

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

4.1.1 Letak Geografis Kota Administrasi Jakarta Pusat

Kota Administrasi Jakarta Pusat terletak dibagian pusat Provinsi DKI Jakarta yaitu pada titik koordinat 106° 58'18" Bujur Timur dan 5° 19'12" Lintang Selatan sampai dengan 60° 23'54" Lintang Selatan dan secara administratif terdiri dari 8 kecamatan, 44 kelurahan, 393 Rukun Warga, dan 4.646 Rukun Tetangga dengan luas wilayah 50,2 km².

Batas Wilayah Kota Administrasi Jakarta Pusat adalah sebagai berikut:

1. Sebelah Utara berbatasan dengan Kota Administrasi Jakarta Utara dan Kota Administrasi Jakarta Barat
2. Sebelah Timur berbatasan dengan Kota Administrasi Jakarta Utara, Kota Administrasi Jakarta Timur dan Kota Administrasi Jakarta Selatan
3. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kota Administrasi Jakarta Selatan dan Kota Administrasi Jakarta Timur
4. Sebelah Barat berbatasan dengan Kota Administrasi Jakarta Utara, Kota Administrasi Jakarta Barat dan Kota Administrasi Jakarta Selatan

Wilayah Kota Administrasi Jakarta Pusat merupakan jantung dari pemerintahan Republik Indonesia karena di sini terletak Istana Negara Republik Indonesia (Istana Merdeka) dan kantor-kantor pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kantor Gubernur Provinsi DKI Jakarta juga terletak di wilayah ini hingga yang membuat Jakarta Pusat dijuluki pusat pemerintahan ibu kota negara dan ibu kota Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, kegiatan bisnis di DKI Jakarta juga mendominasi di wilayah ini, seperti di Jl. MH Thamrin.

4.1.2 Gambaran Umum Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas

Berdasarkan Peraturan Gubernur Nomor 65 Tahun 2021, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menugaskan PT MRT Jakarta (Persero) sebagai pengelola kawasan

berorientasi transit koridor utara—selatan untuk enam kawasan, yaitu Lebak Bulus, Dukuh Atas, Blok M dan Sisingamangaraja, Istora dan Senayan, Dukuh Atas, dan Bundaran HI. Melalui peraturan ini, PT MRT Jakarta (Perseroda) akan menghadirkan sebuah kawasan area perkotaan yang memadukan fungsi transit dengan manusia, kegiatan, bangunan, dan ruang publik agar tercipta optimalisasi akses terhadap transportasi publik yang akan menunjang daya angkut penumpang.

Dalam Peraturan Gubernur Nomor 107 Tahun 2020 tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas, kawasan yang berlokasi di Kecamatan Tanah Abang, Kecamatan Menteng, Kota Administrasi Jakarta Pusat, dan Kecamatan Setiabudi, Kota Administrasi Jakarta selatan seluas sekitar 146 hektare dengan batas wilayah mencakup sisi utara Kelurahan Kebon Kacang dan Kelurahan Gondangdia, sisi barat hingga Kelurahan Karet Tengsin dan Kelurahan Kebon Melati, sisi timur hingga Kelurahan Menteng, dan sisi selatan hingga kelurahan Setiabudi dan Kelurahan Karet Tengsin.

Pengembangan kawasan hingga 700 meter dari Stasiun Dukuh Atas BNI ini akan menghasilkan area pengembangan campuran hingga 1 juta meter persegi. Tambahan luas pengembangan kawasan Dukuh Atas dengan ruang-ruang produktif yang akan memicu aktivitas ekonomi dan *return of investment* yang lebih besar melalui pengembangan fungsi campuran dari pada bangunan fungsi tunggal. Kawasan ini merupakan kawasan dengan akses transit terbanyak di Jakarta yang berarti lebih banyak akses sebanding dengan lebih banyak potensi pengembangan. Selanjutnya, terdapat lima moda transportasi publik yang dapat dijangkau dalam jarak lima menit jalan kaki, yaitu MRT Jakarta, bus Transjakarta, kereta bandara, kereta commuterline, dan LRT Jabodebek.

Gambar 4.1

Lokasi Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas



Sumber: jakartamrt.co.id.

Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas sangat ramai oleh aktivitas masyarakat dalam menggunakan trotoar dikawasan tersebut. Trotoar yang bagus dan baik ini memberikan rute aman, nyaman, dan mudah terakses ke seluruh area pengembangan kawasan berorientasi transit Dukuh Atas. Dalam Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas, terdapat trotoar dengan luas sekitar 42.000 meter persegi, dimana trotoar tersebut merupakan ruang publik yang ternaungi yang akan mendorong orang untuk berjalan kaki dari dan menuju destinasi lokal maupun fasilitas transit. Tersebarinya banyak pohon juga berpotensi mengurangi efek *urban heat island* secara umum.

Salah satu kunci utama dalam memudahkan pergerakan pejalan kaki di Dukuh Atas ialah koneksi layang yang melintasi Sungai Ciliwung dan Jalan Sudirman menghubungkan stasiun transit satu dan lainnya secara langsung. Selain itu, pada kawasan tersebut juga menyediakan sekitar 10,3 hektare taman dan ruang terbuka dalam bentuk taman, plaza, dan ruang terbuka publik baru yang akan mengubah identitas Dukuh Atas dan memberikan ruang-ruang bagi komunitas untuk beraktivitas sosial.

Kawasan Dukuh Atas telah dikenal sebagai salah satu kawasan dengan aktivitas bisnis di Jakarta. Transformasi area parkir di Dukuh Atas memungkinkan terjadinya ruang-ruang baru yang aktif dan hidup bagi manusia.

Gambar 4.2

Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas



Sumber: Dokumentasi pribadi, Desember 2022.

4.2 Hasil Penelitian

Hasil penelitian ini merupakan suatu pembahasan dan analisis berupa data dan fakta yang ada di lapangan, serta disesuaikan dengan teori yang digunakan. Mengingat penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif, serta dengan pengumpulan data yang digunakan diantaranya yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi, maka hasil penelitian ini disajikan dan dianalisis berdasarkan hasil wawancara dengan, diantaranya; 1) Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup Provinsi DKI Jakarta, 2) Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta, 3) PT MRT Jakarta, 4) 3 Orang Masyarakat di Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas.

4.2.1 Kebijakan TOD di Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas

Pemerintah perlu meningkatkan kualitas penggunaan kawasan publik yang terintegrasi secara berkesinambungan terhadap semua komponen aspek ruang publik. Peningkatan tersebut berupa perbaikan pada sektor-sektor yang dianggap menjadi penghambat dalam peningkatan kualitas pada ruang publik. Perbaikan tersebut adalah upaya mengembalikan ruang publik sesuai dengan tujuannya. Salah satu cara untuk mencapai tujuan terciptanya ruang publik yang baik adalah dengan dibuatkannya suatu pengembangan pada sektor kawasan berorientasi transit atau yang biasa disebut TOD. Dengan disusunnya suatu pengembangan tersebut supaya strategi yang dapat memecahkan segala bentuk permasalahan ruang publik di Jakarta. Upaya untuk peningkatan dan pemerataan kualitas ruang publik yang dilakukan oleh pemerintah provinsi DKI Jakarta adalah implementasi kebijakan penyelenggaraan kawasan berorientasi transit. Hadirnya kebijakan pada penyelenggaraan kawasan berorientasi transit ini dengan mengupayakan terciptanya kawasan yang aman dan nyaman bagi mobilitas masyarakat, terutama bagi pejalan kaki dan pesepeda. PT MRT Jakarta (Perseroda) merupakan salah satu yang diberi kewenangan oleh Pemprov DKI Jakarta sebagai pengelola kawasan berorientasi transit, dimana kawasan dukuh atas menjadi salah satu kawasan yang dikelola oleh PT MRT Jakarta (Perseroda).

Kebijakan kawasan berorientasi transit atau biasa disebut TOD ini di kawasan dukuh atas yang tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 67 tahun 2019 yang mengalami perubahan pada peraturan yang baru yaitu Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 50 Tahun 2021 tentang penyelenggaraan kawasan berorientasi transit. Dalam perubahan peraturan tersebut dijelaskan bahwa ada perubahan dimana perubahan tersebut menjadikan pengelola kawasan sebagai operator utama dalam penyelenggaraan kawasan berorientasi transit, Adapun peraturan tersebut yakni sebagai berikut:

Pasal I

Beberapa ketentuan dalam Peraturan Gubernur Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit (Berita Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2019 Nomor 63005), diubah sebagai berikut:

1. Ketentuan ayat (1) huruf c dan huruf h Pasal 17 diubah, sehingga berbunyi sebagai berikut:

Pasal 17

(1) Pengelola Kawasan mempunyai tugas untuk:

a. memprakarsai penyusunan Panduan Rancang Kota pada Kawasan Berorientasi Transit yang belum ditetapkan dalam rencana tata ruang dan berkoordinasi dengan Perangkat Daerah terkait,

b. mewujudkan Panduan Rancang Kota pada Kawasan Berorientasi Transit yang telah ditetapkan;

c. mendorong Masyarakat untuk turut serta dalam penyelenggaraan indikasi program Kawasan yang telah ditetapkan dalam Panduan Rancang Kota Kawasan Berorientasi Transit yang dituangkan dalam Perjanjian Kerja Sama antara Pengelola Kawasan dengan Masyarakat;

d. mengoperasikan dan memelihara bangunan interkoneksi pada lahan yang menjadi aset Pemerintah Daerah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan;

e. memberikan Pertimbangan Teknis kepada Masyarakat dalam rangka pengajuan perizinan tata ruang dan/ atau bangunan yang telah ditetapkan dalam Panduan Rancang Kota Kawasan Berorientasi Transit;

f. mengusulkan insentif dan disinsentif dalam rangka mewujudkan Panduan Rancang Kota;

g. mewujudkan prasarana, sarana dan utilitas sebagai kewajiban Kawasan yang dibutuhkan dalam mewujudkan Kawasan Berorientasi Transit dan berkoordinasi dengan Perangkat Daerah terkait;

h. mengusulkan distribusi Koefisien Lantai Bangunan dengan prinsip transparansi melalui mekanisme Panduan Rancang Kota;

i. mengelola Perolehan Peningkatan Nilai Kawasan;

j. memonitor, mendokumentasikan dan mempublikasikan perkembangan kawasan serta capaian target pengembangan yang ditetapkan dalam Panduan Rancang Kota; dan

k. membuat laporan pelaksanaan Pengelolaan Kawasan Berorientasi Transit secara berkala setiap 3 (tiga) bulan sekali kepada Gubernur atau sewaktu-waktu sesuai kebutuhan.

Berdasarkan data diatas bahwa pengelola kawasan yang memiliki tanggung jawab atas terlaksananya kebijakan pada penyelenggaraan kawasan berorientasi transit. Peraturan tersebut juga mengacu pada Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 Tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas.

Kawasan Dukuh Atas, sebagai kawasan TOD pertama yang telah dikembangkan, kawasan tersebut menjadi area yang memiliki akses transit terbanyak di Jakarta. Lima jenis moda transportasi publik (MRT Jakarta, BRT Transjakarta, kereta bandara, kereta commuterline, dan LRT Jabodebek) akan bertemu di kawasan tersebut. Pengembangan kawasan ini menjadikan akses antarmoda tersebut dapat ditempuh dengan lima menit berjalan kaki melalui akses yang aman dan nyaman. Kawasan “Kolaborasi Gerak” tersebut yang menyediakan akses trotoar baru, koneksi jembatan layang antarmoda, hingga taman dan ruang terbuka publik untuk aktivitas luar ruang masyarakat. Bagi pesepeda, penyediaan fitur sepeda berbagi (*bike sharing*), rak sepeda, serta jalur khusus dan akses sepeda

di jembatan antarstasiun yang mendorong pergerakan yang lebih nyaman serta gaya hidup yang lebih aktif dan sehat bagi masyarakat.

Gambar 4.3
Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas



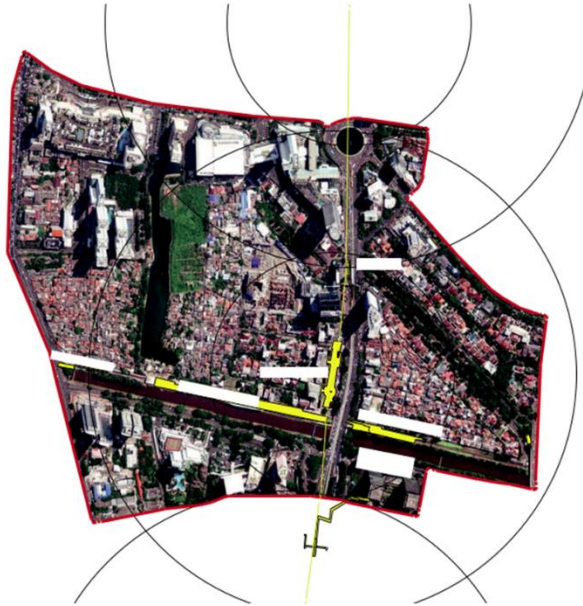
Sumber: Dokumentasi Pribadi, Desember 2022

4.2.2 Penyajian Hasil Penelitian

Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan tentang kawasan berorientasi transit, bahwa pembangunan yang dilakukan dengan menggunakan panduan rancang kota yang tertuang pada peraturan gubernur nomor 107 tahun 2020 sudah mencapai tahap 60 persen dalam pembangunannya serta pelaporannya selama 3 tahun terakhir dan berkelanjutan dengan menggunakan jangka pendek, jangka

menengah dan jangka panjang berdasarkan dari jawaban informan biro pembangunan dan lingkungan hidup, dinas cipta karya, tata ruang dan pertanahan serta pengelola kawasan yaitu PT MRT Jakarta.

Gambar 4.4
Kawasan TOD MRT Jakarta Dukuh Atas



Sumber: Panduan Rancang Kota, PT. MRT Jakarta, Desember 2022

Kawasan tersebut memiliki luas sekitar 146 hektar dengan Transit intermoda 6 moda yaitu MRT, Commuter Line, Railink, LRT, Bus TransJakarta, Bus Non-TransJakarta dengan proporsi tata guna lahan (RDTR) yaitu 63 persen untuk komersial, 35 persen untuk residensial dan 2 persen untuk pemerintahan. Kawasan tersebut memiliki prinsip dari segi pengembangannya yaitu 1. Fungsi campuran yakni pengembangan fungsi campuran dalam radius tempuh jalan kaki dari stasiun transit, 2. Kepadatan tinggi yakni memaksimalkan kepadatan bangunan dari sekitar stasiun transit, 3. Peningkatan konektivitas yakni koneksi transit yang sederhana, langsung dan intuitif, 4. Peningkatan kualitas hidup yakni pengalaman ruang yang menarik, aman dan nyaman bagi pejalan kaki, 5. Keadilan sosial yakni mendorong komunitas yang Tangguh dan berketahanan dalam kawasan transit, 6. Keberlanjutan lingkungan yakni mengurangi dampak pembangunan terhadap lingkungan, 7. Ketahanan infrastruktur yakni kawasan yang Tangguh, tanggap bencana, dan dapat menyesuaikan terhadap perubahan, 8. Regenerasi ekonomi

yakni mengembangkan perekonomian local yang menarik investasi dan kesempatan kerja baru. Fasilitas penunjang yang meningkatkan integrasi transportasi di Kawasan Dukuh Atas di antaranya adalah sebagai berikut:

- a. Terowongan Kendal, penghubung Stasiun MRT Dukuh Atas BNI dengan Stasiun KCI Sudirman dan Stasiun Railink BNI City
- b. *Pelican crossing* Halte Tosari
- c. *Lay-by bus* Dukuh Atas
- d. Simpang Temu Dukuh Atas, *Transport Hub* (konstruksi)
- e. Serambi Temu Dukuh Atas, jembatan penghubung Stasiun KCI Sudirman dengan Stasiun LRT JBDB Dukuh Atas (konstruksi)
- f. Taman Kudus (konstruksi)
- g. Plaza Transit Stasiun Karet (konstruksi)
- h. Plaza Transit Jalan Blora (konstruksi)

Gambar 4.5

Pembangunan *Transport Hub* (konstruksi) di Kawasan Dukuh Atas



Sumber: Dokumentasi Pribadi, Januari 2023

Pada gambar tersebut berdasarkan hasil observasi dimana pembangunan *transport hub* sejalan dengan integrasi pengembangan dan transit yang bertujuan menyediakan koneksi langsung dan integrasi pengembangan sekitar dengan stasiun

transit dan *concourse* stasiun untuk meningkatkan *ridership* transit. *Transport hub* nantinya terhubung dengan stasiun Sudirman, stasiun karet, stasiun kereta bandara, stasiun MRT, halte TransJakarta serta jembatan penghubung Stasiun KCI Sudirman dengan Stasiun LRT Jabodebek Dukuh Atas (konstruksi).

Berikut penyajian hasil penelitian dengan memaparkan dengan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi yang dikaitkan dengan menggunakan teori Implementasi Kebijakan menurut Rippley dan Franklin (1986: 232-33), yaitu sebagai berikut:

4.2.2.1 Tingkat Kepatuhan

Indikator ini mengukur keberhasilan dari aparatur yang menjalankan sebagai pelaksana kebijakan. Sehingga aparatur sebagai pelaksana menjadi tolak ukur keberhasilan dalam melaksanakan kebijakan yang sudah ditetapkan, dengan adanya aparatur diharapkan dapat berhasil dalam melakukan suatu pencapaian dari kebijakan. Kepatuhan aparatur pelaksana menjadi tolak ukur dalam pelaksana kebijakan karena berkaitan dengan sikap para pelaksana kebijakan yang dipilih untuk dapat berdedikasi dalam menjalankan suatu kebijakan yang sudah ditetapkan terutama bagi kepentingan masyarakat.

Indikator ini dilihat dari segi aparatur pelaksana yang menjalankan kebijakan dan operator utama pengelola kawasan (PT. MRT Jakarta) sebagai penanggung jawab atas keberlangsungan kebijakan ini yang tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 107 Tahun 2020 Tentang Panduan Rancang Kota Kawasan Pembangunan Berorientasi Transit Dukuh Atas dan Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 50 Tahun 2021 Tentang Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 67 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit. Pada penelitian ini, dalam menanggapi perbedaan atas perubahan Peraturan Gubernur dalam menerapkan kebijakan TOD, aparatur pelaksana dan operator utama pengelola kawasan memiliki tingkat kepatuhan yang sama yaitu dalam hal menanggapi Peraturan Gubernur yang sudah berubah.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan Informan 1 selaku Sub Koordinator Penataan Kawasan Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup menyampaikan terkait pemahaman tentang Perubahan Peraturan Gubernur tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit khususnya di kawasan Dukuh Atas, informan 1 menjelaskan bahwasanya pergub ini merupakan suatu regulasi yang akan mendorong Jakarta menjadi titik simpul pergerakan manusia seperti yang tercantum dalam kutipan wawancara berikut:

“Peraturan gubernur tersebut merupakan suatu regulasi yang akan mendorong Jakarta menjadi titik simpul pergerakan manusia. Perubahan para peraturan gubernur tersebut mengubah sistem yang lama yaitu berbasis koridor menjadi berbasis sistem transit. Walaupun ada beberapa perubahan tetapi peraturan gubernur tersebut bisa menjadikan kawasan berorientasi transit khususnya di Kawasan Dukuh Atas menjadi titik sentral aktivitas manusia dalam melakukan segala kegiatan.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Dari sisi pemahaman tentang perubahan Peraturan Gubernur tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit, aparaturnya pelaksana terutama dari sisi pihak Biro pembangunan dan Lingkungan Hidup sub koordinator Penataan Kawasan menjelaskan bahwasannya walaupun ada beberapa perubahan tetapi pergub tersebut bisa menjadikan kawasan berorientasi transit khususnya di Kawasan Dukuh Atas menjadi titik sentral aktivitas manusia dalam melakukan segala kegiatan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1 terkait bagaimana konsistensi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 tersebut sejauh ini sebelum adanya perubahan, informan 1 menjelaskan pergub 67 ini bersifat subjek yang diatur relatif sangat kecil untuk pengembangan kawasan berorientasi transit, dimana pada perubahan peraturan tersebut pengelola kawasan dinilai bisa mengelola kawasan tersebut secara mandiri dengan menugaskan PT MRT Jakarta sebagai Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) serta operator pelaksana utama dalam mengelola kawasan berorientasi transit tersebut dan juga relatif lebih mudah dalam memberikan sosialisasi tentang kawasan berorientasi transit, seperti yang tercantum dalam kutipan wawancara berikut:

“Peraturan Gubernur Nomor 67 Tahun 2019 bersifat subjek yang diatur relatif sangat kecil untuk pengembangan kawasan berorientasi transit, dimana pada perubahan peraturan tersebut pengelola kawasan dinilai bisa mengelola kawasan tersebut secara mandiri dengan menugaskan PT MRT Jakarta sebagai Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) serta operator pelaksana utama dalam mengelola kawasan berorientasi transit tersebut dan juga relatif lebih mudah dalam memberikan sosialisasi tentang kawasan berorientasi transit.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1 terkait bagaimana tugas dari setiap implementor atau *stakeholder* dalam menjalankan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 sebelum adanya perubahan pada peraturan gubernur ini, informan 1 menjelaskan dari sisi permohonan menjadi lebih mudah karena yang menjalankan adalah BUMD dan subjektifitasnya relatif lebih kecil. Untuk secara prosedurnya hanya memohon kepada Gubernur. Gubernur bekerjasama dengan Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan dalam perubahan prosedur tentang penetapan pengelola kawasan, seperti yang tercantum dalam kutipan wawancara berikut:

“Dari sisi permohonan menjadi lebih mudah karena yang menjalankan adalah BUMD dan subjektifitasnya relatif lebih kecil. Untuk secara prosedurnya hanya memohon kepada Gubernur. Gubernur bekerjasama dengan Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan dalam perubahan prosedur tentang penetapan pengelola kawasan.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 2 yakni Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan, menjelaskan mengenai bagaimana pemahaman mengenai Pergub DKI Jakarta Nomor 50 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit atas Perubahan dari Pergub DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019, informan 2 menjelaskan peraturan gubernur yang lama memiliki permasalahan baru namun dari pihak Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan memperbaiki serta menambahkan poin poin seperti insentif dan disinsentif, tugas pengelola kawasan dan lain-lainnya sehingga bisa mengakomodir

jalannya peraturan gubernur dari yang lama hingga peraturan gubernur yang baru, seperti yang tercantum dalam kutipan wawancara berikut:

“Pergub 50 Tahun 2021 merupakan revisi dari Pergub 67 Tahun 2019. Peraturan gubernur yang lama memiliki permasalahan baru namun dari pihak Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan memperbaiki serta menambahkan poin poin seperti insentif dan disinsentif, tugas pengelola kawasan dan lain-lainnya sehingga bisa mengakomodir jalannya peraturan gubernur dari yang lama hingga peraturan gubernur yang baru.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 2 terkait bagaimana tugas dari pengelola kawasan dan *Stakeholder* dalam menjalankan peraturan gubernur DKI Nomor 50 Tahun 2021, informan 2 menjelaskan Pemprov beserta DCKTRP selalu berkoordinasi dengan PT MRT terkait dengan pengelola kawasan, hal itu dinilai sangat baik agar terciptanya kolaborasi antara pengelola kawasan dengan masyarakat agar terciptanya hunian yang terjangkau dan tata kelola kawasan yang baik serta PT MRT diberikan kewenangan untuk membuat panduan rancang kota sebagai bahan untuk menjalankan suatu kawasan, seperti yang dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Pemerintah Provinsi DKI Jakarta beserta DCKTRP selalu berkoordinasi dengan PT MRT terkait dengan pengelola kawasan, hal itu dinilai sangat baik agar terciptanya kolaborasi antara pengelola kawasan dengan masyarakat agar terciptanya hunian yang terjangkau dan tata kelola kawasan yang baik serta PT MRT diberikan kewenangan untuk membuat panduan rancang kota sebagai bahan untuk menjalankan suatu kawasan.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 2 terkait mengenai bagaimana hambatan dari pengelola kawasan terhadap implementasi Pergub Nomor 50 Tahun 2021, informan 2 menerangkan setiap keputusan yang dilakukan harus selalu berkoordinasi dengan pengelola kawasan agar para pengembang khususnya pengelola kawasan bisa memanfaatkan kegiatan dengan sebaik-baiknya dan juga selalu berkolaborasi dengan masyarakat agar hunian terjangkau tersebut bisa dijalankan sebaik mungkin, seperti yang disampaikan informan 2 dalam kutipan wawancara berikut:

“Setiap keputusan yang dilakukan harus selalu berkoordinasi dengan pengelola kawasan agar para pengembang khususnya pengelola kawasan bisa memanfaatkan kegiatan dengan sebaik-baiknya dan juga selalu berkolaborasi dengan masyarakat agar huanian terjangkau tersebut bisa dijalankan sebaik mungkin.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3 yakni PT MRT Jakarta selaku operator utama dalam menjalankan kebijakan TOD di Kawasan Dukuh Atas terkait mengenai bagaimana pemahaman mengenai Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit sebelum adanya perubahan peraturan gubernur yang baru, informan 3 menjelaskan bahwasannya pemahaman mengenai Peraturan Gubernur (Pergub) tersebut tergolong cukup, terutama di dalam lingkup pemangku kepentingan. Pemahaman yang cukup meliputi aspek definisi, radius dan delineasi, serta prinsip-prinsip dari pembangunan berorientasi transit, seperti yang informan 3 sampaikan dalam kutipan wawancara berikut:

“Pemahaman mengenai Peraturan Gubernur (Pergub) tersebut tergolong cukup, terutama di dalam lingkup pemangku kepentingan. Pemahaman yang cukup meliputi aspek definisi, radius dan delineasi, serta prinsip-prinsip dari pembangunan berorientasi transit.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3 mengenai bagaimana konsistensi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 sebelum adanya perubahan peraturan gubernur yang baru sejauh ini, informan 3 menjelaskan pada Pergub tersebut sudah dilakukan perubahan sebanyak 2 kali, pada perubahan tersebut memberikan beberapa perubahan terkait dengan mekanisme kontribusi pelampauan intensitas beserta prosedurnya hingga mengubah beberapa aspek pembangunan berorientasi transit terutama radius dan delineasi kawasan serta peran pengelola kawasan. Perubahan kedua tersebut belum terperinci dikarenakan peraturan pelaksanaannya belum terperinci sehingga yang mengubah Pergub 67 Tahun 2019 belum terbit, seperti yang informan 3 sampaikan dalam kutipan wawancara berikut:

“Peraturan gubernur tersebut mengalami dua kali perubahan. Perubahan pertama dengan Pergub 50 Tahun 2021 yang mendetailkan mekanisme kontribusi pelampauan intensitas beserta prosedurnya. Perubahan kedua terjadi dengan adanya Pergub 31 Tahun 2022 tentang RDTR WP DKI Jakarta (RDTR 2022) yang mengubah beberapa aspek pembangunan berorientasi transit, terutama radius dan deliniasi kawasan serta peran Pengelola Kawasan. perubahan kedua tersebut saat ini belum terperinci karena peraturan pelaksanaannya (yang mengubah Pergub 67 Tahun 2019) belum terbit.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3 menjelaskan mengenai bagaimana tugas dari setiap implementator dan *stakeholder* dalam menjalankan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 ini sebelum adanya perubahan peraturan gubernur yang baru, informan 3 menjelaskan bahwa Pemprov DKI Jakarta, PT MRT Jakarta hingga masyarakat memiliki tugas yang berbeda tetapi dari setiap tugas tersebut bertujuan untuk berkolaborasi antara pembuat kebijakan, yang menerapkan kebijakan hingga pihak yang mendapatkan dampak dari kebijakan TOD khususnya di Kawasan Dukuh Atas tersebut serta berkontribusi dalam pengembangan infrastruktur publik di Kawasan Berorientasi Transit Dukuh Atas, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Pemprov DKI Jakarta: Menugaskan Pengelola KBT, Memberi insentif untuk mendorong pengembangan infrastruktur publik di KBT, Melakukan pemantauan dan evaluasi kinerja Pengelola Kawasan dalam pengembangan KBT. MRT Jakarta: Mengajukan KBT beserta Panduan Rancang Kota (PRK)-nya, Mengarahkan dan mengelola pengembangan infrastruktur publik, Mengarahkan pengembangan privat agar sesuai dengan PRK KBT. Masyarakat: Mendapatkan insentif pengembangan, Berkontribusi dalam pengembangan infrastruktur publik, Mengikuti PRK KBT dalam pengembangan, Berkolaborasi dengan Pengelola Kawasan.” (wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3 mengenai bagaimana hambatan dari implementasi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 67 Tahun 2019 sebelum adanya perubahan peraturan gubernur yang baru, informan 3 menjelaskan ada beberapa faktor yang menghambat dalam penerapan kebijakan tersebut yaitu penyediaan infrastruktur kawasan masih sangat bergantung pada kontribusi dari pemohon, ketersediaan dan kepemilikan yang dimiliki pengelola

kawasan sangat terbatas sehingga perlu melakukan kerja sama pemanfaatan asset dengan Pemerintah Provinsi DKI dan/atau pihak ketiga serta perubahan kebijakan regulasi terkait pengembangan TOD akibat terbitnya RDTR 2022 yang menyebabkan adanya ketidakpastian hukum, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Penyediaan infrastruktur kawasan sangat bergantung pada kontribusi dari pemohon pelampauan intensitas pengembangan (KLB) yang sangat bergantung pada kondisi pasar. Ketersediaan dan kepemilikan lahan oleh PT MRT Jakarta yang sangat terbatas untuk dapat digunakan dalam pengembangan infrastruktur publik, sehingga memerlukan kerja sama pemanfaatan aset dengan Pemprov DKI dan/atau pihak ketiga. Perubahan kebijakan regulasi terkait pengembangan TOD akibat terbitnya RDTR 2022 yang menyebabkan adanya ketidakpastian hukum.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3, informan 3 menjelaskan terkait bagaimana sanksi yang diberikan oleh aparaturnya dalam mengawasi jalannya penerapan kebijakan *transit oriented development* ini, informan 3 menjelaskan seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Sanksi yang diberikan oleh aparaturnya dalam pengawasan penerapan kebijakan TOD dapat dikategorikan menjadi tiga: disinsentif, administratif, dan penertiban reaktif. Pertama, disinsentif berupa ketentuan atau perangkat untuk mencegah, membatasi, atau mengurangi kegiatan yang tidak sesuai dengan prinsip TOD. Contohnya adalah pengenaan Pajak Daerah yang lebih tinggi serta pembatasan kegiatan dan/atau intensitas pemanfaatan ruang. Kedua, sanksi administratif berupa pencabutan atau pengurangan hak tertentu akibat ketidaksesuaian dan/atau ketidaktercapaian target pengembangan TOD. Contohnya adalah pengurangan tunjangan kinerja atau bonus. Ketiga, penertiban reaktif berupa penegakan aturan terkait TOD setelah ditemukannya pelanggaran. Contohnya adalah penertiban PKL pada trotoar sempit dan/atau sterilisasi *lay-by* bus dari pengendapan ojek daring.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3 mengenai bagaimana tingkat kedisiplinan aparaturnya dalam menjalankan kebijakan *transit-oriented development* ini khususnya di Kawasan Dukuh Atas, informan 3 menjelaskan bahwasannya dalam menjalankan kebijakan TOD, kedisiplinan

aparatur pelaksana cukup mumpuni. Pengembangan, penataan, dan kegiatan di kawasan TOD sangat diperhatikan dan didorong, terutama di Dukuh Atas yang menjadi simpul transportasi publik utama di Jakarta, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Dalam menjalankan kebijakan TOD, kedisiplinan aparatur pelaksana cukup mumpuni. Pengembangan, penataan, dan kegiatan di kawasan TOD sangat diperhatikan dan didorong, terutama di Dukuh Atas yang menjadi simpul transportasi publik utama di Jakarta. Masih terdapat beberapa hal yang dapat ditingkatkan terkait kedisiplinan. Salah satu contohnya adalah penertiban yang dilakukan secara kondisional dengan mengikuti kegiatan tertentu.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 juga menjelaskan terkait apakah pengawasan dari pimpinan sudah diterapkan sebaik mungkin dalam menerapkan kebijakan *transit-oriented development* ini, informan 3 menjelaskan bahwasannya Pengawasan dari pimpinan, baik itu Pemprov DKI Jakarta dan instansi terkait di dalamnya maupun di MRTJ sudah diterapkan dengan baik. Fokus kebijakan pada beberapa periode pemerintahan terakhir di DKI Jakarta sudah mulai beralih ke pengembangan transportasi publik dan TOD, sehingga pemantauan dan evaluasi dilakukan secara berkala dan efektif, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Pengawasan dari pimpinan, baik itu Pemprov DKI Jakarta dan instansi terkait di dalamnya maupun di MRTJ, dapat dibilang sudah diterapkan dengan baik. Fokus kebijakan pada beberapa periode pemerintahan terakhir di DKI Jakarta sudah mulai beralih ke pengembangan transportasi publik dan TOD, sehingga pemantauan dan evaluasi dilakukan secara berkala dan efektif. Pimpinan MRTJ berkomitmen penuh pada pengembangan TOD untuk mewujudkan salah satu misi perusahaan sebagai *City Regenerator* bagi Jakarta, salah satunya adalah dengan membuat Divisi TOD khusus di bawah Direktorat Pengembangan Bisnis serta memasukkan unsur pengembangan TOD dalam KPI Perusahaan.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

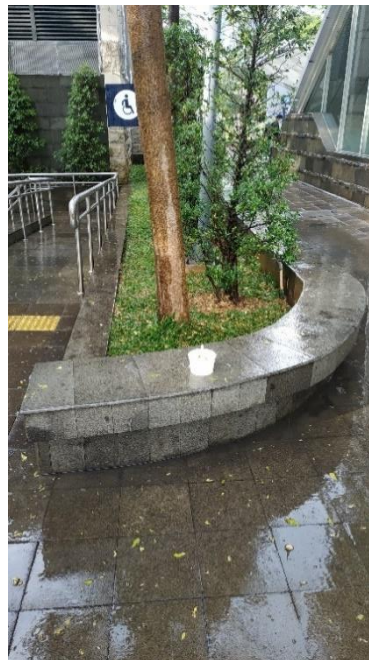
Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 4 (Masyarakat pengguna ruang publik) mengenai bagaimana cara masyarakat menjaga fasilitas-fasilitas yang ada di kawasan TOD, informan 4 menjelaskan bahwasannya masih kurangnya pengawasan dan peneguran dari pihak keamanan terkait masih banyaknya sampah

botol minuman hingga sampah makanan yang masih berserakan disekitar taman atau tempat duduk yang ada di kawasan TOD Dukuh Atas. Tingkat kepatuhan yang dilakukan oleh masyarakat belum bisa dicapai secara optimal atau baik, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Dari sisi fasilitas seperti tempat duduk, tempat penitipan sepeda dan lain-lain sudah sangat baik dalam menjaga fasilitas publik di kawasan ini. Masih terdapat masyarakat meninggalkan sampah berupa botol air minum, sampah plastic, sisa-sisa makanan sehingga terjadinya banyaknya sampah yang dibuang secara sembarangan dan tidak membuang sampah tersebut pada tempat yang sudah disiapkan oleh pengelola kawasan.” (Wawancara, Jum’at, 30 Desember 2022)

Gambar 4.6

Sampah plastik yang dibuang sembarangan oleh masyarakat



Sumber: Dokumentasi Pribadi, Desember 2022

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 4 yaitu (Masyarakat pengguna ruang publik) memberikan pandangan mengenai adakah sanksi yang diberikan oleh aparatur pelaksana (Satuan Pengamanan dari PT. MRT) terhadap masyarakat dalam hal berkegiatan menggunakan fasilitas-fasilitas di kawasan TOD, informan 4 menjelaskan bahwasannya sanksi yang diberikan bukan hanya dari sanksi denda namun juga harus ada sanksi sosial, maka perlu adanya

pengawasan dan peneguran yang dilakukan oleh aparaturnya pelaksana (Satuan Pengamanan dari PT. MRT) yang sedang bertugas dan terciptanya kawasan yang bersih dari sampah dan dari sisi pengawasan harus perlu ditingkatkan lagi, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Sanksi yang diberikan bukan hanya dari sanksi denda namun juga harus ada sanksi sosial, maka perlu adanya pengawasan dan peneguran yang dilakukan oleh aparaturnya pelaksana (Satuan Pengamanan dari PT. MRT) yang sedang bertugas dan terciptanya kawasan yang bersih dari sampah dan dari sisi pengawasan harus perlu ditingkatkan lagi. Selain sanksi berupa denda, diberikan juga sanksi berupa sanksi sosial, dengan diberikannya sanksi sosial bertujuan memberikan efek jera kepada pelanggar yang membuang sampah sembarangan.” (Wawancara, Jum’at, 30 Desember 2022)

Gambar 4.7

Peraturan yang memuat tentang denda



Sumber: Dokumentasi Pribadi, Desember 2022

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 5 dan 6 (Masyarakat pengguna ruang publik) memberikan pandangan yang sama mengenai bagaimana cara masyarakat menjaga fasilitas-fasilitas yang ada di kawasan TOD, informan 5 dan 6 menjelaskan bahwasannya petugas yang membersihkan serta merawat fasilitas publik yang ada di kawasan Dukuh Atas ini sudah dilakukan dengan baik, namun informan 5 dan 6 berpandangan tugas yang sebenarnya ialah manusia itu

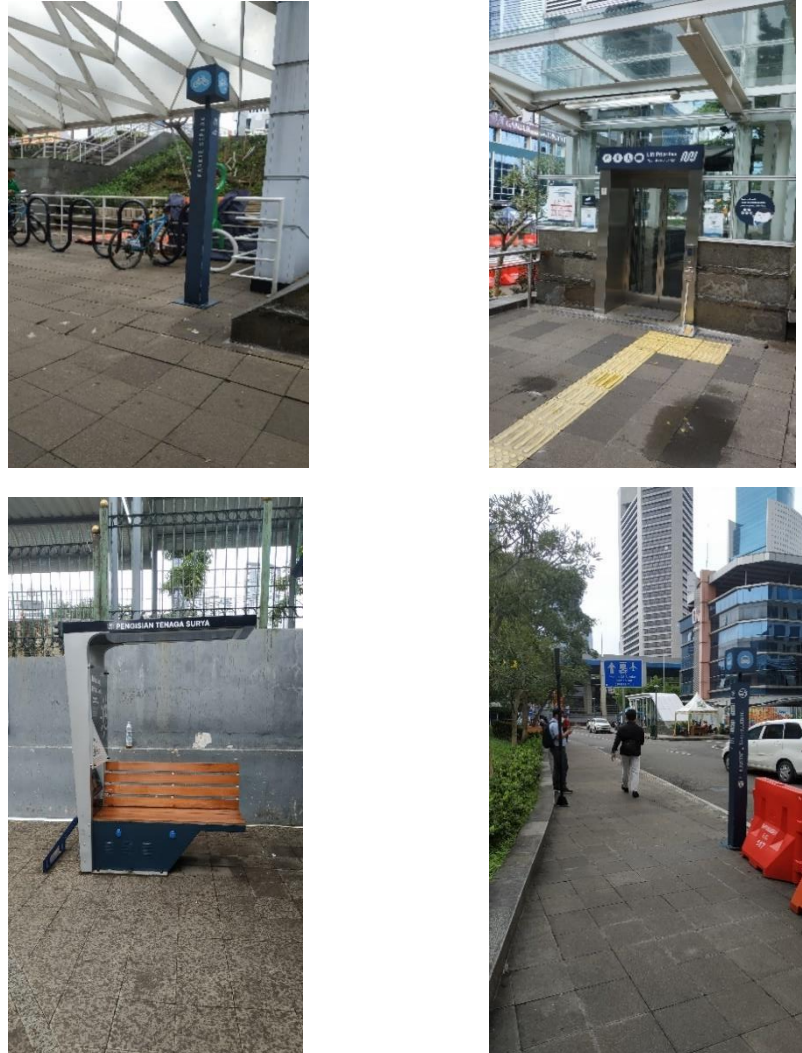
sendiri. Peran manusia juga harus berdampak baik agar terciptanya lingkungan yang bersih serta terawat dengan baik, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Petugas-petugas yang membersihkan serta merawat fasilitas publik di kawasan Dukuh Atas sudah dilakukan dengan baik, tugas yang sebenarnya ialah manusia itu sendiri. Peran manusia juga harus berdampak baik sehingga terciptanya lingkungan yang bersih serta terawat dengan baik.” (Wawancara, Jum’at, 30 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 5 dan 6 (Masyarakat pengguna ruang publik) memberikan pandangan yang sama mengenai adakah sanksi yang diberikan oleh aparaturnya pelaksana (Satuan Pengamanan dari PT. MRT) terhadap masyarakat dalam hal berkegiatan menggunakan fasilitas-fasilitas di kawasan TOD, informan 5 dan 6 menjelaskan bahwasannya petugas sudah memberikan peneguran kepada pelanggar peraturan dan sudah dinilai baik namun untuk pengawasannya harus diperhatikan kembali karena masih banyak pelanggar yang tidak menjaga kebersihan fasilitas publik di kawasan Dukuh Atas tersebut, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Petugas sudah memberikan peneguran kepada pelanggar peraturan dan sudah dinilai baik namun untuk pengawasannya harus diperhatikan kembali karena masih banyak pelanggar yang tidak menjaga kebersihan fasilitas publik di kawasan Dukuh Atas tersebut.” (Wawancara, Jum’at, 30 Desember 2022)

Gambar 4.8
 Fasilitas Publik di Kawasan Berorientasi Transit Dukuh Atas



Sumber: Dokumentasi Pribadi, Desember 2022

Melalui observasi dari penelitian yang dilakukan bahwa Tingkat Kepatuhan juga menjadi faktor penting yang mempengaruhi selama penerapan kebijakan itu terlaksana dengan baik. Sehingga, berdasarkan observasi pengamatan dan wawancara dikaitkan melalui Teori Rippley dan Franklin yang telah dilakukan dengan beberapa informan telah menjelaskan bahwa Tingkat Kepatuhan yang dilakukan Biro Pembangunan dan Lingkungan hidup sub Koordinator Penataan Kawasan, Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan, PT MRT Jakarta serta masyarakat pengguna ruang publik terkait dengan pemahaman perubahan peraturan

gubernur, tugas-tugas hingga penetapan pengelola kawasan dalam menjalankan peraturan gubernur tersebut sudah dilakukan dengan mentaati dan menjalankan peraturan yang telah ditetapkan, Hanya saja masih ada hambatan yang menjadi bahan evaluasi untuk para Implementor atau *Stakeholder*.

4.2.2.2 Kelancaran Rutinitas Fungsi

Keberhasilan suatu kebijakan dilihat dari dampak yang dihasilkan dalam pelaksanaan suatu kebijakan dengan melihat kelancaran dalam pelaksanaannya dan tidak menimbulkan permasalahan. Menurut Rippley dan Franklin keberhasilan kebijakan dilihat dari kelancaran rutinitas fungsi dan tidak menimbulkan permasalahan.

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1 sebagai sub Koordinator Penataan Kawasan Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup terkait apakah fungsi-fungsi dalam TOD sudah menerapkan SOP secara optimal yang dilakukan oleh aparatur pelaksana (pemerintah provinsi maupun pengelola kawasan), informan 1 menjelaskan untuk SOP itu sudah menjadi bagian internal dari pihak PT. MRT dan pihak PT. MRT juga menyusun SOP tersebut agar bisa mengelola kawasan TOD menjadi baik dan optimal dari sisi implementasi indikasi program atau penyelenggaraan infrastrukturnya dan dari sisi pemerintah provinsi sudah melakukan sesuai prosedur yang mengacu pada pergub tersebut, informan 1 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Untuk SOP itu menjadi bagian internal dari pihak PT. MRT dan pihak PT. MRT menyusun SOP tersebut agar dapat mengelola kawasan TOD menjadi lebih baik dan optimal. Dari sisi implementasi indikasi program atau penyelenggaraan infrastrukturnya serta dari sisi pemerintah provinsi sudah dilakukan sesuai prosedur yang mengacu pada peraturan gubernur tersebut.”
(Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 1 sebagai sub Koordinator Penataan Kawasan Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup terkait apakah pemantauan yang dilakukan aparatur pelaksana sudah dilakukan secara optimal atau belum, informan 1 menjelaskan, kawasan TOD tersebut sudah menetapkan KSD (Kegiatan Strategis Daerah) dimana pelaksanaan monitoring tersebut dilakukan rutin tiap per 3 bulan terhadap target-target yang ada didalamnya, dan

juga ada *reward* dan *punishment* terhadap implementasi di kawasan TOD tersebut, informan 1 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Kawasan TOD tersebut sudah menetapkan KSD (Kegiatan Strategis Daerah) dimana pelaksanaan monitoring tersebut dilakukan rutin tiap per 3 bulan terhadap target-target yang ada didalamnya, dan juga ada *reward* dan *punishment* terhadap implementasi di kawasan TOD tersebut.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Selanjutnya, informan 1 menambahkan terkait bagaimana faktor pendukung dan penghambat yang dilakukan aparaturnya dalam menerapkan kebijakan TOD, bahwa informan 1 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Diawali dari isu citayem yang menimbulkan kerumunan, sampah dan lain-lain, pemerintah provinsi memberikan edukasi tentang cara membuang sampah yang benar dan menjaga fasilitas publik dengan baik sehingga kawasan berorientasi transit ini bisa memberikan efek kenyamanan, ketertiban dan rasa aman. Pemerintah provinsi memberikan fasilitas berupa tempat sampah serta pemberitahuan tentang kawasan tertib sampah di kawasan berorientasi transit dukuh atas serta diawasi dengan kamera pengawas sebagai pengawasan yang dilakukan agar terciptanya keamanan hingga tidak adanya pelanggaran yang membuang sampah secara sembarangan. Edukasi yang dilakukan pemerintah provinsi beserta operator pelaksana berjalan baik sehingga dampak yang diberikan kepada masyarakat ialah mengetahui tempat-tempat interaksi sosial di kawasan berorientasi transit tersebut. Pihak pengamanan juga dinilai sangat baik dalam mengamankan dan menjaga fasilitas publik di kawasan tersebut.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Gambar 4.9

Kamera Pengawas di Kawasan Beorientasi Transit Dukuh Atas



Sumber: Dokumentasi Pribadi, Desember 2022

Berdasarkan hasil wawancara dengan Informan 2 yaitu Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Provinsi DKI Jakarta, terkait bagaimana cara berkoordinasi dengan perangkat daerah dalam menyusun panduan rancang kota, informan 2 menjelaskan bahwasannya cara berkoordinasi dengan masyarakat dengan perangkat daerah dalam menyusun panduan rancang kota itu harus ada partisipasi dari masyarakat. Partisipasi masyarakat dinilai efektif dan sudah berjalan dalam memberikan kejelasan tentang kebijakan pembangunan disekitar kawasan TOD di Dukuh Atas, informan 2 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Cara berkoordinasi dengan masyarakat serta perangkat daerah dalam menyusun panduan rancang kota itu harus ada partisipasi dari masyarakat. Partisipasi masyarakat dinilai efektif dan sudah berjalan dalam memberikan kejelasan tentang kebijakan pembangunan disekitar kawasan TOD di Dukuh Atas. FGD (*forum group discussion*) merupakan salah satu cara untuk menampung aspirasi masyarakat.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Informan 2 juga menambahkan terkait bagaimana cara pengelola kawasan dalam mendorong masyarakat untuk ikut serta dalam penyelenggaraan indikasi program kawasan, informan 2 menjelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Indikasi program itu ditentukan ke dinas-dinas terkait pembangunan seperti jalan, taman dan lain lain. Pengelola kawasan berkoordinasi dengan dinas-dinas terkait, sehingga masyarakat mengetahui tentang integasi kawasan seperti di kawasan berorientasi transit dukuh atas. Dalam membuka usaha harus dilakukan dengan cara berkoordinasi dengan pengelola kawasan, pengelola kawasan akan mengatur tentang penetapan tempat disekitar kawasan beorientasi transit tersebut. Masyarakat tidak dibebankan biaya apapun terhadap indikasi program dalam pembangunan di kawasan tersebut, hal itu sudah diatur dalam peraturan gubernur.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Selanjutnya, informan 2 menambahkan terkait bagaimana cara pengelola kawasan mengoperasikan dan memelihara bangunan interkoneksi pada lahan asset pemda, informan 2 menerangkan bahwasanya setiap 3 bulan pengelola kawasan melakukan monitoring dan evaluasi, monitoring dan evaluasi yang dilakukan oleh pengelola kawasan berjalan baik dengan cara berkoordinasi selalu dengan pihak dinas-dinas terkait agar tidak adanya ketidakpencapaian target dalam pembangunan di kawasan TOD di Dukuh Atas, seperti yang dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Setiap 3 bulan pengelola kawasan melakukan monitoring dan evaluasi, monitoring dan evaluasi yang dilakukan oleh pengelola kawasan berjalan baik dengan cara berkoordinasi selalu dengan pihak dinas-dinas terkait agar tidak adanya ketidakpencapaian target dalam pembangunan di kawasan TOD di Dukuh Atas.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Berdasarkan hasil wawancara dengan Informan 3 yaitu PT MRT Jakarta, terkait apakah fungsi-fungsi dalam TOD sudah menerapkan SOP secara optimal yang dilakukan oleh aparatur pelaksana, informan 3 memberikan keterangan bahwa penerapan SOP dalam TOD sudah optimal dilakukan oleh aparatur pelaksana, seperti yang dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Secara umum, penerapan SOP dalam TOD sudah optimal dilakukan oleh aparatur pelaksana. SOP tersebut tertuang pada Pergub Nomor 67 Tahun 2019 serta Perdir MRTJ Nomor 016-5, 42, 43, dan 44 Tahun 2020.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana SOP pemantauan yang dilakukan oleh aparaturnya pelaksana (pihak MRTJ) dalam melakukan kegiatan di sekitar kawasan TOD, bahwa informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Dalam melakukan pemantauan dan pengawasan, MRTJ c.q. Divisi TOD memiliki agenda rutin Koordinasi Pengembangan Infrastruktur Kawasan Berorientasi Transit (Project Monitoring Office/PMO Infrastruktur KBT) bersama SKPD terkait. Pada agenda tersebut disampaikan progres berbagai kegiatan konstruksi di sekitar kawasan TOD dan *debottlenecking* isu yang tersisa. Selain itu, terdapat rantai komando pada struktur organisasi tiap stasiun yang melakukan pemantauan dan pengawasan untuk kegiatan yang sedang berjalan, khususnya yang berada pada radius 200 meter dari titik stasiun.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait apakah pengawasan yang dilakukan aparaturnya pelaksana sudah dilakukan secara optimal atau belum, bahwa informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Pengawasan dan pemantauan tergolong sudah optimal, terutama untuk kegiatan yang sedang berjalan oleh tim stasiun. Berbagai kegiatan dan fenomena yang terjadi sejauh ini sejak MRT beroperasi, seperti pembukaan Taman Literasi Martha C. Tiahahu, Citayam Fashion Week, hingga berbagai pameran yang dilaksanakan di Terowongan Kendal dapat bergulir dengan lancar dan kondusif tanpa mengganggu pelayanan MRT.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana sikap aparaturnya dalam menerima disposisi dari pimpinan dalam menjalankan kebijakan di Kawasan Berorientasi Transit khususnya di Kawasan Dukuh Atas, bahwa informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Aparaturnya pelaksana cukup berkomitmen dan bertanggung jawab dalam menjalankan kebijakan di Kawasan Berorientasi Transit khususnya Dukuh Atas.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana kompetensi aparaturnya dalam melaksanakan kebijakan *transit-oriented development*, bahwa Informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Kompetensi aparaturnya pelaksana dalam menjalankan kebijakan TOD, terutama di pihak MRTJ dan SKPD Pemprov DKI Jakarta

terkait, tergolong sudah baik. Hal tersebut dikarenakan MRTJ dan SKPD Pemprov DKI Jakarta terkait sudah terlebih dahulu mengusung konsep pengembangan TOD, sehingga saat ini dasar hukum dan kerangka kebijakannya sudah mumpuni.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana hasil pengawasan yang dilakukan aparatur pelaksana terhadap pengaturan mobilitas pada jam sibuk kerja (pagi dan sore hari), pada siang hari, dan pada akhir pekan atau libur nasional, bahwa informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Pengaturan mobilitas di kawasan TOD terpantau sudah cukup baik dalam menjaga alur pergerakan masyarakat. Pada jam sibuk, alur pergerakan dapat terjaga berkat pengaturan dan pengawasan aparatur pelaksana sehingga tidak terjadi *bottleneck* yang berarti. Pada siang hari, volume pergerakan yang melintas tidak terlalu signifikan sehingga tidak diperlukan pengaturan khusus. Pada akhir pekan terjadi penumpukan karena adanya bazar atau masyarakat yang menikmati suasana/berfoto.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana faktor hambatan yang dilakukan oleh aparatur pelaksana dalam menerapkan kebijakan TOD, bahwa informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Faktor hambatan dalam menerapkan kebijakan TOD yang dilakukan oleh aparatur pelaksana berupa kerumitan birokrasi, kurangnya koordinasi, dan keterbatasan sumber daya.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Selanjutnya, informan 3 menambahkan terkait bagaimana faktor pendukung yang dilakukan oleh aparatur pelaksana dalam menerapkan kebijakan TOD, bahwa informan 3 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Faktor pendukung dalam menerapkan kebijakan TOD yang dilakukan oleh aparatur pelaksana berupa percepatan perizinan, pemberian mekanisme insentif KLB, pendirian tim khusus koordinasi pengembangan kawasan TOD.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Melalui wawancara, dokumentasi serta observasi yang dilakukan saat penelitian bahwa indikator kelancaran rutinitas fungsi yang dilakukan oleh aparatur pelaksana dalam menanggapi perubahan peraturan gubernur dari yang lama menjadi peraturan gubernur yang baru sudah dilakukan secara komitmen dan

mentaati semua apa saja yang ada diperaturan gubernur tersebut sehingga itulah yang menjadi faktor penting dalam mempengaruhi keberhasilan atau kelancaran rutinitas fungsi dalam penerapan kebijakan kawasan berorientasi transit. Sehingga berdasarkan observasi pengamatan dan wawancara yang telah dilakukan dengan beberapa informan Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup, Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan sudah melakukannya dengan bekerja sama atau kolaborasi dengan pengelola kawasan yaitu PT MRT Jakarta sehingga terciptanya kawasan yang layak dan ramah untuk masyarakat pengguna fasilitas ruang publik.

4.2.2.3 Kinerja Pelaksana

Implementasi yang berhasil mengarah kepada kinerja yang memuaskan semua pihak terutama penerima manfaat program. Tentunya hasil dari implementasi yang baik dilihat dari kinerja dari pelaksana untuk melaksanakan kebijakan dengan baik dan benar sehingga dampaknya dapat dirasakan oleh masyarakat. Untuk memberikan pelaksanaan suatu kebijakan dengan baik dipengaruhi dengan kinerja pelaksana yaitu bagaimana pelaksana berusaha untuk memberikan hasil yang maksimal agar pelaksanaan kebijakan ini berjalan dengan baik.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Informan 1 yaitu sub Koordinator Penataan Kawasan Biro pembangunan dan Lingkungan Hidup terkait bagaimana evaluasi yang dilakukan oleh aparaturnya pelaksana dalam menjalankan kebijakan TOD, informan 1 menjelaskan bahwa dalam melakukan evaluasi dilihat dari beberapa aspek seperti mengelola aset hingga mengelola keuangan. Pada evaluasi sudah berjalan dengan baik dengan berjalannya *monitoring* yang sudah berjalan pada tiap 3 bulan yang menjadikannya itu sebagai *monitoring* jangka pendek, seperti dalam kutipan wawancara dengan sub Koordinator Penataan Kawasan Biro Pembangunan dan Lingkungan Hidup sebagai berikut:

“Dalam melakukan evaluasi dilihat dari beberapa aspek seperti mengelola aset hingga mengelola keuangan. Pada evaluasi sudah berjalan dengan baik dengan berjalannya *monitoring* yang sudah berjalan pada tiap 3 bulan yang menjadikannya itu sebagai *monitoring* jangka pendek. Dalam melakukan evaluasi, pemerintah provinsi melihat dari sisi efektivitas dari pengelola kawasan sehingga pengelola kawasan tersebut sudah melakukan

dengan komitmen yang tertuang dalam Panduan Rancang Kota. Masih terdapat kekurangan yaitu dari aspek pengelolaan aset daerah, aspek keuangan dalam penyelenggaraan pembangunan serta banyak aspek lain yang menjadi pertimbangan dalam evaluasi untuk pemerintah provinsi serta operator pelaksana. Sekitar 60 persen dalam jangka pendek, pencapaian yang sudah dicapai akan tetapi masih terdapat kendala pada regulasi tersebut.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Selanjutnya, informan 1 menambahkan terkait adakah penilaian kinerja aparatur pelaksana dalam menjalankan kebijakan *transit-oriented development* terutama pada kawasan Dukuh Atas, bahwa informan 1 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Penilaian kinerja dilakukan melalui KSD (Kegiatan Strategis Daerah). Terdapat hasil yang tercapai dan tidak tercapai. Secara umum jika ada yang tidak tercapai, pengelola kawasan memiliki alasan-alasan terkait permasalahan yang menjadi pertimbangan kedepannya.” (Wawancara, Senin, 19 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara dengan Informan 2 yaitu Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan Bidang Perencanaan dan Pemanfaatan Ruang Kepala, terkait sudah sejauh apa pengelola kawasan dalam memonitor, mendokumentasikan, mempublikasi perkembangan kawasan, informan 2 menjelaskan bahwasannya *monitoring* yang dilakukan oleh pengelola kawasan sudah dilakukan dengan baik, setiap 3 bulan sekali pengelola kawasan memberikan laporan kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Setiap 3 bulan sekali pengelola kawasan memberikan laporan kepada Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan. Pengelola kawasan memberikan laporan terkait perkembangan apa saja yang sudah dilakukan dan akan dilakukan yang berkaitan dengan implikasi programnya.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Informan 2 juga menambahkan terkait apa saja capaian target yang sudah dilakukan oleh pengelola kawasan, informan 2 menjelaskan bahwasannya dalam mencapai target lebih mengarah ke jaringan utilitas maupun sarana dan prasarana. Pencapaian targetnya sudah berjalan baik dengan melakukan terus pengintegrasian dibagian sarana transportasi umum, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Dalam mencapai target lebih mengarah ke jaringan utilitas maupun sarana dan prasarana. Pencapaian targetnya sudah berjalan baik dengan melakukan terus pengintegrasian dibagian sarana transportasi umum.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Selanjutnya, informan 2 menambahkan terkait bagaimana laporan pelaksanaan pengelola kawasan TOD yang telah dilakukan oleh pengelola kawasan, informan 2 menerangkan dalam kutipan wawancara berikut:

“Pengelola kawasan masih membutuhkan koordinasi lebih lanjut dengan *stakeholder* terkait perencanaan anggaran. Pelaksanaan penganggaran itu dari pertengahan 2022 untuk 2023. Pengelola kawasan berkoordinasi dengan *stakeholder* terkait.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Informan 2 juga menerangkan mengenai bagaimana evaluasi yang dilakukan oleh pengelola kawasan dalam menjalankan kebijakan TOD, informan 2 menerangkan bahwasannya evaluasi yang dilakukan sesuai dengan aturan peraturan gubernur yang berlaku dan Pemerintah daerah atau dinas dinas terkait memberikan tampungan atau masukan dari pengelola kawasan yang nantinya menjadi bahan untuk revisi peraturan gubernur dengan cara menyempurnakan dari peraturan yang lama keperaturan yang baru, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Peraturan gubernur nomor 147 tahun 2017 terkait pedoman panduan rancang kota, pergub nomor 50 tahun 2021, pergub 31 tentang RDTR, peraturan tersebut sedikit mengubah pada pergub yang baru karena Panduan Rancang Kota itu kan akan menjadi KepGub (Keputusan Gubernur) dengan posisi dibawah Peraturan gubernur. Pemerintah provinsi akan mengevaluasi atas masukan dari pengelola kawasan terkait bagaimana implementasi dilapangan, kendalanya apa saja dan semuanya akan ditampung dan dimasukkan ke revisi peraturan gubernur tersebut.” (Wawancara, Selasa, 3 Januari 2023)

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan 3 yaitu PT MRT Jakarta mengenai bagaimana dampak kinerja aparatur terhadap jalannya kebijakan TOD di Kawasan Dukuh Atas, informan 3 menjelaskan bahwasannya kinerja aparatur pelaksana hingga saat ini berdampak baik pada implementasi kebijakan TOD di Dukuh Atas, seperti dalam kutipan wawancara berikut:

“Kinerja aparaturnya pelaksana hingga saat ini berdampak baik pada implementasi kebijakan TOD di Dukuh Atas. Hal tersebut dapat terlihat dari Kawasan Dukuh Atas yang semakin hidup, inklusif, serta mengedepankan pejalan kaki dan pesepeda bukan kendaraan bermotor seperti umumnya di Jakarta.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana dampak yang diberikan dari aparaturnya pelaksana kepada pengguna moda transportasi publik di Kawasan Dukuh Atas, Informan 3 menjelaskan kenyamanan dan kemudahan yang diberikan oleh MRT sudah sangat baik dan tingkat keamanan yang membuat pengguna nyaman dan aman menggunakan fasilitas tersebut, seperti yang telah dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Dampak kepada pengguna moda transportasi publik di Kawasan Dukuh Atas adalah meningkatnya kenyamanan dan kemudahan perpindahan moda, meningkatnya keamanan, serta memberikan satu titik pemberhentian baru untuk jeda sebentar dalam perjalanan mereka.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait apakah masyarakat pengguna transportasi umum mengetahui tentang apa saja fasilitas yang ada di Kawasan Berorientasi Transit khususnya di Kawasan Dukuh Atas, Informan 3 menjelaskan masyarakat memahami dan mengetahui tentang apa saja fasilitas yang diberikan oleh pihak pengelola kawasan (PT. MRT) dan respon masyarakat sangat baik dengan hadirnya informasi tentang kawasan tersebut di media sosial, seperti yang telah dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Masyarakat dapat mengetahui fasilitas yang ada di Kawasan Berorientasi Transit, khususnya di Dukuh Atas, dengan melihat totem-totem penunjuk arah di yang diletakkan strategis di dalam kawasan. Selain itu, masyarakat juga dapat melihat fasilitasnya sebelum berkunjung dengan melihat akun media sosial MRT Jakarta dan SKPD Pemprov DKI terkait yang menerbitkan sosialisasi berkala tentang kawasan-kawasan TOD.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait adakah penilaian kinerja aparaturnya pelaksana dalam menjalankan kebijakan *transit-oriented development* terutama pada Kawasan Dukuh Atas, Informan 3 menjelaskan penilaian kinerja aparaturnya pelaksana sudah diterapkan dengan baik dengan berupa indikator capaian kinerja (*key*

performance indicators/KPI) yang ditetapkan pada tingkat Perusahaan dan diturunkan ke tingkat Divisi dan Individu, seperti yang telah dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Penilaian kinerja aparatur pelaksana baru diterapkan pada MRTJ c.q. Divisi TOD serta SKPD Teknis terkait, untuk aparatur penegak di lapangan belum diterapkan. Penilaian kinerja kepada MRTJ c.q. Divisi TOD berupa indikator capaian kinerja (*key performance indicators/KPI*) yang ditetapkan pada tingkat Perusahaan dan diturunkan ke tingkat Divisi dan Individu. Penilaian kinerja kepada SKPD Teknis terkait berupa KPI ditambah adanya beberapa Kegiatan Strategis Daerah (KSD). Hasil kedua penilaian tersebut akan mempengaruhi bonus (MRTJ) dan Tunjangan Kinerja (SKPD) yang diterima masing-masing aparatur pelaksana.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana hasil kinerja aparatur pelaksana selama menjalankan kebijakan, informan 3 menjelaskan berdasarkan penilaian kinerja yang telah dilakukan, aparatur pelaksana dapat menjalankan kebijakan TOD dengan baik dan mumpuni. Meskipun terdapat hambatan eksternal seperti pandemi covid-19, pengembangan TOD tetap dapat terlaksana, seperti yang telah dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Berdasarkan penilaian kinerja yang telah dilakukan, aparatur pelaksana dapat menjalankan kebijakan TOD dengan baik dan mumpuni. Meskipun terdapat hambatan eksternal seperti pandemi covid-19, pengembangan TOD tetap dapat terlaksana. Contoh terbarunya adalah Taman Literasi Martha C. Tiahahu yang dibuka pada September 2022 dan Simpang Temu Lebak Bulus yang dibuka pada Desember 2022.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Informan 3 menambahkan terkait bagaimana evaluasi yang dilakukan oleh aparatur pelaksana dalam menjalankan kebijakan TOD, informan 3 menjelaskan evaluasi yang dilakukan sudah sangat baik dan dilakukan setiap 3 bulan, seperti yang telah dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Evaluasi pengembangan TOD dilakukan (1) oleh MRTJ c.q. Divisi TOD kepada pelaksana di lapangan dalam PMO Infrastruktur KBT serta (2) oleh SKPD kepada MRTJ selaku Pengelola Kawasan dalam Pelaporan Triwulanan.” (Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Selanjutnya, informan 3 menambahkan terkait seperti apa fasilitas penunjang dalam meningkatkan integrasi transportasi di Kawasan Dukuh Atas, informan 3 menjelaskan fasilitas yang diberikan sudah banyak dan sangat baik sehingga bisa memudahkan masyarakat berpindah moda transportasi umum, seperti yang telah dijelaskan dalam kutipan wawancara berikut:

“Fasilitas penunjang yang meningkatkan integrasi transportasi di Kawasan Dukuh Atas di antaranya adalah sebagai berikut:

- a. Terowongan Kendal, penghubung Stasiun MRT Dukuh Atas BNI dengan Stasiun KCI Sudirman dan Stasiun Railink BNI City
- b. *Pelican crossing* Halte Tosari
- c. *Lay-by bus* Dukuh Atas
- d. Simpang Temu Dukuh Atas, *Transport Hub* (konstruksi)
- e. Serambi Temu Dukuh Atas, jembatan penghubung Stasiun KCI Sudirman dengan Stasiun LRT JBDB Dukuh Atas (konstruksi)
- f. Taman Kudus (konstruksi)
- g. Plaza Transit Stasiun Karet (konstruksi)
- h. Plaza Transit Jalan Blora (konstruksi).”

(Wawancara, Rabu, 21 Desember 2022)

Berdasarkan pandangan dari informan 4, informan 5, dan informan 6 yaitu mereka memberikan pendapat yang sama mengenai apa saja evaluasi serta masukan dari masyarakat untuk aparaturnya pelaksana dalam menjalankan TOD, informan 4, informan 5 dan informan 6 menjelaskan bahwasannya pengelola kawasan sudah menjalankan dengan baik sesuai dengan aturan yang berlaku sehingga masyarakat bisa mematuhi dan menjaga fasilitas yang ada di Kawasan TOD Dukuh Atas, seperti dalam kutipan wawancara yang dilaksanakan pada 30 Desember 2022 informan 4, informan 5 dan informan 6 mengungkapkan:

“Pengelola kawasan memberikan pengawasan lebih kepada masyarakat yang melanggar aturan yang berlaku contohnya tidak membuang sampah pada tempatnya serta menjaga kawasan TOD yang ada di kawasan Dukuh Atas agar kedepannya terawat dengan baik serta penambahan petugas kebersihan untuk mempersiapkan jika ada kegiatan yang menimbulkan kerumunan atau keramaian, sejauh ini pemerintah daerah (Pemprov DKI) beserta pengelola

kawasan sudah sangat baik dalam memberikan fasilitas di kawasan Dukuh Atas ini.” (Wawancara, Jum’at, 30 Desember 2022)

Berdasarkan hasil wawancara di atas bahwa penilaian kinerja serta evaluasi sangat penting agar masyarakat mengetahui dan tidak terjadinya kesalahpahaman. Maka dari itu kinerja pelaksana disini sangat dibutuhkan, salah satu kinerja yang berpengaruh bagaimana agar semua masyarakat mengetahui isi dan paham terkait peraturan tersebut atau setidaknya pelaksana kebijakan tidak memunculkan konflik atau permasalahan sehingga kinerja yang baik dari pelaksana disini sangat dibutuhkan. Berdasarkan hasil observasi dengan pengamatan dilapangan yang dihubungkan dengan indikator kinerja pelaksana bahwa para pelaksana yang terlibat dalam proses penerapan kebijakan *transit-oriented development* sudah memberikan hasil yang maksimal karena pada kawasan berorientasi transit tersebut yang sudah berjalan tidak menimbulkan konflik atau permasalahan yang banyak. Maka dari itu bahwa para pelaksana sudah belajar dari masa lalu dan memperbaiki kinerjanya sehingga kawasan berorientasi transit tidak lagi menuai banyak kritikan dari para masyarakat terutama pengguna fasilitas ruang publik yang ada pada kawasan tersebut tetapi para aparatur pelaksana bersedia menerima masukan atau evaluasi dari masyarakat tentang apa saja kekurangan yang seharusnya untuk dilengkapi atau diperbaiki.

Dengan menggunakan Teknik triangulasi didapatkan hasil analisis wawancara, observasi dikaitkan dengan teori Rippley dan Franklin tentang indikator kinerja pelaksana bahwa kinerja pelaksana sangat berpengaruh dalam keberhasilan implementasi kebijakan. Pada Pergub Nomor 67 Tahun 2019 dalam pelaksanaan kinerjanya masih terdapat kekurangan dikarenakan kurangnya koordinasi dan sosialisasi kepada masyarakat sehingga menimbulkan permasalahan baru, namun untuk meningkatkan kinerja pelaksana agar tidak menimbulkan permasalahan serupa dibuatkanlah perubahan atau revisi peraturan gubernur yakni menjadi Pergub Nomor 50 Tahun 2021, pada perubahan pada peraturan tersebut untuk cara berkoordinasi dengan pengelola kawasan dan sosialisasi kepada masyarakat sudah berjalan dengan baik sehingga tidak menimbulkan kritik yang banyak.