagi pedagang kaki lima.

II. Formulasi Kebijakan

Kebijakan ini dibuat untuk membuat Jakarta sebagai kota yang ramah pejalan kaki. Memperbanyak penggunaan

angkutan umum dan memberikan hak bagi pejalan kaki, serta menggunakan trotoar sebagai tempat berdagang PKL merupakan *intended consequences* dari kebijakan pelebaran trotoar.

III. Dasar Hukum / Payung Hukum

- a. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan
- b. Undang-Undang No 38 Tahun 2004 tentang jalan
- c. Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 3 Tahun 2014 tentang Pedoman Perencanaan Penyediaan dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan.
- d. Pasal 7 ayat 1 Undang-Undang No 20 Tahun 2008 tentang UMKM
- e. Peraturan Presiden No 125 Tahun 2012 tentang Koordinasi Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima
- f. Peraturan Gubernur DKI No 10 Tahun 2015 tentang Penataan dan Pemberdayaan PKL.

IV. Implementasi

Dalam Implementasinya Kebijakan Pemprov DKI Jakarta dalam Memperlebar Trotoar tetap dilakukan agar para pejalan kaki mendapatkan haknya saat sedang melintasi area jalan dan para PKL juga dapat mencari nafkah dengan berjualan di trotoar.

Ada beberapa Faktor Keberhasilan/manfaat bagi masyarakat serta Faktor kegagalan akibat Kebijakan yang telah dibuat yaitu :

- a. Faktor Keberhasilan / Manfaat
 - 1) Meningkatkan kapasitas jalan yang berarti melancarkan gerakan arus lalu lintas pada ruas jalan tersebut.
 - 2) Membantu para pedagang kaki lima berjualan
- b. Faktor Kegagalan
 - 1) Masih banyaknya para pengendara sepeda motor yang mengendarai motornya di trotoar.

V. Evaluasi

Dari implementasi Kebijakan yang sudah dilaksanakan evaluasinya antara lain:

- a. Kurangnya sosialisasi dari pemerintah terhadap para pengguna jalan.
- b. Kurang kesadaran masyarakat terhadap pentingnya berjalan kaki bagi kesehatan.
- c. Pengguna sepeda motor lebih sadar lagi untuk memberikan hak pejalan kaki dan tidak mengendarai sepeda motor di trotoar.

VI. Solusi

- a. Pemerintah harus lebih sering melakukan sosialisasi dan penertiban kepada para pengendara motor agar tidak melewati trotoar ketika terjadi kemacetan lalu lintas.

- b. Masyarakat lebih sadar untuk menggunakan transportasi umum dibandingkan transportasi pribadi, agar kemacetan di Jakarta dapat berkurang.

PENGENTASAN KEMISKINAN MASYARAKAT

I. Latar Belakang

Masalah kemiskinan adalah salah satu masalah yang telah lama ada. Pada masa lalu umumnya masyarakat menjadi miskin bukan karena kurang pangan, tetapi miskin dalam bentuk minimnya aksesibilitas atau materi. Dari ukuran-ukuran kehidupan modern pada masa kini mereka tidak menikmati fasilitas pendidikan, pelayanan kesehatan, dan kemudahan-kemudahan lainnya yang tersedia pada jaman modern.

Penyebab kemiskinan dapat berbeda di setiap wilayah. Di perkotaan, pertumbuhan penduduk miskin terjadi karena pertumbuhan urbanisasi penduduk dari pedesaan. Kemiskinan di kota diantaranya terjadi karena suplai tenaga kerja yang sangat melimpah dengan peluang kesempatan kerja yang terbatas, serta rendahnya tingkat pendapatan pada kegiatan-kegiatan marginal, disamping faktor sosial, budaya.

Kaum pinggiran (urban) bukan satu-satunya *the trouble maker*. Kemiskinan perkotaan yang lebih disebabkan karena persoalan urbanisasi harus diselesaikan dengan cara-cara yang spesifik. Penyelesaian cara-cara lama dengan melakukan pengusuran/pengusiran kaum urban belum

mampu menyelesaikan masalah, bahkan lebih parah lagi akan menimbulkan masalah baru yang lebih rumit.

Kabupaten Bekasi memiliki letak yang sangat strategis karena wilayahnya yang berdekatan dengan DKI Jakarta. Kabupaten Bekasi hadir sebagai area satelit dan juga sebagai penyeimbang DKI Jakarta. Keberadaan Kabupaten Bekasi sebagai sentra produksi nasional yang ditunjukkan dengan keberadaan Kawasan Industri yang sangat luas. Saat ini ada tujuh kawasan industri besar yang terletak di Cikarang, Kabupaten Bekasi. Kawasan industri tersebut adalah Jababeka, MM 2100, Delta Mas, Lippo Cikarang, Hyundai, EJIP, dan Bekasi Fajar. Kawasan Industri MM2100 merupakan *joint venture* antara 2 kawasan industri, yaitu MM2100 dan PT. Bekasi Fajar. Sejak dua tahun terakhir, jumlah penduduk Kabupaten Bekasi mengalami peningkatan secara signifikan. Meningkatnya kelahiran dan jumlah pendatang yang menyerbu Kabupaten Bekasi menjadi salah satu faktor penyebabnya.

Berdasarkan sensus penduduk tahun 2010, jumlah penduduk di Kabupaten Bekasi 2.332.363 jiwa, namun pada awal tahun 2015, jumlah penduduk Kabupaten Bekasi mencapai sekitar 3.112.698 juta jiwa. Tingkat kepadatan penduduk ditambah tingginya jumlah para pendatang yang belum memiliki kualifikasi yang cukup untuk bekerja ini tentu akan mempengaruhi tingkat kesejahteraan masyarakat yang ada di Kabupaten Bekasi.

Berdasarkan data BPS Kabupaten Bekasi, angka kemiskinan di Kabupaten Bekasi pada tahun 2015 lalu

mencapai 5,3 persen. Sementara berdasarkan data dari Dinsos angka kemiskinan justru lebih tinggi mencapai 11,5 persen. Sedangkan jumlah warga Kabupaten Bekasi saat ini sekitar 3,5 juta jiwa. Ironis ketika mengetahui angka kemiskinan di Kabupaten Bekasi masih tergolong tinggi. Padahal, di daerah ini terdapat ribuan perusahaan dan meraih julukan sebagai daerah dengan kawasan industri terbesar se-Asia Tenggara.

Penelitian Martin Ravallion dan Monika Huppi (1991) tentang, *Measuring Changes in Poverty: A Methodological Case Study of Indonesia during an Adjustment Period*. (Journal: The World Bank Economic Review). Analisis pengaruh perubahan kebijakan pada masyarakat miskin sering terhambat oleh kesulitan yang melekat dalam mengukur kemiskinan dan membandingkan tingkat kemiskinan sebelum dan setelah perubahan kebijakan. Pendekatan diilustrasikan menggunakan data survei rumah tangga dari Indonesia sebelum dan sesudah guncangan eksternal dan program penyesuaian struktural berikutnya di pertengahan 1980-an. Studi ini menemukan bahwa kondisi awal pola pertumbuhan kemiskinan memungkinkan Indonesia untuk mempertahankan momentum untuk pengentasan kemiskinan selama periode tersebut.

Penelitian diatas lebih condong membahas program kebijakan penanggulangan kemiskinan di Indonesia pada era tahun 1980-an. Penelitian diatas belum secara fokus membahas proses implementasi kebijakan oleh pemerintah

daerah dalam penanggulangan kemiskinan di wilayah-wilayah yang ada di Indonesia.

Adanya Peraturan daerah Nomor
10 Tahun 2012 tentang

Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial di Kabupaten Bekasi menjadi pendukung ditengah upaya pemerintah Kabupaten Bekasi dalam melaksanakan salah satu tanggungjawabnya untuk mengentaskan kemiskinan masyarakat, dikarenakan perda tersebut membantu Pemerintah Kabupaten Bekasi dalam memetakan masyarakat miskin sesuai dengan kebutuhan penduduknya.

II. Formulasi Kebijakan

Permasalahan kemiskinan di Kabupaten Bekasi yang cukup kompleks membutuhkan intervensi semua pihak secara bersamaan dan terkoordinasi. Penanganannya selama ini cenderung parsial. Penduduk miskin di Kabupaten Bekasi di kategorikan dalam Perda No.10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial yang disingkat Penyandang Masalah Kesejahteraan Sosial (PMKS), dengan salah satu tujuannya adalah melepaskan mereka dari jerat kemiskinan. Selain itu pengkategorian ini untuk membantu menentukan arah kebijakan pengentasan kemiskinan sesuai dengan kebutuhan daerah-daerah yang ada di Kabupaten Bekasi. Atas dasar tersebut, penelitian ini merumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1). Bagaimana implementasi kebijakan pengentasan kemiskinan masyarakat oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi dijalankan?
- 2). Apa faktor kendala dan pendukung dalam implementasi kebijakan pengentasan kemiskinan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi?

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Lokasi penelitian ini dilakukan di Kabupaten Bekasi. Data dikumpulkan melalui: a). Wawancara, b). Observasi, dan c). Dokumentasi. Uji validitas data menggunakan teknik triangulasi data. Data diolah secara kualitatif dan dianalisis untuk mendapatkan penarikan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan pengentasan kemiskinan di Kabupaten Bekasi dituangkan dalam berbagai jenis program kebijakan yang di laksanakan oleh jajaran SKPD terkait, penulis menyimpulkan program unggulan yang dianggap memiliki andil cukup besar yaitu: program infrastruktur dalam Rutilahu, dan program pemberdayaan masyarakat dalam Kelompok Usaha Mandiri. Dalam proses pelaksanaannya pemerintah Kabupaten Bekasi memiliki kualitas dan sumber daya pendukung yang baik, baik dari segi implementor maupun sumber daya alam dan ekonomi daerahnya. Faktor penghambat terbesar datang diantaranya dari masyarakat, kemudian belum terperinci program, proses pelaksanaan, dan evaluasi penanggulangan kemiskinan dalam Perda yang didalamnya hanya memuat garis besar tujuan pengentasan

kemiskinan dan masih sekedar dititipkan pada Perda penyelenggaraan kesejahteraan sosial, ketidakteragaman data warga miskin antar SKPD yang menyebabkan masih adanya salah sasaran program yang sedang berjalan. Simpulan dari penelitian ini adalah, implementasi dari proses pelaksanaan kebijakan pengentasan kemiskinan yang di jalankan oleh pemerintah Kabupaten Bekasi masih dalam tahap bantuan sementara yang belum mampu mengurai masalah kemiskinan dan memanfaatkan secara maksimal keunggulan daerahnya.

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelaksanaan kebijakan pemerintah kemiskinan di Kabupaten Bekasi dituangkan dalam berbagai jenis program kebijakan yang</p>	<p>Permasalahan kemiskinan di Kabupaten Bekasi yang cukup kompleks membutuhkan intervensi semua pihak secara bersamaan dan terkoordinasi. Penanganannya selama ini cenderung parsial.</p>	<p>Faktor penghambat secara umum disebabkan oleh aspek kultural masyarakat dan struktural pemerintah seperti belum adanya payung hukum yang secara rinci mampu mengurai masalah kemiskinan serta bentuk program kebijakan yang masih bersifat pemberian bantuan sehingga belum ada strategi yang berkesinambungan dalam menyelesaikan masalah kemiskinan.</p>	<p>Pemerintah Kabupaten Bekasi perlu melakukan pemutakhiran data secara rutin dan jeli agar data penerima bantuan sesuai dengan realitas kondisi masyarakat yang menjadi sasaran program dan implementasi program dapat benar-benar memberikan manfaat kepada kelompok sasaran yang ditetapkan.</p>

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
<p>di laksanakan oleh jajaran SKPD terkait, program unggulan yang dianggap memiliki andil cukup besar yaitu: program infrastruktur dalam Rutilahu, dan program</p>			

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
pemberdayaan masyarakat dalam Kelompok Usaha Mandiri			

III. Dasar Hukum

- Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia, Pasal 34 ayat 1 ; Fakir Miskin dan anak-anak terlantar dipelihara oleh negara. Orang-orang miskin dan orang-orang yang kurang mampu.

- Undang-undang no.13 tentang Penanganan Fakir Miskin
- Undang-undang no.18 tahun 1953 tentang Merawat
- Peraturan daerah Nomor 10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial di Kabupaten Bekasi

IV. Implementasi

Faktor-faktor kegagalan Implementasi Kegagalan :

Faktor penghambat secara umum disebabkan oleh aspek kultural masyarakat dan struktural pemerintah seperti belum adanya payung hukum yang secara rinci mampu mengurai masalah kemiskinan serta bentuk program kebijakan yang masih bersifat pemberian bantuan sehingga belum ada strategi yang berkesinambungan dalam menyelesaikan masalah kemiskinan. Selain itu juga datang dari ketidakseragaman data penduduk miskin antar SKPD.

V. Evaluasi

Sehubungan dengan kesimpulan yang telah di kemukakan diatas dan berdasarkan penelitian yang telah dilakukan oleh penulis maka dapat disarankan sebagai berikut.

Pemerintah Kabupaten Bekasi perlu melakukan pemutakhiran data secara rutin dan jeli agar data penerima bantuan sesuai dengan realitas kondisi masyarakat yang menjadi sasaran program dan implementasi program dapat benar-benar memberikan manfaat kepada kelompok sasaran yang ditetapkan.

Peraturan daerah terkait masalah kemiskiaan seharusnya berdiri atau tertuang dalam perda khusus yang hanya membahas masalah penanggulangan kemiskinan. Perda yang ada sekarang baru memuat garis besar tujuan yang ingin di capai pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi dalam mengentaskan kemiskinan. Masih belum secara terperinci memuat perumusan, program pengentasan, proses pelaksanaan, sampai evaluasi dan sanksi.

VI. Solusi dan rekomendasi

Tujuan dalam mengentaskan kemiskinan di Kabupaten Bekasi tertuang dalam Perda No.10 Tahun 2012 tentang Penyelenggaraan Kesejahteraan Sosial dan dalam RPJMD daerah. Melalui pemetaan tersebutlah Pemerintah Daerah Kabupaten Bekasi merumuskan dan melaksanakan kebijakan pengentasan kemiskinan sesuai *guidline program* pemerintah pusat dengan kebutuhan masyarakatnya yang ada di Kabupaten Bekasi. Hasil implementasi kebijakan pengentasan kemiskinan di Kabupaten Bekasi dikategorikan dalam 2 fokus bidang, diantaranya; Bidang Infrastruktur, dan Bidang Pemberdayaan Masyarakat yang dijalankan

dengan cukup baik dan dengan apa yang masyarakat rata-rata harapkan.

TRANSPORTASI BERBASIS APLIKASI DI JAKARTA

I. Latar Belakang / Perumusan Agenda Kebijakan

Daerah Khusus Ibukota (DKI) Jakarta sebagai ibukota Republik Indonesia adalah pusat bisnis dan pusat pemerintahan dengan jumlah penduduk tahun 2019 mencapai 10,05 juta orang dan kepadatan penduduk 19.516 orang per kilo meter persegi, dikelilingi kawasan pemukiman Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi (Bodetabek) yang semakin berkembang. Melihat kondisi ini menunjukkan bahwa transportasi merupakan kebutuhan yang mendesak, karena tumbuh kembangnya sektor transportasi yang baik akan memberikan andil yang cukup besar bagi perkembangan di sektor lain seperti perdagangan, perindustrian, keuangan, dan jasa-jasa.

Namun persoalannya saat ini DKI Jakarta belum lepas dari permasalahan transportasi (khususnya darat) yang terjadi, seperti kemacetan di seluruh jalan ibu kota yang telah menjadi pemandangan sehari-hari. Kemacetan ini

terjadi karena tingkat pertumbuhan kendaraan yang cukup tinggi dalam beberapa tahun terakhir ini, sementara panjang dan lebar jalan yang nyaris tidak berubah, membuat Pemerintah Kota Jakarta semakin kesulitan mengakomodir pertumbuhan tersebut.

Berdasarkan data Statistik Transportasi DKI Jakarta 2018, mobil penumpang mencatat pertumbuhan tertinggi 6,48% per tahun pada periode 2012-2016. Pada 2012 jumlah mobil penumpang di Jakarta sebanyak 2,74 juta unit sedangkan pada 2016 bertambah menjadi 3,52 juta unit. Jika diasumsikan pertumbuhan mobil penumpang masih sama, jumlah mobil penumpang di Jakarta pada 2017 mencapai 3,75 juta unit dan 2018 menjadi 3,99 juta unit.

Kendaraan bermotor yang melewati jalan-jalan di ibukota Jakarta setiap tahun terus meningkat, peningkatan ini menunjukkan bahwa mobilitas penumpang maupun barang di wilayah DKI Jakarta juga selalu meningkat. Jumlah kendaraan bermotor tidak termasuk kendaraan TNI, Polri dan Corps Diplomatic di DKI Jakarta dari tahun ke tahun senantiasa kenaikan.

Masyarakat sebagai pengguna tentu mengharapkan kehadiran sistem transportasi publik dengan kualitas yang baik. Hasil keringat yang dibayarkan kepada pemerintah melalui mekanisme pajak sudah sepantasnya sebanding dengan fasilitas publik yang mereka dapatkan. Mulai dari ketersediaan armada yang sesuai dengan jumlah penumpang, kualitas angkutan yang mampu memberikan kenyamanan, layanan informasi yang jelas dan mudah diperoleh, serta waktu perjalanan yang tepat waktu merupakan gambaran umum harapan masyarakat mengenai sistem transportasi ideal yang sudah seharusnya diimplementasikan oleh pemerintah.

Kondisi transportasi publik yang belum ideal bagi masyarakat kemudian menjadi inspirasi bagi beberapa perusahaan teknologi informasi (IT) untuk berpartisipasi dalam menjemput permintaan pasar yang belum menemui titik ekuilibrium dalam industri transportasi. Sebutlah GoJek, Grab, yang akhir-akhir ini sering terdengar di telinga masyarakat kota-kota besar, terutama Jakarta.

Kultur bisnis yang dibangun oleh ketiga perusahaan tersebut memang terlihat lebih profesional dibandingkan

dengan aktor konvensional yang telah lama bermain di dalam pasar transportasi dalam negeri. Tidak dapat dipungkiri bahwa animo masyarakat terhadap ketiga perusahaan tersebut terlihat sangat tinggi. Besarnya minat masyarakat terhadap layanan ketiga perusahaan di atas mengindikasikan bahwa telah terjadi perpindahan preferensi moda angkutan dari yang berbentuk konvensional menuju transportasi yang memanfaatkan teknologi komunikasi atau yang sering disebut sebagai transportasi berbasis digital.

II. Formulasi Kebijakan

Sulaiman (1988:5) Pengertian kebijakan publik menurut Sulaiman adalah sebagai kebijakan negara/pemerintah adalah kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan atau lembaga dan pejabat pemerintah.

Carl Friedrich, Pengertian kebijakan publik menurut Carl Friedrich adalah sebuah usulan arah tindakan atau sebuah kebijakan yang diajukan oleh seseorang, kelompok atau sebuah pemerintah agar untuk mengatasi suatu hambatan atau untuk memanfaatkan sebuah kesempatan pada sebuah

lingkungan tertentu dalam rangka untuk mencapai suatu tujuan atau dapat merealisasikan suatu sasaran.

Transportasi online adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi.

Kementerian Perhubungan kemudian juga menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 348 Tahun 2019 (Kepmenhub 348/2019) yang mengatur mengenai pedoman perhitungan biaya jasa penggunaan sepeda motor yang dilakukan dengan aplikasi. Peraturan ini mengatur formula perhitungan biaya jasa.

Kemenhub 348/2019 merinci biaya jasa batas bawah, batas atas, dan biaya jasa minimal. Pembatasan tersebut dilakukan melalui sistem zonasi. Contohnya, Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi masuk dalam zona II. Pada zona II biaya jasa batas bawah ditetapkan sebesar Rp 2.000/km dan biaya jasa batas atas sebesar 2.500/km. Sedangkan biaya jasa minimal ada pada rentang Rp 8.000,00 sampai dengan Rp 10.000,00.

III. Dasar Hukum / Payung Hukum

Sebelum menelaah lebih lanjut kedua peraturan tadi maka kita perlu melihat keputusan Mahkamah Konstitusi Nomor 41/PUU-XVI/2018. Mahkamah Konstitusi berpendapat bahwa Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ) berbicara mengenai angkutan jalan yang mengangkut orang dan/atau barang dengan mendapat bayaran, dengan demikian diperlukan suatu kriteria yang dapat memberikan keselamatan dan keamanan bagi pelaku maupun pengguna angkutan tersebut.

Tujuan pengaturan UU LLAJ adalah agar warga negara menggunakan angkutan jalan yang mengutamakan keamanan dan keselamatan. Mahkamah Konstitusi secara implisit berpendapat bahwa UU LLAJ dapat mengatur jenis kendaraan apa saja yang dianggap aman untuk dijadikan kendaraan bermotor umum. Selama sepeda motor tidak dikategorikan dalam UU LLAJ sebagai kendaraan yang aman untuk digunakan sebagai kendaraan umum maka sepeda motor hanya dapat berfungsi sebagai kendaraan perseorangan. Norma yang demikian tidak bertentangan

dengan konstitusi karena justru memberikan kepastian hukum mengenai perlindungan kepada setiap warga negara.

Saat itu, Kementerian Perhubungan menyikapi putusan Mahkamah Konstitusi dengan menyerahkan pengaturan teknis mengenai ojek online kepada masing-masing Kepala Daerah. Maka kemudian muncul produk-produk hukum daerah terkait ojek online yang tidak seragam karena kepala daerah tidak diberikan panduan oleh Pemerintah Pusat.

Situasi menjadi semakin kisruh mengingat fakta bahwa cakupan operasional ojek online tak terbatas antara satu kota dengan kota lainnya. Pemerintah Provinsi Jawa Timur bahkan menolak untuk membuat peraturan daerah mengingat UU LLAJ dan Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah hanya membatasi kewenangan Pemerintah Daerah sampai dengan penyediaan angkutan umum saja, sedangkan ojek online tidak jelas masuk kategori angkutan umum atau bukan.

Beberapa hal yang perlu diperhatikan terkait peraturan baru yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan, *pertama*, dalam bagian mengingat

Permenhub 12/2019 dicantumkan UU LLAJ. Dengan dimuatnya UU LLAJ sebagai pertimbangan, wajar apabila apabila pembaca peraturan memaknai Permenhub 12/2019 sebagai payung hukum pengesahan sepeda motor sebagai jenis kendaraan umum yang baru.

Namun, ketika melihat lebih dalam, sepertinya bukan begitu maksud Pemerintah. Nampak sekali dalam Permenhub 12/2019 perumus peraturan berusaha menghindari penggunaan istilah ‘kendaraan bermotor umum’, ‘angkutan umum’ atau ‘angkutan orang’. Misalnya, pada Pasal 2, menyebutkan bahwa peraturan Menteri dimaksudkan untuk memberikan perlindungan bagi pengguna sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat yang dilakukan dengan aplikasi berbasis teknologi informasi dan tanpa aplikasi. Apa yang dimaksud dengan kalimat “untuk kepentingan masyarakat”? Tidak ada definisi dalam peraturan yang menerangkan hal tersebut.

Kemudian, Pasal 9 menjelaskan bahwa sepeda motor yang digunakan untuk kepentingan masyarakat memiliki ciri pelayanan, antara lain, wilayah operasi yang telah ditentukan, pelayanan dari pintu ke pintu, tujuan perjalanan

ditentukan oleh penumpang, dan biaya jasa tercantum pada aplikasi. Ciri-ciri tersebut hampir serupa dengan ciri-ciri kendaraan umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 152 UU LLAJ. Unsur adanya biaya jasa juga sama dengan unsur adanya pemungutan bayaran sebagaimana Pasal 1 UU LLAJ mendefinisikan mengenai kendaraan bermotor umum.

Alih-alih memberikan kejelasan mengenai status hukum ojek online, Permenhub 12/2019 justru membuat bingung karena memberikan sifat-sifat kendaraan umum kepada kendaraan bermotor yang digunakan untuk perseorangan.

Kedua, Permenhub 12/2019 dan Kepmenhub 384/2019, tidak memberikan ruang bagi Pemerintah Daerah untuk mengatur lebih lanjut mengenai operasional ojek online. Pasal 19 Permenhub 12/2019 hanya menyebutkan bahwa Pemerintah Daerah melakukan pengawasan terhadap penggunaan sepeda motor untuk kepentingan masyarakat. Maksud pasal ini tidak jelas. Dengan hanya melakukan pengawasan apakah artinya Pemerintah Daerah tidak berwenang untuk menentukan kuota ojek online maupun tarif di daerahnya.

Ketiga, tindakan Kementerian Perhubungan saat ini dengan langsung menerbitkan peraturan Menteri terkait ojek online menimbulkan risiko timbulnya gugatan uji materiil atas peraturan tersebut ke Mahkamah Agung. Saat ini keberadaan ojek online belum memiliki landasan hukum di tingkat undang-undang, maka dapat saja diargumentasikan bahwa substansi peraturan Menteri Perhubungan bertentangan dengan UU LLAJ.

Ledakan industri penyediaan kendaraan berbasis aplikasi online menjadi sesuatu yang menggembirakan bagi investor tapi tidak demikian bagi mitra pengemudi. Dalam konteks penggunaan sepeda motor, melalui Permenhub 12/2019 dan Kepmenhub 384/2019, Pemerintah seperti memberikan pesan bahwa perusahaan aplikasi tetap boleh beroperasi namun dengan tetap memperhatikan kesejahteraan mitra pengemudi dan keamanan pengguna. Walaupun kedua peraturan tadi tidak memberikan status hukum yang jelas bagi ojek online, tapi setidaknya ini merupakan awal yang baik bagi kelangsungan industri sambil menunggu kota-kota di Indonesia mampu menyediakan kendaraan umum yang lebih baik.

Walaupun demikian, Kementerian Perhubungan tetap harus menyiapkan argumentasi yang kuat untuk mengantisipasi munculnya gugatan uji materiil terhadap Permenhub 12/2019 dan Kepmenhub 384/2019 oleh pihak-pihak yang merasa dirugikan.

IV. Implementasi

Kementerian Perhubungan mengungkapkan pemberlakuan aturan ojek *online* (ojol) dilakukan secara bertahap. Tarifnya pun akan diberlakukan bertahap provinsi ke provinsi.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Budi Setiyadi menuturkan, pihaknya sudah membahas masalah ini bersama Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi dan menetapkan pemberlakuannya dilakukan bertahap, bahwa aturan ojol diterapkan secara bertahap mengingat mitra pengemudi roda dua jumlahnya jauh lebih banyak dibandingkan dengan pengemudi roda empat.

Dengan demikian, begitu regulasi Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 12/2019 dijalankan pemerintah harus mampu mengawasi pelaksanaannya. Untuk

pengawasannya mengedepankan BPTD [Balai Pengelola Transportasi Darat] di provinsi.

V. Evaluasi

Kehadiran transportasi online tidak luput dari permasalahan dan perdebatan. Pro kontra pendapat terus disuarakan lewat berbagai media. Baik yang secara langsung maupun tidak. Kelompok yang mendukung beranggapan bahwa transportasi online menghadirkan terobosan baru yang mampu membuat perubahan dalam bertransportasi. Khususnya dalam hal kemudahan akses, tarif, kecepatan respon serta dianggap lebih nyaman dan aman. Bagi yang kubu kontra, kehadiran transportasi online dianggap sebagai pemicu kecemburuan sosial transportasi konvensional seperti ojek pangkalan, taksi maupun angkutan umum lainnya. Transportasi online dianggap ilegal karena tidak mengantongi izin seperti transportasi pada umumnya.

Hal tersebut mengakibatkan munculnya aksi-aksi penolakan dan mogok yang dilakukan oleh awak

transportasi konvensional. Seperti halnya di Jakarta protes penolakan pernah terjadi dengan aksi mogok masal oleh awak transportasi konvensional pada Maret 2016. Paguyuban Pengendara Angkutan Darat mengklaim aksi tersebut diikuti oleh lebih dari 15.000 angkutan konvensional seperti taksi, metromini, angkot dan lainnya. Akan tetapi dukungan terhadap kehadiran transportasi online juga tak kalah ramai, kendati tidak dilakukan dengan cara turun ke jalan. Semakin banyak masyarakat yang mengunduh aplikasi transportasi online, baik dari android, windows maupun ios, menjadi salah satu bukti bahwa kehadirannya juga mendapat dukungan dan diterima oleh konsumen. Hal ini tentu menunjukkan betapa masyarakat luas menerima kemajuan teknologi yang satu ini.

Permasalahannya adalah apakah benar kehadiran transportasi online sejalan dengan keinginan masyarakat? Bagaimana masyarakat menilai kehadiran transportasi online dari sudut pandang sebagai konsumen? Kemudian apa jaminan keamanan yang pemerintah berikan dalam hal transportasi online ini?. Hal lain adalah jelas evaluasi dari

undang-undang atau aturan yang pemerintah terbitkan. Seperti halnya undang-undang yang di buat oleh pemerintah terkait transportasi maupun lalu lintas dan angkutan umum, yakni UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur tentang tata cara berlalu lintas, mengatur asas-asas dalam kendaraan dan bertransportasi. Sedangkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek (PM 26) sudah sesuai dengan peraturan yang ada. Putusan MA bernomor 37 P/HUM/2017 ini memutuskan angkutan sewa khusus berbasis aplikasi daring sebagai konsekuensi logis dari perkembangan teknologi dalam moda transportasi yang menawarkan pelayanan yang lebih baik, jaminan keamanan, dan perjalanan dengan harga yang relatif lebih murah dan tepat waktu.

Ujung dari masalah transportasi online adalah dengan munculnya aksi-aksi penolakan dan mogok yang dilakukan oleh awak transportasi konvensional. Contohnya di Jakarta protes penolakan pernah terjadi

dengan aksi mogok masal oleh awak transportasi konvensional pada bulan Maret tahun 2016. Paguyuban Pengendara Angkutan Darat (PPAD) seperti angkutan konvensional seperti taksi, metromini, kopaja, bajaj, dan angkot. Akan tetapi dukungan terhadap kehadiran transportasi online juga tak kalah ramai, walaupun tidak dilakukan dengan cara turun ke jalan. Semakin banyak masyarakat yang mengunduh aplikasi transportasi online, baik dari android, windows maupun ios, menjadi salah satu bukti bahwa kehadirannya juga mendapat dukungan dan diterima oleh masyarakat luas

VI. Solusi

Kementerian Perhubungan resmi menerbitkan aturan ojek online (ojol) yang mengatur soal keselamatan, kemitraan, suspensi mitra driver, dan biaya jasa atau tarif ojek daring. Regulasi ini tertuang dalam Peraturan Menteri (PM) Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 yang diteken pada 11 Maret lalu. Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kemenhub Budi Setiyadi mengatakan, saat ini lembaganya tinggal melakukan sosialisasi kepada masyarakat. Sementara aturan soal besaran biaya atau tarif ojek online

dan pembagian zonasi akan didetailkan dalam Surat Keputusan (SK) Menteri.

Keberadaan ojek online ini sangat membantu. Masyarakat di era teknologi memilih mudah dan murah. Tapi rupanya, kehadiran ojek online ini membuat resah sopir Angkot. Mereka dikalahkan. Akhirnya terjadi unjuk rasa, para sopir Angkot meminta keadilan.

Ojek sendiri tidak diatur dalam UU karena bukan alat transportasi terkait faktor safety. Walau demikian tuntutan sopir Angkot dan Organda diakomodir, sejumlah pejabat pemerintah bergegas melakukan pengaturan ojek online.

PERUBAHAN KEPEMILIKAN ANGKUTAN UMUM MILIK PERSEORANGAN MENJADI BADAN HUKUM

I. Latar Belakang

Surabaya sebagai salah satu kota besar di Indonesia saat ini telah mengalami persoalan transportasi yang sangat rumit. Kerumitan persoalan itu beriringan dengan peningkatan jumlah penduduk yang tinggi karena tingkat kelahiran maupun urbanisasi dan jumlah kendaraan bermotor yang bertambah setiap tahunnya. Jika diperhatikan saat ini di Kota Surabaya banyak masyarakat lebih suka menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Kecenderungan penduduk untuk menggunakan kendaraan pribadi menurut Tamin (2000: 511) disebabkan oleh beberapa aspek negatif sistem angkutan umum, yaitu tidak adanya jadwal yang tetap, pola rute yang memaksa terjadinya transfer, kelebihan penumpang pada jam sibuk, cara mengemudikan kendaraan yang sembarangan dan membahayakan keselamatan, dan kondisi internal dan eksternal yang buruk. Sedangkan dampak dari banyaknya

masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi adalah kemacetan.

Kemudian sebagai contoh lain, kebijakan yang dihapus yaitu kebijakan pembatasan usia kendaraan khususnya angkutan umum yang mulai intensif diberlakukan sesuai dengan Peraturan Daerah nomor 7 tahun 2006 di Surabaya. Dimana angkot usia 15 tahun ke atas sudah harus diremajakan. Kebijakan ini di demo oleh para sopir angkot Surabaya karena dinilai merugikan sopir angkot dan para sopir angkot tidak mendukung adanya kebijakan tersebut, sehingga Wali Kota Surabaya membatalkan point kebijakan tersebut (Mercuryfm.co.id, 2012).

Saat ini tercatat dari 4700 angkutan kota di Surabaya, 2700 armada diantaranya menerima peraturan pemberlakuan badan hukum bagi angkutan. Sementara 2000 sisanya enggan mengikuti peraturan yang ada. Namun dari jumlah angkot yang menerima peraturan tersebut dan mau bergabung dengan badan hukum pun juga merasakan dampak negatif, karena mereka harus melalui proses yang berbelit-belit dalam peralihan kepemilikannya dan akhirnya mereka harus membayar pajak kendaraannya seharga

dengan pajak kendaraan pribadi. Sehingga permasalahan peralihan angkutan umum menjadi badan hukum ini tidak hanya ditolak tetapi juga semakin memburuk dengan bertambahnya jumlah pihak yang kontra dengan kebijakan tersebut. Untuk itu dengan pertimbangan demo besar-besaran sebagai simbol penolakan pemberlakuan PP Nomor 74 Tahun 2014 tersebut, dan saran sejumlah tokoh dan pengamat kebijakan publik, akhirnya PP tersebut ditunda pengimplementasiannya di Surabaya hingga tahun 2016.

Tujuan diberlakukan aturan angkutan umum berbadan hukum ini adalah untuk pendataan ulang angkutan kota secara resmi atau legal dengan cara bergabung dengan badan hukum. Selain itu adanya undang-undang yang mengatur tentang hal perpajakan yang mengindikasikan jika angkutan umum dikelola perorangan kemungkinan besar angkutan tersebut tidak membayar pajak, tapi jika angkutan umum tergabung dalam suatu badan hukum lebih mudah dipantau pembayaran pajaknya. Selain itu pemerintah lebih mudah memberikan subsidi sesuai dengan undang-undang (jika terbentuk PO berbadan hukum PT). Artinya, dalam hal ini pemerintah tidak bisa memberikan subsidi secara

perorangan. Keuntungan pengelola angkutan umum berbadan hukum lainnya adalah memiliki SOP dan SPM, sehingga kualitas pelayanan lebih terjamin dan pengawasan lebih optimal dalam operasional di lapangan.

II. Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan Angkutan Jalan pada Perubahan Kepemilikan Angkutan Umum Milik Perseorangan Menjadi Badan Hukum, sebagai berikut ;

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
<p>Kepemilikan angkutan umum milik perseorangan menjadi badan hukum.</p> <p>Dirumuskan :</p> <p>✓ Terganggunya ketertiban umum oleh</p>	<p>✓ Maraknya kepemilikan ilegal.</p> <p>✓ Banyaknya angkutan umum tidak melakukan</p>	<p>✓ Kesadaran kepemilikan bayar pajak masih rendah.</p> <p>✓ Penegaka hukum kurang maksimal.</p>	<p>✓ Kurangnya penegakan hukum dalam ketertiban lalulintas angkutan umum.</p>

Situasi Masalah	Meta Masalah	Masalah Substantif	Masalah Formal
angkutan umum.	<p>peremajaan.</p> <p>✓ Angkutan umum dikelola perorangan kemungkinan besar angkutan tersebut tidak membayar pajak.</p>	<p>✓ Kesadaran ketertiban angkutan umum rendah.</p> <p>✓ Kecenderungan penduduk menggunakan kendaraan pribadi semakin tinggi sehingga kemacetan juga tinggi.</p>	<p>✓ Kurang maksimalnya sosialisasi tentang kepemilikan angkutan umum berbeda-beda hukum.</p>

III. Dasar Hukum

- ❖ Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 khususnya mengenai peralihan kepemilikan angkutan kota.

- ❖ Undang- undang nomor 29 tahun 2009 tentang LAJJ pasal 139 ayat 4.

IV. Implementasi

Faktor-faktor kegagalan Implementasi Kegagalan :

1. Kualitas Kebijakan:

Dalam implementasi PP nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan ini faktor kualitas kebijakan juga termasuk dalam salah satu penghambat pelaksanaan kebijakan. Hal ini dapat dilihat dari hasil wawancara peneliti dengan beberapa narasumber yang menemukan bahwa dalam proses perumusan kebijakan peralihan angkot milik pribadi menjadi badan hukum ini **tidak melalui proses yang demokratis atau melibatkan stakeholder** yang berkaitan dengan subjek kebijakan. Namun dari segi kejelasan tujuan berbadan hukum sudah sangat jelas yaitu agar pemilik angkot dapat menikmati subsidi dari pemerintah yang saat ini sudah tidak dapat diberikan lagi kepada perseorangan melainkan harus melalui badan hukum agar pertanggungjawaban dan pendataannya jelas.

2. Ekonomi Subjek Kebijakan Rendah:

- a. Biaya pendirian badan hukum yang sangat tinggi sangat yaitu pendirian badan hukum berbentuk koperasi membutuhkan biaya Rp.15.000.000,- sedangkan badan hukum yang berbentuk PT biayanya berkisar Rp.7.000.000,-. Pemilik-pemilik angkot yang awalnya adalah perseorangan bergabung menjadi satu kemudian mendirikan badan hukum sehingga mau tidak mau pemilik-pemilik angkot harus membayar sejumlah harga yang ditetapkan untuk mendirikan koperasi atau PT tersebut.
- b. Pajak yang timbul saat perpindahan nama pada surat-surat kendaraan dari perseorangan menjadi badan hukum yang mencapai 2,5% hingga 2,7% dari total harta benda yang dimiliki oleh pemilik angkot dirasa sangat memberatkan. Karena dalam peralihan nama angkot dari perseorangan menjadi badan hukum ini tidak melalui proses jual beli, hanya penggantian nama saja.

3. Program Kebijakan

Kebijakan peralihan angkot milik pribadi menjadi badan hukum ini dalam hal program kebijakannya banyak mendapatkan penolakan. Tidak jelasnya koperasi yang merupakan program utama kebijakan menjadi penghambat dalam implementasi kebijakan ini. Ketidakjelasan koperasi dikarenakan oleh:

- a. Pembagian koperasi yang belum jelas karena di Surabaya tidak diperbolehkan mendirikan koperasi sendiri-sendiri atau perpaguyuban trayek tetapi akan dipetakan sesuai daerah angkot beroperasi
- b. Sudah terbentuk beberapa koperasi di Surabaya yang akan memwadahi angkot-angkot namun kepengurusannya belum jelas
- c. Rendahnya SDM pemilik angkot yang nantinya akan menjadi pengurus koperasi sehingga manajerial koperasi yang baik atau profesional akan sulit tercapai
- d. Dari kurang profesionalnya koperasi menimbulkan ketidakpercayaan pemilik-pemilik angkot di Surabaya terhadap koperasi.

4. Kapasitas Implementor

Kapasitas implementor dalam implementasi kebijakan peralihan angkot milik perseorangan menjadi badan hukum ini bukan menjadi salah satu faktor yang menghambat pengimplementasian kebijakan, karena hal-hal yang berkaitan dengan kapasitas implementor seperti pembagian wewenang dan tanggung jawab, pembatasan tugas-tugas, kualitas SDM implementor dan pengawasan sudah dilaksanakan dengan baik. Aktor dalam implementasi kebijakan ini yaitu Kepolisian yang mengurus perpindahan nama dalam STNK, Dinas Pendapatan Daerah Kota Surabaya dan Kantor Pelayanan Pajak yang mengurus biaya balik nama kendaraan, dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya yang mengurus perijinan trayek angkot.

5. Dukungan Kebijakan

Dukungan terhadap kebijakan peralihan angkot milik pribadi menjadi badan hukum ini sudah sangat baik dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya maupun dari DPD Organda Jawa Timur. Namun Dinas Perhubungan tidak bisa memaksakan untuk melaksanakan kebijakan ini sebelum gejala di lapangan mulai reda, sedangkan DPD Organda Jawa Timur menginginkan adanya perubahan dari program

kebijakan yaitu nama pemilik angkot perseorangan tetap ditulis dalam BPKB dan STNK kemudian pajak yang muncul dari proses balik nama menjadi koperasi tersebut diputihkan.

6. Komunikasi atau Sosialisasi

Komunikasi atau sosialisasi dalam implemementasi kebijakan ini dapat dikatakan merupakan faktor utama penyebab kegagalan implementasi kebijakan peralihan angkot milik perseorangan menjadi badan hukum. Kurangnya sosialisasi kebijakan mengakibatkan kurangnya informasi atau pemahaman tentang perngurusan balik nama dan manfaat-manfaat yang akan didapat oleh pemilik angkot apabila bergabung dengan badan hukum sehingga pemilik angkot di Surabaya cenderung untuk menolak kebijakan tersebut.

7. Instruksi Pemerintah Kota Surabaya

Sejalan dengan Morgan (1998:) bahwa terdapat gaya yang berbeda di setiap pemerintahan, faktor kegagalan implementasi kebijakan dalam studi kasus ini yang berbeda

dengan kasus-kasus yang lain adalah pemerintah kota Surabaya tidak ingin masyarakatnya ricuh sehingga pemerintah kota Surabaya lebih memilih mengimplementasikan kebijakan dengan perlahan sambil mencari jalan tengah yang tidak menimbulkan kegaduhan dan tidak kaku seperti sejumlah daerah lain.

8. Paguyuban Pemilik dan Sopir Angkot Kompak

Sejalan dengan Morgan (1998), faktor penghambat lain dari kebijakan peralihan angkot milik perseorangan menjadi badan hukum ini adalah faktor budaya. Di Indonesia orang-orang yang berkumpul dan memiliki kesamaan baik pekerjaan, tempat tinggal yang berdekatan, maupun kesamaan nasib maka individu-individu tersebut merasa tergabung dalam satu paguyuban. Pemilik-pemilik angkot dan sopir-sopir angkot merasa terikat dalam satu paguyuban sehingga jika satu orang menolak kebijakan, maka semua anggota paguyuban juga menolaknya. Hal ini dapat dilihat dari belum adanya angkot di Surabaya yang tergabung dalam badan hukum baik dari pihak yang pro

maupun kontra terhadap kebijakan peralihan angkot milik perseorangan menjadi badan hukum ini.

V. Evaluasi

Faktor-faktor yang menyebabkan tidak terimplementasinya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 khususnya mengenai peralihan kepemilikan angkutan kota di Surabaya yaitu:

- a. Kurangnya sosialisasi atau komunikasi yang mengakibatkan pemilik angkot di Surabaya cenderung untuk menolak kebijakan tersebut;
- b. Dukungan dari subjek kebijakan terhadap kebijakan dalam studi kasus ini kurang atau bahkan tidak memiliki dukungan dikarenakan subjek kebijakan tidak siap untuk menerima kebijakan ini;
- c. Dalam penyusunan kebijakan dalam studi kasus ini dinilai tidak menggambarkan keinginan subjek kebijakan, proses jaring aspirasi dirasa kurang efektif atau kurang mengena langsung kepada pemilik dan sopir angkot;

- d. Program implementasi belum jelas yaitu hal-hal yang berkaitan dengan badan hukum yang akan mewadahi angkot perseorangan masih belum jelas;

VI. Solusi

1. Dalam formulasi kebijakan pemerintah seharusnya lebih memperhatikan pendapat masyarakat. Masyarakat tidak hanya dilibatkan dalam implementasi dan evaluasi saja tetapi harus ada komunikasi pada saat formulasi sehingga masyarakat tidak kaget jika tiba-tiba muncul satu kebijakan tertentu.
2. Komunikasi penting tidak hanya untuk merumuskan sebuah kebijakan baru tapi juga untuk implementasi agar berjalan sesuai harapan atau tujuan kebijakan. Pemerintah seharusnya tidak kaku pada keputusan yang dibuat, jika memang tidak sesuai dengan kondisi di lapangan pemerintah seharusnya lebih fleksibel agar tujuan kebijakan tetap tercapai.
3. Sosialisasi dilaksanakan lebih merata kepada subjek kebijakan, misalnya dengan mengundang masing-masing ketua paguyuban angkot, kemudian dari masing-masing ketua paguyuban angkot bisa

menyampaikan langsung kepada anggotanya. Jika perlu juga disosialisasikan perhitungan jumlah keuntungan yang akan didapat dalam jumlah rupiah dan dibandingkan dengan pengeluaran yang harus pemilik angkot bayar untuk berbadan hukum.

KEBIJAKAN PENGGUNAAN BBG PADA TAKSI DI JAKARTA

I. Latar Belakang

Penggunaan energi sektor transportasi mewakili sepertiga dari total kebutuhan energi di Indonesia. Penggunaan energi sektor transportasi didominasi oleh BBM hampir 100%, BBG sebesar 0.02% dan listrik sebesar 0.03% (Departemen ESDM, 2010a). Padahal sejak tahun 2003, Indonesia sudah mulai mengalami defisit produksi terhadap konsumsi minyak sebesar 2.81% dan semakin meningkat hingga mencapai 24.39% pada tahun 2010. Kondisi ini berbanding terbalik dengan gas yang masih surplus 109 % pada tahun 2003 dan surplus 103% pada tahun 2010. Kondisi ini menyebabkan subsidi pemerintah untuk BBM akan semakin meningkat seiringnya bertambahnya jumlah kendaraan. Besarnya subsidi BBM untuk transportasi tahun 2011 adalah 167 triliun (Kemensesneg, 2012). Berdasarkan asumsi kondisi sistem transportasi yang ada saat ini, maka diperkirakan pada tahun 2025 beban subsidi pemerintah untuk BBM akan mencapai

4 sampai 6 kali (DNPI, 2010). BBG merupakan bahan bakar alternatif yang prospektif. BBG memiliki beberapa keuntungan, diantaranya lebih murah dari BBM, lebih ringan dari udara, usia mesin lebih lama, perawatan lebih murah dan tidak mencemari lingkungan (Sitorus, 2002). Investasi untuk BBG juga cukup menguntungkan karena margin harga BBG masih dapat diletakkan jauh lebih rendah dibandingkan harga BBM, sehingga memungkinkan untuk penghematan subsidi, impor dan biaya produksi di berbagai sektor.

II. Formulasi Kebijakan

Kebijakan sistem transportasi berkelanjutan ini memiliki tiga syarat utama, yaitu

- ❖ peningkatan kesejahteraan rakyat
- ❖ meminimalisasi dampak lingkungan hidup dan
- ❖ adanya keberlanjutan penggunaan potensi sumber daya.

Sumber polusi udara di daerah perkotaan termasuk di kota jakarta biasanya datang dari sektor transportasi karena sebagian besar kendaraan bermotor menggunakan bahan

bakar minyak (BBM). Bahan bakar gas (BBG) merupakan salah satu bahan bakar alternatif yang dapat digunakan dalam rangka perbaikan kualitas udara di Kota Jakarta.

III. Dasar Hukum / Payung Hukum

- pemerintah juga telah memberikan payung hukum untuk pemanfaatan gas bumi guna pemenuhan kebutuhan dalam negeri sebagaimana dalam peraturan Menteri ESDM No. 003 Tahun 2010 dan
- peraturan Menteri ESDM No. 019 Tahun 2010 tentang Pemanfaatan Gas Bumi untuk BBG yang digunakan untuk transportasi (Departemen ESDM, 2010b). Kebijakan penggunaan BBG sudah diimplementasikan dalam kurun waktu 25 tahun, namun penggunaannya masih sangat kecil dibandingkan terhadap besarnya manfaat dengan penggunaan BBG pada kendaraan.
- UU DESDM no 22 tahun 2001 tentang Minyak dan Gas Bumi
- Keputusan gubernur provinsi DKI Jakarta no 92 tahun 2007 tentang Uji Emisi dan Perawatan Kendaraan Bermotor

- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta no 2 tahun 2005 tentang Pengendalian Pencemaran Udara.

IV. Implementasi

Dalam Implementasinya Kebijakan Tentang Penggunaan BBG Pada Taksi Di Jakarta :

- 1) Implementasi penggunaan BBG di Jakarta menunjukkan adanya perbedaan antara penggunaan BBG pada kendaraan umum atau taksi dengan kendaraan dinas. Hal ini di sebabkan karena pada kendaraan umum (taksi) siterapkan system “subsidi” BBG oleh perusahaan taksi terhadap armadanya, dan jika armada taksi tersebut memakai BBM maka biaya nya di tanggung pengemudi (tidak ada “subsidi”). System seperti ini belum di terapkan pada kendaraan dinas, sehingga realiasi target program penggunaan BBG pada kendaraan dinas menjadi kurang maksimal.

Ada beberapa Faktor Keberhasilan/manfaat bagi masyarakat serta Faktor kegagalan akibat Kebijakan yang telah dibuat yaitu :

- 3) Faktor Keberhasilan / Manfaat dari BBG

- Membantu masyarakat dalam segi financial
 - Harga BBG lebih murah dibandingkan dengan BBM
 - Volume pemakaian BBG lebih irit dibandingkan dengan BBM
 - Dan lebih ramah lingkungan (mengurangi populasi)
- 4) Faktor Kelemahan dari penggunaan BBG
- Jumlah SPBG masih sangat sedikit
 - Stock BBG yang tersedia di SPBG terbatas
 - Pasokan BBG pada stasiun yang ada belum lancar, dan
 - Lokasi SPBG masih sulit dijangkau.

V. Evaluasi

Dari implementasi Kebijakan yang sudah dilaksanakan evaluasinya antara lain :

- Pemerintah menjanjikan akan mengevaluasi harga bahan bakar gas (BBG) sebagai bagian dari upaya untuk memuluskan rencana penyediaan satu nozzle BBG disetiap stasiun pengisian bahan bakar umum (SPBU).

VI. Solusi

Berdasarkan hasil dan pembahasan maka dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor penyebab kegagalan implementasi kebijakan penggunaan bahan bakar gas pada taksi di DKI Jakarta adalah: harga bahan bakar gas yang tidak kompetitif, pasokan gas terbatas, kurangnya jumlah SPBG, infrastruktur gas belum memadai, strategi pengembangan BBG kurang jelas, aspek keselamatan operasional, belum tersebarnya bengkel & toko suku cadang, tidak ada evaluasi dan monitoring kebijakan dan kurangnya koordinasi antar lembaga. Dengan demikian faktor-faktor tersebut dapat dikaji untuk dijadikan pembelajaran dalam implementasi kebijakan penggunaan BBG pada sektor transportasi di kota lainnya.

TRANSPORTASI ONLINE

I. Latar Belakang / Perumusan Agenda Kebijakan

Seiring perkembangan zaman dan teknologi yang berkembang semakin pesat dengan penggunaan internet memberikan perubahan sosial masyarakat. Banyak bisnis mulai bermunculan inovasi-inovasi kreatif dengan memanfaatkan perkembangan teknologi komunikasi, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa transportasi darat *online* berbasis aplikasi. Adanya transportasi *online* ternyata memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan kendaraan di jalan dan ketakutan masyarakat dengan keamanan transportasi umum sudah dijawab dengan kehadiran transportasi *online* yang memberikan kemudahan aksesibilitas dan kenyamanan bagi penggunanya.

Kehadiran transportasi *online* yang menerapkan teknologi komunikasi tepat guna di saat masyarakat membutuhkan sarana transportasi aman dan bisa menjadi solusi saat macet. Apalagi adanya penggabungan layanan

transportasi dengan kecanggihan teknologi internet sehingga masyarakat lebih mudah melakukan pemesanan, mengetahui biaya transportasi, lokasi tujuan, identifikasi driver dan penilaian (*rate*) terhadap pelayanan pengemudi (*driver*) dari transportasi online tersebut yang merupakan suatu bentuk inovasi baru dalam dunia bisnis transportasi.

Namun dengan kemunculan transportasi *online* yang diminati oleh masyarakat ini timbul persaingan dengan bisnis transportasi darat konvensional khususnya taksi dan ojek pangkalan yang sebelumnya tidak ada regulasi yang mengatur tentang transportasi *online* berbasis aplikasi sesuai dengan hukum. Kemudian penggunaan jasa transportasi online ternyata juga menyisakan banyak permasalahan. Konflik yang terjadi antara pelaku bisnis transportasi online dan konvensional hanya ujung dari permasalahan yang muncul. Selain konflik tersebut, terdapat beberapa permasalahan yang muncul dan sudah seharusnya menjadi pertimbangan pemerintah dalam menata transportasi berbasis online yaitu terjaminnya keselamatan pengemudi dan penumpang. Selain itu, juga untuk melindungi transportasi konvensional dari dominasi berlebihan angkutan

berbasis *online*. Sehingga layanan jasa transportasi *online* mulai tanggal 1 November 2017 telah berlaku Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Pasal 26, yaitu:

- (1) Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) huruf b, merupakan pelayanan Angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi informasi.
- (2) Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memenuhi pelayanan sebagai berikut:
 - a. beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan;
 - b. tidak terjadwal;
 - c. dari pintu ke pintu;
 - d. tujuan perjalanan ditentukan oleh Pengguna Jasa;
 - e. tarif Angkutan tertera pada aplikasi berbasis teknologi informasi;
 - f. penggunaan kendaraan harus melalui pemesanan atau perjanjian, tidak menaikkan penumpang secara langsung dijalan;
 - g. pemesanan layanan hanya melalui aplikasi berbasis teknologi informasi; dan
 - h. wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang ditetapkan.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, transportasi online berbasis aplikasi mempunyai kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum sehingga terwujudnya pelayanan yang aman dan perlindungan bagi masyarakat.

II. Formulasi Kebijakan

Istilah analisis kebijakan dirumuskan secara beranekaragam oleh para ahlinya. Weimer & Ving (1992: 13) mengingatkan perlunya seorang analisis kebijakan sebagai “nasihat” (*advice*) yang berorientasi pelanggan yang relevan dengan keputusan-keputusan publik dan didasarkan pada nilai-nilai sosial. Analisis kebijakan menurut Dunn (1981: 35) yang menyatakan bahwa analisis kebijakan merupakan suatu ilmu sosial terapan yang menggunakan berbagai metode pengkajian dan argumen untuk

menghasilkan dan mentransformasikan informasi yang relevan untuk kebijakan yang dapat digunakan dalam setting politik untuk memecahkan masalah kebijakan.

h. Pendekatan Analisa Kebijakan

Analisa kebijakan penyelenggaraan transportasi *online* dengan menggunakan tipe pendekatan empirik. Menurut Dunn (Lane, 1986) pendekatan empirik adalah pendekatan yang dilakukan terhadap realitas-realitas kebijakan yang terjadi. Pendekatan ini diperlakukan baik pada tingkat perumusan maupun pada tingkat implementasi dan evaluasi. Hasilnya dapat menampilkan informasi dalam dua model analisa, yaitu model analisa prediksi dan model analisa deskriptif.

Model analisa prediksi digunakan bagi informasi sebelum (*ex ante*) diputuskan sebagai suatu rumusan atau suatu informasi sebelum diimplementasikan, sedangkan model deskriptif ditujukan untuk informasi yang sudah (*ex post*) dirumuskan dan atau sudah diimplementasikan.

i. Penyelenggaraan Jasa Transportasi *Online*

Transportasi merupakan sarana yang umum digunakan untuk mengangkut barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi *online* adalah salah satu contoh pengembangan teknologi berbasis aplikasi yang sangat inovatif khususnya transportasi darat dengan menggunakan taksi konvensional dan ojek pangkalan. Transportasi *online* adalah transportasi yang diselenggarakan oleh perusahaan penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis online seperti Grab, Uber, dan Gojek.⁸

Sulaiman (1988:5) Pengertian kebijakan publik menurut Sulaiman adalah sebagai kebijakan negara/pemerintah adalah kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan atau lembaga dan pejabat pemerintah.

Carl Friedrich, Pengertian kebijakan publik menurut Carl Friedrich adalah sebuah usulan arah tindakan atau sebuah kebijakan yang diajukan oleh seseorang, kelompok atau sebuah pemerintah agar untuk mengatasi suatu hambatan atau untuk memanfaatkan sebuah kesempatan pada sebuah

⁸ (LAN RI 2017)

lingkungan tertentu dalam rangka untuk mencapai suatu tujuan atau dapat merealisasikan suatu sasaran.

Transportasi online adalah perusahaan transportasi yang menggunakan aplikasi sebagai penghubung antara pengguna dan pengemudi yang sangat mempermudah pemesanan, selain itu juga tarif perjalanan sudah langsung bisa dilihat pada aplikasi.

III. Dasar Hukum / Payung Hukum

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor UM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian Keputusan Menteri ini dicabut karena pernyataan Presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan

Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, kita dapat mengetahui seberapa besarkah regulasi ini dalam penyelenggaraan jasa transportasi *online*.

payung hukum untuk aktivitas transportasi online berbasis teknologi aplikasi adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang kemudian direvisi dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan ini mengatur jenis pelayanan, perusahaan, penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan angkutan umum serta peran serta masyarakat dan sanksi administrasi. Untuk saat ini Peraturan Menteri tersebut dirasa cukup mengakomodir segala pengaturan terkait transportasi online tersebut karena maksud dan tujuan direvisi nya kembali PM 108 Tahun 2017 adalah:

1. Mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat.
2. Pelayanan yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar dan terjangkau.
3. Mendorong pertumbuhan perekonomian Nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan mikro, kecil dan menengah.
4. Kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum.
5. Terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.⁹

IV. Implementasi

Di era globalisasi saat ini, transportasi berbasis online sebenarnya sudah mutlak untuk digalakkan sebagai bentuk inovasi transportasi publik di Indonesia. Sehingga ke depan tidak ada lagi konflik antara transportasi berbasis online dan

⁹ (dephub.go.id)

konvensional. Namun, guna menyikapi praktik moda transportasi berbasis online saat ini, maka beberapa langkah yang harus dilakukan oleh pemerintah adalah melakukan penataan transportasi berbasis online agar lebih aman dan nyaman. Beberapa aspek yang harus ditata adalah sebagai berikut:

1. Jaminan keamanan dan kenyamanan pengguna moda transportasi berbasis online.
2. Jaminan kerja bagi pengemudi moda transportasi berbasis online. Pemerintah harus bisa mendorong perusahaan penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis online untuk memberikan jaminan keselamatan dan kesejahteraan bagi pengemudinya.
3. Integrasi transportasi berbasis online ke dalam sistem transportasi secara keseluruhan di berbagai daerah.
4. Pengaturan Jenis Transportasi roda dua berbasis online. Hal tersebut sangatlah penting oleh karena saat ini belum ada aturan yang mengatur transportasi roda dua berbasis online.
5. Penataan kelembagaan penyedia transportasi berbasis online. Apakah kelembagaan perusahaan penyedia

jasa aplikasi transportasi berbasis online akan tetap dibiarkan atau dirubah menjadi perusahaan penyedia jasa transportasi berbasis online.

Kementerian Perhubungan mengungkapkan pemberlakuan aturan ojek *online* (ojol) dilakukan secara bertahap. Tarifnya pun akan diberlakukan bertahap provinsi ke provinsi.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Budi Setiyadi menturukan, pihaknya sudah membahas masalah ini bersama Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi dan menetapkan pemberlakuannya dilakukan bertahap, bahwa aturan ojol diterapkan secara bertahap mengingat mitra pengemudi roda dua jumlahnya jauh lebih banyak dibandingkan dengan pengemudi roda empat.

Dengan demikian, begitu regulasi Peraturan Menteri Perhubungan (PM) No. 12/2019 dijalankan pemerintah harus mampu mengawasi pelaksanaannya. Untuk pengawasannya mengedepankan BPTD [Balai Pengelola Transportasi Darat] di provinsi.

V. Evaluasi

Dengan menggunakan pendekatan empirik dari teori Dunn (Lane: 1986) dalam menganalisis kebijakan penyelenggaraan jasa transportasi *online* yang menggabungkan inovasi antara pelayanan dengan teknologi komunikasi yang bersaing pula dengan transportasi darat khususnya taksi konvensional dan ojek pangkalan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek, kita dapat mengetahui seberapa besarkah regulasi ini dalam penyelenggaraan jasa transportasi *online*.

B. Arah Penataan Jasa Transportasi Online

Aksi protes yang dilakukan pengemudi transportasi konvensional, melahirkan larangan beroperasi bagi perusahaan transportasi berbasis online melalui Keputusan Menteri Perhubungan Nomor UM.302/1/21/Phb/2015 karena dianggap bertentangan dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, namun kemudian

Keputusan Menteri ini dicabut karena pernyataan Presiden bahwa alat transportasi berbasis aplikasi online masih dibutuhkan oleh masyarakat.

Transportasi online dengan segala kemudahannya memang masih menyisakan masalah hukum. Belum adanya aturan atau payung hukum seringkali menjadikan transportasi online sebagai sesuatu yang dianggap ilegal. Lambatnya Pemerintah dalam menyediakan payung hukum menjadi penyebab munculnya permasalahan terkait transportasi berbasis aplikasi online. Saat ini, payung hukum untuk aktivitas transportasi online berbasis teknologi aplikasi adalah Peraturan Menteri Perhubungan No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang kemudian direvisi dengan diterbitkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 108 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Peraturan ini mengatur jenis pelayanan, perusahaan, penyelenggaraan angkutan umum dengan

aplikasi berbasis teknologi informasi, pengawasan angkutan umum serta peran serta masyarakat dan sanksi administrasi. Untuk saat ini Peraturan Menteri tersebut dirasa cukup mengakomodir segala pengaturan terkait transportasi online tersebut karena maksud dan tujuannya direvisi nya kembali PM 108 Tahun 2017 adalah:

- Mengakomodasi kemudahan aksesibilitas bagi masyarakat.
- Pelayanan yang selamat, aman, nyaman, tertib, lancar dan terjangkau.
- Mendorong pertumbuhan perekonomian Nasional berdasarkan demokrasi ekonomi yang berkeadilan dan prinsip pemberdayaan mikro, kecil dan menengah.
- Kepastian hukum terhadap aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan, kesetaraan, keterjangkauan dan keteraturan serta menampung perkembangan kebutuhan masyarakat dalam penyelenggaraan angkutan umum.
- Terwujudnya perlindungan dan penegakan hukum bagi masyarakat.

Kehadiran transportasi online tidak luput dari permasalahan dan perdebatan. Pro kontra pendapat terus disuarakan lewat berbagai media. Baik yang secara langsung maupun tidak. Kelompok yang mendukung beranggapan bahwa transportasi online menghadirkan terobosan baru yang mampu membuat perubahan dalam bertransportasi. Khususnya dalam hal kemudahan akses, tarif, kecepatan respon serta dianggap lebih nyaman dan aman. Bagi yang kubu kontra, kehadiran transportasi online dianggap sebagai pemicu kecemburuan sosial transportasi konvensional seperti ojek pangkalan, taksi maupun angkutan umum lainnya. Transportasi online dianggap ilegal karena tidak mengantongi izin seperti transportasi pada umumnya.

VI. Solusi

Maraknya penggunaan transportasi online berbasis aplikasi terjadi sejak 3 (tiga) tahun belakangan ini. Tercatat ada beberapa perusahaan jasa penyedia aplikasi jasa transportasi berbasis online tersebut yaitu

Go-Jek, Grab, dan Uber. Fenomena kemunculan transportasi berbasis online tersebut memunculkan dampak positif dan negatif. Beberapa dampak positif dari adanya transportasi berbasis online tersebut adalah:

1. Memberikan alternatif transportasi yang praktis, cepat dan murah.

Hanya dengan aplikasi smartphone, masyarakat dapat dengan mudah memesan jasa transportasi yang diinginkan dan mengantar ke tempat yang dituju. Biaya yang harus dikeluarkanpun relatif lebih murah dari jasa transportasi konvensional. Kebijakan pemberlakuan batas atas dan batas bawah oleh karenanya perlu dibarengi dengan perhitungan cost and benefit yang benar-benar tepat sehingga tidak ada pihak yang akan dirugikan ke depannya.

2. Pengangguran dapat bekerja

Transportasi berbasis online saat ini dipercaya dapat menjadi solusi dari masalah pengangguran. Karena kemudahan dalam perekrutan dan kepastian dalam mendapat orderan penumpang sesuai dengan aplikasi sehingga banyak masyarakat

yang tertarik dan bisa bekerja menjadi pengemudi transportasi online. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, pada Agustus 2016 jumlah penduduk yang bekerja naik 3,59 juta orang dibandingkan dengan Agustus 2015. Sedangkan jumlah pengangguran berkurang 530 ribu orang. Dari kenaikan tersebut, sektor transportasi, perdagangan serta komunikasi berkontribusi 500 ribu orang atau 9,78 persen (m.tempo.co.id edisi 28 Maret 2017).¹⁰

Terdapat beberapa permasalahan yang muncul dan sudah seharusnya menjadi pertimbangan pemerintah dalam menata transportasi berbasis online. Di antara permasalahan tersebut adalah:

1. Kemacetan

Transportasi berbasis online khususnya bagi kendaraan roda dua akan semakin menambah kemacetan. Terlebih saat ini mereka lebih banyak bergerombol di pinggir-pinggir jalan yang tentunya menyebabkan kemacetan

2. Kurangnya jaminan keamanan bagi penumpang.

Transportasi berbasis online saat ini masih menggunakan mobil pribadi dengan plat hitam. Artinya, pelaku bisnis transportasi online belum melalui tahapan-tahapan yang harus dilalui untuk menyelenggarakan transportasi publik. Padahal tahapan-tahapan tersebut merupakan salah satu proses penting yang dilakukan pemerintah dalam menjaga keamanan dan kenyamanan pengguna jasa transportasi publik. Selain itu, sistem target yang diterapkan para pengusaha transportasi online menyebabkan para pengemudi transportasi online bekerja di luar batas jam kerja normal. Hal tersebut sangat berpotensi menjadi penyebab terjadinya kecelakaan.

3. Ketiadaan jaminan kerja pengemudi transportasi online

Tidak adanya kejelasan jaminan kerja bagi pengemudi transportasi online dari segi kontrak kerja yang telah disepakati antara pihak pengemudi dan perusahaan penyedia jasa transportasi online sudah

benar-benar memberi jaminan terhadap pengemudi transportasi online nantinya apabila terjadi kecelakaan.

4. Ojek online diklasifikasikan illegal

Motor sebagai salah satu kendaraan transportasi yang ditawarkan perusahaan aplikasi berbasis online yaitu “ojek online” saat ini dikategorikan sebagai kendaraan rentan dengan resiko terluka kategori tinggi apabila terjadi kecelakaan. Bahkan, motor dilarang sebagai angkutan umum sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

5. Pembenahan layanan transportasi umum massal

Selain terkait aturan hukum transportasi online, Pemerintah juga dituntut untuk melakukan pembenahan yang serius terhadap layanan transportasi online umum massal yang berkualitas, nyaman, aman dan terjangkau. Pengadaan transportasi umum massal yang berkualitas diharapkan dapat menurunkan jumlah penggunaan kendaraan pribadi dan

penggunaan bahan bakar fosil dapat berkurang. Dalam menangani permasalahan transportasi umum akan dikembangkan sistem angkutan yang modern dan tarif yang terjangkau. Program ini diarahkan agar mampu memberikan pelayanan setara dengan angkutan pribadi. Integrasi efektif antar angkutan, sistem informasi penumpang yang baik pada semua tingkat perjalanan antara lain penerapan sistem tiket yang baik, armada angkutan umum yang selalu diperbaiki, memenuhi persyaratan kenyamanan dan keselamatan, manajemen operasional yang mampu meningkatkan keteraturan dan mekanisme waktu perjalanan yang singkat dan efisien.

Pembenahan sistem transportasi umum memang bukanlah hal yang mudah, namun bukan berarti tidak mungkin. Di butuhkan waktu dan biaya yang tidak sedikit untuk mewujudkan sistem transportasi yang berkualitas. Bukan hanya Pemerintah dan instansi terkait yang harus bertanggung jawab memperbaiki sistem transportasi umum Indonesia, seluruh masyarakat pun harus bisa

berperan aktif dalam membantu pemerintah dalam proses membangun dan menjalankan sistem transportasi umum Indonesia saat ini.

Penyelesaian masalah atau solusi dari sisi regulasi berupa rekomendasi dari penulis adalah:

1. Mendaftarkan kendaraan yang digunakan untuk transportasi berbasis aplikasi *online* secara perorangan dan di kendaraannya diberikan tanda (stiker) bahwa kendaraan tersebut dan syarat lainnya sesuai dengan PM 108 Tahun 2017 Pasal 27 Ayat 1 yaitu:
 - (1) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan sewa khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 ayat (1), wajib memenuhi persyaratan sebagai berikut:
 - a. menggunakan Mobil Penumpang Sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang atau Mobil Penumpang Bukan Sedan yang memiliki 2 (dua) ruang paling sedikit 1.000 (seribu) sentimeter kubik;

- b. menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor dengan warna dasar hitam tulisan putih atau sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;
- c. memiliki kode khusus sesuai dengan penetapan dari Kepolisian Negara Republik Indonesia;
- d. dilengkapi dengan tanda khusus berupa stiker yang ditempatkan di kaca depan kanan atas dan belakang dengan memuat informasi wilayah operasi, tahun penerbitan kartu pengawasan, nama badan hukum, dan latar belakang logo Perhubungan;
- e. identitas pengemudi ditempatkan pada *d a s h b o a r d* kendaraan atau tertera pada aplikasi yang dikeluarkan oleh masing-masing perusahaan Angkutan sewa khusus;
- f. dilengkapi Dokumen Perjalanan yang Sah; dan
- g. mencantumkan nomor telepon layanan pengaduan masyarakat di dalam kendaraan yang mudah terbaca oleh Pengguna Jasa.

Sehingga diperlukan adanya pengawasan terhadap pengemudi transportasi online karena para pengemudi yang diberikan stiker dan diperbolehkan beroperasi pada

wilayah operasi yang telah ditentukan tidak semuanya pada waktu itu bekerja menjadi pengemudi (driver). Saat mobil pengemudi transportasi online itu digunakan untuk keperluan lain misalnya berliburan atau jalan-jalan sehingga perlunya kejelasan dalam keperluan pengemudi yang bukan untuk bekerja berupa surat atau berdasarkan pemesanan menaikkan penumpang pada aplikasinya.

2. Membentuk koperasi untuk para pengemudi transportasi online.
3. Pemerintah tegas menindak perusahaan yang tak memenuhi regulasi yang berlaku.
4. Revisi UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
5. Menjadikan motor sebagai angkutan umum dengan profesi yang biasa digeluti adalah “ojek” yang sebagaimana kita ketahui ojek telah menjadi transportasi umum seringkali digunakan namun belum ada regulasi yang mengatur penumpang ojek pangkalan maupun ojek online supaya dapat terjamin keselamatannya dalam menggunakan jasa transportasi

dengan ketentuan pengendara transportasi umum sebagai mana mestinya salah satunya adalah mempunyai SIM C.

Pembangunan Objek Wisata Masal di Kepulauan Seribu

I. Latar Belakang

Kebijakan publik dapat dirasakan keberadaannya jika sudah diimplementasikan atau diterapkan kepada masyarakat. Tahap implementasi merupakan penghubung antara formulasi kebijakan dengan hasil kebijakan (outcome). Pelaksanaan kebijakan publik ini memiliki proses yang sangat panjang sebelum dampaknya dapat dirasakan oleh masyarakat. Dalam proses implementasi kebijakan publik terdapat pelaku-pelaku yang berperan penting, dari peran pelaku tersebutlah nasib pengimplementasian kebijakan publik berada, apakah kebijakan itu berhasil atau gagal di implementasikan. Namun peran serta masyarakat (Citizen Participation) juga

menjadi penentu keberhasilan implementasi kebijakan, masyarakat harus menjadi pelaku yang baik dalam implementasi kebijakan.

Kebijakan wisata masal (artinya dari segi volume bersifat masif), hanya berorientasi pada aspek ekonomi dan tidak memperhatikan partisipasi masyarakat lokal. Wisata masal merepresentasikan jaringan modal korporasi dunia seperti jaringan Hilton, Le Meridian, dan lain-lain. Sebaliknya kurang memperhatikan ekonomi lokal dengan menggunakan produk impor ketimbang produk lokal. Pembangunan wisata masal dikritik karena banyak yang mengakibatkan kerusakan lingkungan dan mengubah sosial budaya suatu masyarakat lokal.

kebijakan pembangunan wisata masal di pulau-pulau kecil di Kepulauan Seribu, penelitian ini penting dilakukan karena kepulauan kecil yang sangat rentan terhadap

pembangunan yang tidak ramah lingkungan. Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh swasta menerapkan wisata massal, hal ini bisa dilihat dari karakteristik atraksi (aspek wisata sangat dikomersialkan, bersifat generik, homogen, dan, pembangunan ditujukan secara eksklusif untuk kunjungan wisatawan, dengan tipe wisata pantai dan berjemur. Dari indikator kebijakan tekanan, aspek pembangunan wisata yang terlalu komersial di pulau yang dikelola oleh swasta membuat aspek sosial terabaikan. Untuk pulau-pulau yang dikelola oleh masyarakat dan oleh pemerintah, indikator kebijakan wisata massal hanya bisa dilihat dari elemen musim kunjungan dan permintaan, sedangkan dua elemen lainnya (volume dan asal turis), element tersebut tidak ditemukan dalam pengelolaan wisata. Ditinjau dari indikator kebijakan struktur ekonomi, pulau-pulau wisata yang dikelola oleh swasta menerapkan wisata massal, karena

pembangunan wisata dilakukan secara ekstensif, dan pembangunan wisata memiliki multiplier effect yang rendah terhadap masyarakat. Berbeda dengan pulau-pulau yang dikelola masyarakat lokal yang tidak menerapkan wisata masal, karena pengembangan wisata tidak dilakukan secara ekstensif, dan memiliki multiplier effect yang tinggi terhadap masyarakat lokal. Kontrol pemerintah dan masyarakat terhadap aturan pembangunan wisata di pulau yang dikelola oleh swasta sangat lemah.

II. Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan pembangunan wisata masal di Kepulauan Seribu sebagai berikut ;

**Pembangunan Wisata Masal/
Mass Tourism Development**

Parameter atraksi/ <i>Attraction parametre</i>	Parameter Pasar/ <i>Market parametre</i>	Parameter Struktur Ekonomi/ <i>Parametre of Economic structur</i>	Parameter Akomodasi/ <i>Accomodation parameter</i>	Parameter peraturan/ <i>Law parametre</i>
Pembangunan wisata terlalu komersial/ <i>Comercial</i>	Bersifat masif dan tur diorganisasi oleh tur wisata/ <i>Masif</i>	Sektor wisata mendominasi perekonomian/ <i>Tourism sector dominates the economy</i>	Akomodasi dilakukan pada skala besar/ <i>Large scale accomodation</i>	Peraturan dikontrol oleh sektor swasta/ <i>Law controlled by private sector</i>
Bersifat homogen dan tidak natural/ <i>Homogen</i>	Adanya musim kunjungan wisata/ <i>peak/low season</i>	Memiliki hubungan yang didominasi dari luar/ <i>Tourism dominated by the other country</i>	Pembangunan terkonsentrasi pada zona wisata/ <i>Concentration on tourism sector</i>	Kuantitas aturan yang dibuat sangat minim dan hanya mengakomodasi kepentingan swasta/ <i>Rules just accommodate the private interests</i>
Hanya ditujukan eksklusif untuk turisme/ <i>Exclusive for tourism</i>	Pasar wisata didominasi turis asing/ <i>Tourism market dominated by foreigner</i>	Ektensif/ <i>Extensive</i>	Kepadatan bangunan tinggi/ <i>High accomodation</i>	Menganut ideologi pasar bebas/ <i>Market free ideology</i>
Menjual pantai, matahari, taman bermain, dan peninggalan industri/ <i>Sun, sea, and</i>	Elastis pada harga/ <i>Elasticity of the price</i>	<i>Multiplier effect</i> sangat rendah/ <i>Low multiplier effect</i>	Akomodasi memiliki gaya internasional/ <i>The accomodation has an international style</i>	Aturan berorientasi pada pertumbuhan ekonomi/ <i>Rule-oriented economic growth</i>

beach

- - - Akomodasi
milik
perusahaan
besar non
lokal/ *Owner of
accomodation is big
non
local company* -

Kebijakan Dari Parameter Atraksi

Pulau yang wisatanya dikelola oleh pemerintah adalah Pulau Onrust, Cipir, dan Pulau Kelor dan Pulau Karya), pulau yang wisatanya dikelola oleh swasta adalah Pulau Bidadari dan Pulau Ayer Besar, pulau yang wisatanya dikelola oleh masyarakat adalah Pulau Untung Jawa, Pulau Pramuka, dan Pulau Panggang. Pulau yang dikelola oleh masyarakat lokal tidak menerapkan satu pun dari indikator kebijakan pembangun wisata masal jika dilihat dari parameter atraksi. Variabel dari pembangunan wisata masal ini mengacu pada parameter yang telah ditetapkan oleh Weaver (2000), Shaw dan william (2002), dan Cournoyer (2005). Kebijakan pembangunan wisata tidak terlalu komersial, karakter wisata tidak homegen,

generik, dan artifisial. Antara satu pulau pemukiman dengan pulau pemukiman lainnya atraksi wisata yang ditawarkan relatif berbeda, misalnya Pulau Untung Jawa menawarkan atraksi aktivitas bermain di pantai, sedangkan di Pulau Pramuka menawarkan atraksi wisata bawah laut. Pulau-pulau yang dikelola oleh masyarakat lokal tidak hanya ditujukan untuk pembangunan wisata juga ditujukan untuk pembangunan budidaya akuakultur dan pemukiman.

hal yang sama juga berlaku pada pulau-pulau yang dikelola oleh pemerintah, tidak menerapkan satu pun dari indikator kebijakan pembangun wisata masal jika dilihat dari parameter atraksi. Pembangun di pulau ini untuk melindungi peninggalan sejarah Belanda dan dijadikan atraksi wisata untuk memperkenalkan generasi muda terhadap sejarah penjajahan Belanda (Pulau Onrust, Pulau Cipir, dan Pulau Kelor). Sedangkan pengelolaan pulau Rambut untuk konservasi hewan dan tumbuhan langka, pengunjung yang datang untuk melihat atraksi dari burung, biawak, dan

tumbuhan pesisir. Jadi antara satu pulau dengan pulau lain tidak homogen karakternya.

Elemen/Element	Karakter dari wisata masal/Mass tourism character	Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh swasta /Island managed by private company	Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh masyarakat // Island managed by community	Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh pemerintah //Island managed by government
Tekanan/Pressure	Pembangunan wisata terlalu komersial/ <i>Commercial tourism development</i>	Pembangunan wisata terlalu komersial*/ <i>Commercial tourism development</i>	Pembangunan wisata tidak terlalu komersial* / <i>Not-comercial tourism development</i>	Pembangunan wisata tidak terlalu komersial* / <i>Not-comercial tourism development</i>
Karakter/Character	Bersifat homogen dan tidak natural (karakter tujuan wisata satu dengan yang lainnya sama)/ <i>Homogene and unnatural</i>	Bersifat homogen dan generic/ <i>Homogene and generic</i>	Heterogen / <i>Heterogene</i>	Heterogen / <i>Heterogene</i>
Orientasi/Orientation	Hanya ditujukan eksklusif untuk turisme/ <i>Exlusive for tourism</i>	Hanya ditujukan eksklusif untuk turisme / <i>Exlusive for</i>	Wisata dan pemukiman/ <i>Tourism and settlement</i>	Wisata dan konservasi/ <i>Tourism and conservation</i>

tourism

Jenis/ <i>Type</i>	Menjual pantai, matahari, taman bermain, dan peninggalan industri / <i>Sun, sea, beach</i>	Menjual pantai, matahari, taman bermain/ <i>Sun, sea, beach</i>	Selam dan pengamatan satwa/ <i>Snorkeling</i>	Peninggalan sejarah/ <i>Historic tourism</i>
Kesimpulan/ <i>Conclusion</i>		Wisata masal/ <i>Mass tourism</i>	Wisata non-masal / <i>Non-mass tourism</i>	Wisata non-masal / <i>Non-mass tourism</i>

Ditinjau dari indikator kebijakan parameter atraksi, pulau-pulau wisata yang dikelola oleh swasta menerapkan wisata masal, hal ini bisa dilihat dari elemen atraksi (tekanan, karakter, orientasi, dan tipe wisata) dan karakteristik atraksi (aspek wisata sangat dikomersialkan, bersifat generik, homogen, dan artifisial, pembangunan ditujukan secara eksklusif untuk kunjungan wisatawan, dengan tipe wisata pantai, berjemur, dan taman bertema). Pulau Bidadari dan Ayer Besar hanya ditujukan untuk aktivitas wisata, karena pemilik pulau berinvestasi di pulau ini untuk pembangunan wisata, bukan untuk aktivitas pemukiman apalagi aktivitas

konservasi. Okupasi lahan ditujukan untuk kenyamanan aktivitas pengunjung, seperti kolam renang, taman bermain, heliport, restoran, dan penginapan.

Dari sisi tekanan, aspek pembangunan wisata yang terlalu komersial di pulau yang dikelola oleh swasta membuat aspek sosial terabaikan. Pengabaian aspek sosial bisa dilihat dari minimnya keterlibatan masyarakat lokal dalam pembangunan. Pemilik pulau sekaligus pemilik hotel dan restaurant lebih suka merekrut karyawan non lokal, karena minimnya tingkat pendidikan dan tidak adanya pengalaman di bidang jasa wisata. Tujuan utama wisata di pulau ini untuk memperoleh penghasilan yang besar dan menekan biaya, penekanan biaya itu bisa dilihat tidak adanya instalasi pengolahan limbah, sehingga limbah domestik dibuang secara langsung ke laut. Dari sisi karakter wisata, pulau- pulau wisata yang dikelola oleh swasta bersifat generik, homegen, dan artifisial. Hal ini bisa dilihat dari atraksi yang ditawarkan bersifat homogen (aktivitas bermain di pantai, berenang, *outbond*, dan *jet ski*).

Elemen/element	Karakter dari wisata masal/<i>mass tourism character</i>	Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh swasta <i>island managed by private company</i>	Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh masyarakat / <i>Island managed by community</i>	Pulau-pulau wisata yang dikelola oleh pemerintah <i>/ island managed by goverment</i>
Volume/ <i>Volume</i>	Bersifat masif dan tur diorganisasi oleh tur wisata / <i>Massif, organized by tour travel</i>	Tur diorganisasi oleh tur wisata/ <i>Massif, organized by tour travel</i>	Tur tidak diorganisasi oleh tur wisata/ <i>Organized by community</i>	Tur tidak diorganisasi oleh tur wisata/ <i>Non-massif</i>
Frekuensi musiman/ <i>Peak or low season</i>	Adanya musim kunjungan wisata / <i>Peak or low season</i>	Adanya musim kunjungan wisata (saat musim libur)/ <i>Peak season or low season</i>	Setiap minggu/ <i>Weekly</i>	Setiap minggu/ <i>Weekly</i>

Asal/ <i>Origin</i>	Pasar wisata didominasi turis domestik/ internasional/ <i>Foreigner or domestic</i>	Asing/ <i>Foreigner tourists</i>	Lokal/ <i>Local</i>	lokal/ <i>Local</i>
Permintaan/ <i>Demand</i>	Elastis pada harga / <i>Elasticity of the price</i>	Elastis pada harga / <i>Elasticity of the price</i>	Elastis pada harga / <i>Elasticity of the price</i>	Elastis pada harga / <i>Elasticity of the price</i>
Kesimpulan/ <i>Conclusion</i>		Wisata masal / <i>Mass tourism</i>	Wisata non-masal / <i>Mass tourism</i>	Wisata non-masal/ <i>Mass tourism</i>

Indikator Kebijakan Dari Parameter Pasar

Dari indikator kebijakan pasar, empat elemen yang dimiliki (volume, musim kunjungan, asal turis, dan permintaan) mengindikasikan pulau-pulau yang dikelola oleh perusahaan swasta menerapkan pengembangan wisata masal. Kita bisa melihat pengelolaan wisata yang bersifat masal dari karakteristik yang dimiliki, seperti dimana berorientasi pada volume yang tinggi dan paket wisata diselenggarakan oleh operator tur, adanya frekuensi

musiman, asal wisata pada umumnya didominasi oleh turis asing, dan permintaan adalah elastis terhadap harga. orientasi pada volume yang tinggi karena perusahaan swasta yang mengelola pulau ini menginginkan memperoleh keuntungan yang besar, karena mereka sudah mengeluarkan biaya yang besar dalam membangun infrastruktur pulau tersebut.

Turis asing yang mendominasi pulau yang dikelola swasta, karena untuk mengunjungi pulau ini membutuhkan biaya yang tinggi, sehingga turis lokal tidak mampu mengunjungi pulau ini. Seperti yang diungkapkan sebelumnya, mengunjungi pulau ini tanpa mengikuti tur wisata adalah sangat sulit, karena tidak adanya transportasi umum yang mengantarkan turis ke pulau ini, karena itu pada umumnya turis menggunakan paket wisata yang ditawarkan oleh agen wisata. Selain itu, turis lokal kalangan menengah kurang mampu mengunjungi pulau yang dikelola swasta, karena tingginya biaya yang dibutuhkan. Tiket masuk ke pulau ini sekitar Rp 50.000 dan biaya penginapan sekitar Rp 600.000 per malam.

Untuk mengunjungi pulau yang dikelola oleh swasta, pengunjung harus berhubungan dengan agen wisata. Agen wisata ini pada umumnya membuat paket sehari perjalanan, untuk Pulau Bidadari sebesar Rp 250.000 dan Rp 300.000 untuk Pulau Ayer Besar. Pulau Bidadari lebih murah ketimbang Pulau Ayer besar, karena jarak Pulau Ayer Besar lebih jauh dan fasilitasnya lebih lengkap terutama untuk permainan *Jet ski*. Pulau yang dikelola oleh pemerintah, seperti Pulau Onrust, Kelor, dan Cipir, hanya membutuhkan Rp 75.000 untuk perjalanan sehari. Sedangkan pulau yang dikelola oleh masyarakat, membutuhkan dana sebesar Rp 350.000 untuk pergi ke Pulau Pramuka, karena akan memakan waktu dua hari (karena jaraknya yang jauh dan aktivitas selam yang membutuhkan waktu). biaya perjalanan untuk berwisata ke pulau yang dikelola oleh pemerintah seperti Pulau Onrust, Cipir, dan Kelor lebih murah ketimbang pulau yang dikelola oleh swasta. Hal ini disebabkan pengunjung dapat menggunakan.

transportasi umum (Rp 30.000 – 35.000), selain itu juga berkunjung ke pulau yang dikelola oleh pemerintah

tidak ada tiket masuk, kecuali ingin berkunjung ke Pulau Onrust (Rp 2.000). Lihat perbandingan tiket masuk ke pulau yang dikelola oleh swasta sebesar Rp 50.000 (Pulau Bidadari dan Pulau Ayer besar). Pengunjung yang ingin pergi ke pulau yang dikelola oleh swasta harus menggunakan kapal yang disediakan oleh agen wisata, dimana harganya antara Rp 2 - 8 juta. Bandingkan dengan pergi ke pulau yang dikelola oleh pemerintah, pengunjung dapat menggunakan kapal nelayan dari Tanjung Pasir hanya menyewa kapal sebesar Rp 600.000.

Saat musim tertentu, pulau Bidadari dan Ayer Besar banyak dikunjungi oleh turis, misalnya pada saat liburan sekolah. Tingginya tingkat kunjungan pada musim tertentu adalah merupakan salah satu karakter wisata masal, bahkan pada saat tertentu tingkat kunjungan bisa melebihi daya dukung lingkungan. Berdasarkan wawancara yang dilakukan pada Bulan Maret, 100-200 turis mengunjungi Pulau Bidadari dan Ayer Besar saat-saat musim libur. Akan tetapi, pada saat-saat bukan masa liburan jumlah pengunjung hanya 50 - 100 pengunjung. Padahal daya dukung

lingkungan pulau Bidadari dan Pulau Ayer besar, masing- masing hanya 50 dan 30 turis untuk kategori rendah, Untuk pulau-pulau yang dikelola oleh masyarakat dan oleh pemerintah, indikator kebijakan wisata masal hanya bisa dilihat dari elemen musim kunjungan dan permintaan, sedangkan dua elemen lainnya (volume dan asal turis), element tersebut tidak ditemukan dalam pengelolaan wisata. Pada umumnya turis yang berkunjung ke pulau yang dikelola oleh pemerintah dan oleh masyarakat adalah turis lokal, dan di kedua pulau ini pengelolaan wisata tidak berorientasi pada volume. Pengelolaan wisata di pulau yang dikelola oleh pemerintah untuk mengenalkan peninggalan sejarah ke generasi muda. Pengelolaan wisata yang dikelola oleh masyarakat lokal untuk meningkatkan pendapatan masyarakat.

Pengelola / Organized by	Biaya Transportasi / Transportation cost (Rp / IDR)	Biaya Penginapan / Accomodation cost (Rp / IDR)	Tur Wisata / Travel cost (Rp / IDR)	Tiket Masuk / Ticket (Rp / IDR)
Swasta/ <i>Private company</i>	2,000,000 – 8,000,000 (<i>Yacht</i>)	600,000 –	250,000 – 300,000 (sehari/ <i>Day</i>)	50,000
Masyarakat/ <i>Community</i>	30,000 - 35,000 (Kapal umum / <i>Boat</i>)	50,000 – 350,000	350,000 (2 hari / 2 <i>days</i>)	Gratis / <i>Free</i>
Pemerintah/ <i>Government</i>	600,000 (Menyewa kapal nelayan / <i>Boat rent</i>)	Tidak ada hotel / <i>No-existing hotel</i>	75,000 (1 hari/ <i>Day</i>)	2,000

Indikator Kebijakan Dari Parameter Peraturan

Ditinjau dari indikator kebijakan dari sisi parameter peraturan, pulau-pulau wisata yang dikelola oleh swasta menerapkan wisata massal, hal ini bisa dilihat dari indikator peraturan (pengawasan, kuantitas aturan, ideologi, tekanan, pemilik). Kelima elemen tersebut memiliki karakter dimana jumlah aturan yang dibuat

sangat sedikit untuk memberikan keleluasaan pada perusahaan swasta, aturan yang dibuat mendukung sistem pasar bebas, jumlah aturan yang dibuat sedikit sekali, adanya tekanan ekonomi terhadap aturan yang ada, dan kepemilikan dalam pembangunan wisata didominasi oleh pemilik non lokal. Kontrol pemerintah dan masyarakat terhadap aturan pembangunan wisata di pulau yang dikelola oleh swasta sangat lemah. Pengelolaan pulau yang dikelola oleh swasta ini diberikan oleh pemerintah ke penyewa swasta saat perjanjian penyewaan pulau. Biasanya pulau-pulau tersebut disewakan untuk pembangunan wisata dan perikanan budidaya. Penyewa pulau wajib mematuhi aturan yang ditetapkan oleh pemerintah, terutama masalah tujuan pengelolaan pulau. Jika pengelola pulau tersebut menyalahi aturan yang ditetapkan oleh pemerintah, misalnya dalam perjanjian sewa menyewa, pulau tersebut ditujukan untuk pengelolaan wisata, namun pada kenyataannya pulau tersebut ditujukan untuk kegiatan lain, maka pemerintah bisa mencabut izin pengelolaan pulau tersebut. Namun pada kenyataannya, fungsi pemerintah dalam melakukan pengawasan pulau sangat

lemah sekali, karena keterbatasan anggaran dan sumber daya manusia. Selain itu, masalah besar di Indonesia adalah banyaknya petugas pengawas hukum yang bisa disuap oleh para pelanggar hukum.

Pada kenyataannya, pada pulau-pulau yang dikelola oleh swasta adalah dominasi peran swasta dalam. dapat dilihat penentuan pengelolaan pulau, peran pemerintah dalam penegakan aturan sangat lemah sekali. Misalnya penetapan harga tarif masuk yang bagi turis lokal sangat mahal sekali, akhirnya harga tarif masuk yang tinggi ini membatasi turis lokal untuk menikmati keindahan Kepulauan Seribu. Pada kenyataannya adalah keindahan pulau tersebut banyak dinikmati oleh turis asing. Pemerintah tidak bisa ikut campur dalam penentuan harga tiket masuk, karena menurut pemerintah harga itu ditentukan oleh permintaan, jika permintaan tinggi maka harganya akan naik. Padahal dalam tahap awal perjanjian sewa menyewa, penduduk lokal harus diberi akses terhadap Kepulauan Seribu.

Berbeda dengan pulau-pulau yang dikelola oleh pemerintah dan masyarakat lokal, dari sisi indikator

kebijakan peraturan, pulau-pulau ini tidak menerapkan wisata masal. Hal ini bisa dilihat dari tidak ada satu pun elemen wisata masal eksis, dimana peraturan wisata dikontrol oleh pemerintah dan masyarakat lokal, dan kepemilikan *homestay* atau restoran berasal dari penduduk lokal. Namun ada kelemahannya dalam pelaksanaan, dimana antara pelaksanaan dan perencanaan sering tidak sesuai. Misalnya, Pulau merupakan pulau yang terletak di wilayah konservasi, berarti pengelolaan wisata di pulau tersebut harus dibatasi. Namun pada kenyataannya, setiap tahun ada 9.600 penyelam yang melakukan aktivitas menyelam di pulau tersebut. Padahal menurut daya dukung lingkungan, hanya boleh 5.000 - 6.000 orang. Lagi pula, pulau yang dikelola oleh masyarakat selain ditujukan untuk pemukiman, juga untuk wisata, setiap tahun ada peningkatan jumlah penginapan di Pulau yang dikelola oleh masyarakat.

III. Dasar Hukum

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 50 tahun 2011 tentang rencana induk pembangunan kepariwisataan nasional tahun 2010-2025 (Indikasi program Pasal 13 ayat (1) huruf a : ke-14 DPN JAKARTA-KEP. SERIBU DAN SEKITAR)

Bagian A INDIKASI PROGRAM PEMBANGUNAN DESTINASI PARIWISATA LINGKUP PEMBANGUNAN DESTINASI PARIWISATA:

1. PERWILAYAHAN PEMBANGUNAN DESTINASI PARIWISATA NASIONAL;
2. PEMBANGUNAN DAYA TARIK WISATA;
3. PEMBANGUNAN AKSESIBILITAS PARIWISATA;
4. PEMBANGUNAN PRASARANA UMUM, FASILITAS UMUM DAN FASILITAS PARIWISATA;
5. PEMBERDAYAAN MASYARAKAT MELALUI KEPARIWISATAAN; DAN

6. PENGEMBANGAN INVESTASI DI BIDANG PARIWISATA

IV. Evaluasi

Faktor-faktor yang menyebabkan tidak terimplementasinya PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 50 TAHUN 2011 TENTANG RENCANA INDUK PEMBANGUNAN KEPARIWISATAAN NASIONAL TAHUN 2010 – 2025 khususnya pembangunan masal para wisata dikepulauan seribu yaitu:

1. Kurangnya sosialisasi atau komunikasi yang mengakibatkan pembangunan masal parawisata banyak penolakan.
2. Dukungan dari subjek kebijakan terhadap kebijakan dalam studi kasus ini kurang atau bahkan tidak memiliki dukungan dikarenakan subjek kebijakan tidak siap untuk menerima kebijakan ini;
3. Dalam penyusunan kebijakan dalam studi kasus ini dinilai tidak menggambarkan keinginan adanya kerjasama yang dapat menguntungkan pihak pembangunan dan masyarakat setempat

4. Program pembangunan banyak mengandung unsur yang tidak memperdulikan keragaman budaya dan tradisi di wilayah setempat.

V. Solusi

1. Dalam formulasi kebijakan pihak pembangunan seharusnya lebih memperhatikan pendapat masyarakat.
2. Komunikasi penting tidak hanya untuk merumuskan sebuah kebijakan baru tapi juga untuk implementasi agar berjalan sesuai harapan atau tujuan kebijakan.
3. Sosialisasi dilaksanakan lebih merata kepada subjek kebijakan, misalnya dengan mengundang masing- masing dari pihak ketua dikepulauan seribu agar lebih mudah menerapkan apa yang seharusnya dikerjakan.
4. Pihak pembangunan masal ini harus lebih memperhatikan keragaman budaya dan memberikan hak untuk masyarakat untuk berkontribusi dipembangunan ini.

Data Mahasiswa

Kusnadi

Alamat :
Jl. Teratai Putih 1/15/9, RT
006/RW04, Malaka-Sari, Duren-Sawit,
Jakarta-Timur.

HP/Mobile :
085280136056

Asal Perguruan :
STIKOM Cipta Karya Informatika

Motto :
Lihat Masa Depan Jangan Lihat
Masalah Di Depan



Fernando Ginting

Alamat :
Asrama polri kalederes

HP/Mobile :
081288557186

Asal Sekolah :
Universitas Sumatera Utara

Motto :
-



FitriaMunggh Handayani

Alamat :
Kp. Babakan Penembong RT/RW
002/009 Jatiasri, Karangawitan, Garut.

HP/Mobile :
081905039479

Asal Sekolah :
STIE Yasa Anggana

Motto :
-



Amanda Anggianita Putri

Alamat :
KAV, DKI Pondok Kelapa Jakarta Timur

HP/Mobile :
085880805084

Asal Sekolah :
Universitas Trisakti

Motto :
-



**Lilik
Murdiningsih**

Alamat :
Perum permata regensi Jln baleno 1 no
28 wanasari, cibitung , bekasi

HP/Mobile :
082111284872

Asal Sekolah :
Universitas Indonesia

Motto :
-



**Netty
Rhodiah**

Alamat :
Jalan Squadron gg. tanjakan kp. baru 1
rt 008/05 no. 70 kel. halim
perdanakusumah Kec. makasar 13610

HP/Mobile :
081281815795

Asal Sekolah :
UHAMKA

Motto :
-



**Puspita Wahyu
Kirlani**

Alamat :
Jalan Batu Ampar I, RT 13/02 No 162,
Kramat Jati Jakarta Timur

HP/Mobile :
089613231236

Asal Sekolah :
Universitas Negeri Jakarta

Motto :
-



**Rafi
Kusuma**

Alamat :
Kp. Tambun rt 004 rw 009 Bintara Jaya
Bekasi Barat

HP/Mobile :
08961437120

Asal Sekolah :
Universitas Muhammadiyah Prof. Dr.
Hamka

Motto :
-



Reny Juanti

Alamat :
Perumahan Bumi Emas, blok H2
no.14, sirna galih, cilaku, Cianjur 43285

HP/Mobile :
085328864324

Asal Sekolah:
Universitas Putra Indonesia, Cianjur

Motto :
-



Rijan Sania Saputra, SY

Alamat :
Karang Satria, Tambun Utara, Bekasi

HP/Mobile :
085716077201

Asal Sekolah:
STT Duta Bangsa Bekasi

Motto :
-



Dewi Sustiwi

Alamat :
Perumahan Diamond Golden Cinere
Blok R.5 RT. 003 /009 Kel. Grogol Kec.
Limo Kota Depok - Jawa Barat 16513

HP/Mobile :
083893047886

Asal Sekolah:
STKIP Setia Budhi Rangkasbitung

Motto :
-



Inayah Ewa Kudrati

Alamat :
Jalan K. H. Ahmad Dahlan, RT. 003 RW.
02 No. 76, Kelurahan Cirendeui,
Kecamatan Ciputat, Tangerang-Banten,
Kode Pos 15419

HP/Mobile :
081288236509

Asal Sekolah:
UMJ

Motto :
-



Rahmat Syukur Hulu

Alamat :

Jl. Raya lenteng Agung no. 24, Rt/Rw :
005/008, Srengseng Sawah, Jagakarsa,
Jakarta Selatan.

HP/Mobile :
085296036301

Asal Sekolah :
Sekolah Tinggi Ilmu Pemerintahan Abdi
Negara

Motto :
-



Vidyatama Fahreza

Alamat :

Pulau kelapa RT.003/001 Kel. Pulau
kelapa kec. Kepulauan seribu kab. Adm.
Kepulauan seribu

HP/Mobile :
081293280812

Asal Sekolah :
UHAMKA

Motto :



Ikhwanul Muslimin

Alamat :

Jl. Madarasah 3. Rt/Rw 010/002,
Gandul Utara, Cinere, Depok

HP/Mobile :
087884861695

Asal Sekolah :
Politeknik Negeri Jakarta

Motto :
-



Fao'aro Tafonao

Alamat :

Jl. Raya buncit raya gang 14 RT 11 RW
5 Kalibata Kecamatan Pancoran Jakarta
Selatan

HP/Mobile :
082310647003

Asal Sekolah :
Sekolah Tinggi Ilmu Pemerintahan Abdi
Negara

Motto :
-



Hilda Fatonah

Alamat :
Jalan kemuning II No.8 rt.9 rw.6
kel.pejaten Timur kec.pasar minggu
Jakarta Selatan

HP/Mobile :
081389783200

Asal Sekolah :
Universitas Indraprasta PGRI

Motto :
-



Ahmad Sumantri

Alamat :
Jalan RHM Noeradji gg. Aliawarga
RT002/01 No.25 Sumur Pacing
Karawaci Tangerang Banten

HP/Mobile :
081315456453

Asal Sekolah :
Sekolah Tinggi Agama Islam
Darunnajah Jakarta

Motto :
-



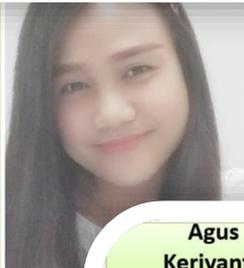
Wenty Dwi Putri Laia

Alamat :
Jl Al hidayah no 2 RT 01 RW 01
kelurahan Pondok Jaya kecamatan
Pondok Aren Tangsel

HP/Mobile :
082110668241

Asal Sekolah :
Sekolah Tinggi Ilmu Pemerintahan Abdi
Negara

Motto :
-



Agus Keriyanto

Alamat :
Jl. Pasirangin RT01/Rw04 No.52 Ds.
Pasirangin Kec. Cileungsi Kab. Bogor,
Jawa BaratNo.

HP/Mobile :
081310057081

Asal Sekolah :
Ikip Muhammadiyah Jakarta

Motto :
-



**Siti
Raysa**

Alamat :
Jalan Perintis Kemerdekaan Kp.
Hegarsari RT 03 RW 12 Cibadak
Sukabumi

HP/Mobile :
085798951980

Asal Sekolah :
UIN Sunan Kalijaga Yogyakarta

Motto :
-



Kebijakan Publik merupakan sesuatu hal yang sangat penting untuk kelangsungan hidup orang banyak untuk itu dalam merumuskan harus melalui kajian yang lebih mendalam, dinegara berkembang dalam merumuskan kebijakan ini melalui serangkaian proses yang memerlukan waktu, biaya dan ide atau pendapat dengan durasi yang sangat lama. Jika dalam merumuskan kebijakan hanya mementingkan individu atau Golongan maka suatu negara atau bangsa sudah dekat dengan kehancuran.

Banyak dan jenis kebijakan publik yang di implementasikan tetapi belum maksimal dan dalam memutuskan hasil evaluasi sangat lama karena banyak kepentingan didalamnya sehingga kualitas dari kebijakan itu hanya sekedarnya. Untuk itu buku ini berisi kasus atau jenis kebijakan publik sebagai materi penelitian, pengetahuan dan referensi untuk mempelajari bagaimana kebijakan publik yang berkuaklitas dan bermanfaat terhadap orang banyak.



Sekolah Pascasarjana Prof. Dr. UHAMKA
Jl. Buncit Raya Mampang, Jakarta Selatan
Indonesia

