

SKRIPSI

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENERTIBAN ANGKUTAN
UMUM DI TERMINAL DAYA KOTA MAKASSAR**

Disusun Oleh:

Nama Mahasiswa : DARMAWATI

Nomor Stambuk : 10561 03727 10



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINSTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MAKASSAR**

2017

PERSETUJUAN

Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum
Di Terminal Daya Kota Makassar

Nama Mahasiswa : Darmawati

Stambuk : 10561 03727 10

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara



Dekan
Fisipol Unismuh Makassar

Ir. H. Saleh Mollah, MM

Ketua Jurusan
Ilmu Administrasi Negara

Dr. Burhanuddin, S. Sos, M.Si

PENERIMAAN TIM

Telah diterima Tim Penguji Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Makassar. Berdasarkan Surat Keputusan Undangan Menguji Ujian Skripsi Dekan Fisipol Universitas Muhammadiyah Makassar, Nomor: 0162/FSP/A.1-VIII/II/38/2017 sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana dalam Program Studi Ilmu Administrasi Negara. Di Makassar pada Hari Kamis Tanggal 24 Bulan Agustus Tahun 2017.



TIM PENILAI

Ketua Sekretaris

Ir. H. Saleh Molla, MM Dr. Burhanuddin. S.Sos, M.Si

Penguji

1. Dr. Hj. Fatmawati, M.Si (.....)
2. Dra. Hj. Muhajirah Hasanuddin, M.Si (.....)
3. Drs. H. Ansyari Mone, M. Pd (.....)
4. Drs. Ruskin Azikin, MM (.....)

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Darmawati

Nomor Stambuk : 10561 03372 10

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa benar karya ilmiah ini adalah penelitian saya sendiri tanpa bantuan dari pihak lain atau telah ditulis/dipublikasikan orang lain atau melakukan *plagiat*. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari pernyataan ini tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik sesuai aturan yang berlaku, sekalipun itu pencabutan gelar akademik.

Makassar,

2017

Yang Menyatakan,

Darmawati

DAFTAR ISI

HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH.....	iii
ABSTRAK.....	v
DAFTAR ISI.....	vi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan Penelitian.....	4
D. Manfaat / Kegunaan Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Konsep Kebijakan.....	6
B. Konsep Kebijakan Publik.....	7
C. Konsep Implementasi Kebijakan.....	9
D. Definisi dan Konsep Implementasi Kebijakan Publik.....	20
E. Konsep Angkutan Darat dan Angkutan Umum.....	23
F. Kerangka Pikir.....	25
G. Fokus Penelitian.....	26
H. Deskripsi Fokus Penelitian.....	26
BAB III METODE PENELITIAN.....	29
A. Waktu dan Lokasi Penelitian.....	29
B. Jenis Penelitian dan Tipe Penelitian.....	29
C. Sumber Data.....	30
D. Informan Penelitian.....	30
E. Teknik Pengumpulan Data.....	31
F. Teknik Analisis Data.....	32
G. Keabsahan Data.....	33

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	34
A. Gambaran Umum PD Terminal Daya Makassar Metro.....	34
B. Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar.....	47
C. Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar.....	59
BAB V PENUTUP.....	68
A. KESIMPULAN	68
B. SARAN	69
DAFTAR PUSTAKA.....	70



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang dibutuhkan banyak orang sejak jaman dahulu dalam melaksanakan kegiatannya yang diwujudkan dalam bentuk angkutan. Pengangkutan itu yang dimaksud, yaitu pengangkutan orang dan barang yang peruntukannya untuk umum atau pribadi. Sebagaimana dijelaskan pada Keputusan Menteri Perhubungan tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum bahwa: (1) Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung, (2) Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.

Seiring dengan berkembangnya perjalanan angkutan umum resmi banyak mengalami permasalahan transportasi khususnya persaingan dengan armada kendaraan mobil pribadi dengan plat nomor hitam. Kendaraan tersebut tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan (UULLAJ). Banyaknya mobil pribadi sebagai angkutan umum dari hari ke hari mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum resmi. Untuk itu peran pemerintah dalam masalah ini sangat dibutuhkan agar bias menertibkan angkutan umum.

Padahal sebelumnya Wali kota Makassar telah mengeluarkan Surat Keputusan Wali Kota Makassar Nomor 54 Tahun 2010 tentang “*Larangan Bus dan Mobil Angkutan Umum Menaikkan dan Menurunkan Penumpang Selain di Terminal*”. Kemudian dalam Peraturan Daerah Kota Makassar No. 14 Tahun 2009 tentang “*Perizinan angkutan umum di Kota Makassar*” kemudian Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 tahun 2002 mengatkan bahwa “*Angkutan umum wajib membayar retribusi*”.

Sedangkan dalam ketentuan pidana Pasal 66 Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang angkutan jalan dan retribusi perizinan angkutan dalam wilayah Kota Makassar mempunyai sangsi yaitu pelanggaran yang terjadi tentang membayar retribusi angkutan diancam denda paling banyak Rp. 5.000.000, (lima juta rupiah) atau kurungan paling lama 3 (tiga) bulan, begitupun dengan denda tidak masuk terminal dan izin angkutan.

Dalam mewujudkan ketertiban berlalu lintas khususnya angkutan umum peran Dinas Perhubungan menjadi sangat penting. Dinas Perhubungan mengeluarkan surat izin angkutan ini merupakan salah satu cara yang dilakukan untuk mengontrol kendaraan umum yang sedang beroperasi sehingga dapat tercipta ketertiban berlalu lintas di jalan raya. Maslahnya sudah mampukah Dinas Perhubungan mengimplementasikan penertiban angkutan umum yang tidak memiliki izin angkutan?.

Berkaitan dengan penertiban angkutan umum di Kota Makassar, Dishub melakukan patrol rutin untuk penertiban angkutan umum yang mengambil penumpang diluar Terminal Regional Daya, karena dapat merugikan Pendapatan

Asli Daerah Makassar, kehadiran angkutan umum berplat pribadi juga telah melanggar ketentuan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sebagaimana dijelaskan dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 36 menetapkan bahwa *“Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam Angkutan wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan”*. Sedangkan yang kita tahu bahwa mobil yang digunakan sebagai angkutan umum tidak masuk terminal, bebas mengambil penumpang dan menurunkan penumpang dimanna saja.

Banyaknya jumlah angkutan dalam Kota yang tidak memiliki surat izin angkutan tersebut merupakan suatu indikasi, bahwa implementasi kebijakan pemerintah dalam menertibkan angkutan di Kota Makassar masih sangat rendah. Oleh karena itu, perlu dilakukan penelusuran secara mendalam untuk mengetahui kendala-kendala dalam terimplementasinya kebijakan pemerintah dalam menertibkan angkutan yang tidak memiliki izin angkutan.

Dimana dalam implementasi kebijakan mengenai hal ini, ada beberapa variable menurut Soren C. Winter (Dalam Nugroho 2007:85) yaitu 1) Perilaku organisasi kelompok sasaran, 2) perilaku birokrasi pelaksana ditingkat bawah, 3) Respon kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat. Keempat variable yang mempengaruhi keberhasilan implementasi ini dapat mendorong implementor untuk secara khusus mengimplementasikan kebijakan, baik pada dimensi hukum dan terutama kelogisannya dalam mencapai tujuan, maupun konteks kebijakn berlalu lintas yang mempengaruhi seluruh proses kebijakan.

Dengan melihat masalah yang terjadi diatas, penulis tertarik untuk mengambil judul penelitian, *“Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar”*.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah di paparkan diatas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan yang akan diangkat dalam penelitian ini, yaitu:

1. Bagaimana perilaku organisasi kelompok sasaran dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal daya Kota Makassar?
2. Bagaimana perilaku birokrasi pelaksana di tingkat bawah dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal Daya Kota Makassar?
3. Bagaimana respon kelompok target kebijakan dan perubahan masyarakat dalam penertiban angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui perilaku organisasi kelompok sasaran dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal Daya Kota Makassar.
2. Untuk mengetahui perilaku birokrasi pelaksana ditingkat bawah dalam implementasi penertiban angkutan di Terminal Daya Kota Makassar.
3. Untuk mengetahui respon kelompok target kebijakan dan perubahan masyarakat dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal Daya Kota Makassar.

D. Manfaat / Kegunaan Penelitian

1. Kegunaan Akademik ini adalah memperkaya khasanah dan wawasan di dalam mengimplementasikan kebijakan dalam penertiban angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar khususnya dalam penertiban angkutan umum yang tidak memiliki izin angkutan.

2. Kegunaan Praktis

a. Bagi Penulis

Dapat menambah pengetahuan dan wawasan serta dapat mengimplementasikan dan mensosialisasikan teori yang diperoleh selama perkuliahan.

b. Bagi Peneliti Selanjutnya

Dengan peneliti ini diharapkan dapat menjadi wahana pengetahuan mengenai implementasi kebijakan dibidang Perhubungan , bagi peneliti selanjutnya yang tertarik untuk meneliti tentang implementasi kebijakan dibidang perhubungan.

c. Bagi Lembaga

Dapat digunakan oleh Dinas Perhubungan dalam rangka merumuskan kebijakan dibidang transportasi khususnya penertiban angkutan yang tidak memiliki izin angkutan.

d. Bagi Masyarakat

Sebagai bahan pertimbangan masyarakat Kota Makassar.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Kebijakan

Secara harfiah ilmu kebijakan adalah terjemahan langsung dari kata *policy* dalam Winarno (2008:6-8). Beberapa penulis dalam ilmu ini, seperti William Dunn, Charles Jones, Lee Friedman dan lain-lain, menggunakan istilah *public policy* dan *public-policy analysis* dalam pengertian yang tidak berbeda istilah kebijaksanaan atau kebijakan yang di terjemahkan dari kata *policy* memang biasanya diartikan dengan keputusan pemerintah, karena pemerintahlah yang mempunyai wewenang atau kekuasaan untuk mengarahkan masyarakat, dan bertanggung jawab melayani kepentingan umum, ini sejalan dengan pengertian publik itu sendiri. Dalam Bahasa Indonesia yang berarti pemerintah, masyarakat atau umum.

Kebijakan adalah rangkaian konsep dan asas yang menjadi pedoman dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak. Kebijakan merupakan hasil dari adanya sinergi, kompromi atau bahkan kompetisi antara berbagai gagasan, teori ideologi dan kepentingan-kepentingan yang mewakili sistem politik suatu Negara. (Suharto, 2007:3).

Selanjutnya menurut Sumaryadi (2003:11) makna kata *policy* dengan dengan kebijaksanaan dalam Bahasa Indonesia belum memperoleh kesamaan pendapat. Beberapa penulis mengartikan *policy* sebagai kebijakan dan sebagai kebijaksanaan. Agar tidak terjadi kesalah pahaman, penulis menerapkan arti *policy* sebagai kebijakan.

B. Pengertian Kebijakan Publik

Berbicara tentang konsep kebijakan publik baik teori maupun praktik, hal awal yang perlu diperhatikan ialah definisinya karena menjadi acuan utama karena kita dapat lebih mudah memahami dasar-dasar dari sebuah konsep kebijakan tersebut. Kebijakan publik adalah suatu konsep, sistem prosedur dan rencana yang bertujuan untuk dilaksanakan dan di terapkan oleh pihak yang berwenang dan berlaku untuk semua orang dengan suatu tujuan adalah kepentingan bersama.

Carl Friedrich mengungkapkan bahwa kebijakan publik yaitu 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.

Dye Thomas (1981:32) Kebijakan publik adalah apa yang tidak dilakukan maupun yang dilakukan oleh pemerintah. Pengertian yang diberikan Thomas R. Dye ini memiliki ruang lingkup yang sangat luas. Selain itu, kajiannya yang hanya terfokus pada Negara sebagai pokok kajian. Mendefenisikan kebijakan public sebagai pengalokasian nilai-nilai kekuasaan untuk seluruh masyarakat yang keberadaannya mangkit. Dalam pengertian ini hanya pemerintah yang dapat melakukan sesuatu tindakan yang dapat kepada masyarakat dan tindakan tersebut merupakan bentuk dari sesuatu tindakan kepada masyarakat dan tindakan tersebut merupakan bentuk dari sesuatu yang dipilih oleh pemerintah yang merupakan bentuk dari pengalokasian nilai-nilai kepada masyarakat.

Mustopadidjaja, (2007:56) Kebijakan Publik adalah suatu keputusan yang dimaksudkan untuk tujuan mengatasi permasalahan yang muncul dalam suatu kegiatan tertentu yang dilakukan instansi pemerintah dalam rangka penyelenggaraan pemerintah. Guna memahami lebih jauh bagaimana kebijakan publik sebagai solusi permasalahan yang ada pada masyarakat, kita harus memahami dulu apa dan seperti apa kebijakan publik itu sendiri. Berikut adalah definisi-definisi kebijakan publik menurut para ahli kebijakan publik.

Andeson (1994:34) mendefinisikan kebijakan publik sebagai "*Whatever governments choose to do our motto do*", yaitu segala sesuatu ataupun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan. Kebijakan publik sebagai suatu upaya untuk mengetahui apa sesungguhnya yang dilakukan oleh pemerintah. Kebijakan publik tersebut harus meliputi semua tindakan pemerintah, bukan hanya merupakan keinginan atau pejabat pemerintah saja. Hal ini disebabkan karena sesuatu yang tidak dilakukan oleh pemerintah akan mempunyai pengaruh yang sama besar dengan sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah.

Berdasarkan statifikasinya, kebijakan publik dapat dilihat dari tiga tingkatan yaitu, kebijakan umum (strategi), kebijakan manajerial dan kebijakan teknis operasional. Menurut Dunn (1994:34) proses analisis kebijakan adalah serangkaian aktivitas dalam proses kegiatan yang bersifat politis. Aktifitas politis tersebut diartikan sebagai pembuatan kebijakan dan sebagai serangkaian tahap yang saling tergantung, yaitu (a) penyusunan agenda, (b) formulasi kebijakan, (c) adopsi kebijakan, (d) implementasi kebijakan, dan (e) penelitian kebijakan.

C. Konsep Implementasi Kebijakan

1. Pengertian Implementasi Kebijakan

Implementasi kebijakan merupakan cara pemerintah dalam melaksanakan suatu aturan-aturan yang dibuat oleh pemerintah dalam merupakan bagian dari keputusan politik untuk mengatasi berbagai persoalan dan isu-isu yang ada dan berkembang di masyarakat. Kebijakan publik juga merupakan keputusan yang dibuat oleh pemerintah untuk melakukan pilihan tindakan tertentu untuk tidak melakukan sesuatu maupun untuk melakukan tindakan tertentu.

Secara sederhana implementasi bisa diartikan sebagai pelaksanaan atau penerapan. Majone dan Wildavsky (2004:70) mengemukakan bahwa *“Implementasi adalah perluasan aktifitas yang saling menyesuaikan”*. Pengertian implementasi sebagai aktivitas yang saling menyesuaikan juga dikemukakan oleh Mclaughin (2004:70).

Pengertian-pengertian diatas memperlihatkan bahwa kata implementasi bermula pada aktifitas, adanya aksi, tindakan atau mekanisme suatu sistem. Ungkapan mekanisme mengandung arti bahwa implementasi bukan sekedar aktifitas, tetapi suatu kegiatan yang terancam dan dilakukan secara sungguh-sungguh berdasarkan acuan norma tertentu untuk mencapai tujuan kegiatan. Implementasi kebijakan merupakan tahap dalam proses kebijakan publik.

Konsep implementasi kebijakan merupakan suatu konsep yang memiliki berbagai perspektif yang berbeda-beda sehingga cukup sulit untuk

merumuskan batasannya secara definitif. Dunn. W. D (2003:45) menganjurkan bahwa “setiap tahap proses kebijakan publik, termasuk tahapan implementasi kebijakan penting dilakukan analisa. Analisa disini tidak identik dengan evaluasi, karena dari tahapan penyusunan agenda hingga *policy evaluation* sudah harus dilakukan analisa”. Hal ini memberi arti penting keseimbangan tahapan kebijakan termasuk, implementasi yang tepat bagi angkutan umum untuk kepentingan publik yang memang suatu kebutuhan masyarakat, sehingga persoalan-persoalan publik mendapatkan solusi yang tepat melalui implementasi.

Oleh karena itu, implementasi kebijakan salah satu tahap sejak dari sekain tahap kebijakan publik. Hal ini berarti bahwa implementasi kebijakan hanya merupakan salah satu variable yang berpengaruh terhadap keberhasilan suatu kebijakan di dalam memecahkan persoalan-persoalan public. Menurut George C. Edwards III. Subarsono (2005:90) dimana implementasi dapat dimulai dari kondisi abstrak dan sebuah pertanyaan dapat berhasil.

Sub kategori dari faktor-faktor mendasar ditampilkan sehingga dapat diketahui pengaruhnya terhadap implementasi. Implementasi dipengaruhi oleh dua variabel menurut Grindle (Nugroho, 2003:174), yaitu:

- a. Variabel isi kebijakan mencakup, kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan, jenis manfaat yang akan dihasilkan, derajat perubahan yang diinginkan kedudukan pembuat kebijakan, (siapa) pelaksana program dan sumberdaya yang dikerahkan.

- b. Variabel konteks kebijakan, lingkungan kebijakan mencakup beberapa besar kekuasaan, kepentingan dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan, karakteristik institusi dan yang sedang berkuasa, tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran.

2. Model-Model Implementasi Kebijakan

Mengkaji lebih baik suatu implementasi kebijakan public maka perlu di ketahui variabel dan faktor yang mempengaruhinya. Untuk itu, di perlukan suatu model kebijakan guna menyederhanakan pemahaman konsep suatu implementasi kebijakan. Terdapat banyak model yang dapat di pakai untuk menganalisis sebuah implementasi kebijakan, adapun model-model implementasi kebijakan yaitu:

- a. Model implementasi kebijakan Soren C. Winter (dalam Nugroho 2007:85) mengidentifikasi 3 (tiga) variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, yaitu:
- 1) Perilaku organisasi kelompok sasaran
 - 2) Perilaku birokrasi pelaksana ditingkat bawah
 - 3) Respon kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat.
- b. Menurut Grindle (1980) “Implementasi kebijakan di tentukan oleh isi dari kebijakan dan konteks implementasinya”. Ide utama dari model ini adalah bahwa setelah kebijakan ditransformasikan, barulah implementasi kebijakan dilakukan dan tingkat keberhasilannya ditentukan derajat implementability dari kebijakan tersebut. Isi kebijakan mencakup hal-hal sebaai berikut:
- 1) Kepentingan yang terpengaruh oleh kebijakan.

- 2) Jenis manfaat yang dihasilkan.
- 3) Derajat perubahan yang diinginkan.
- 4) Kedudukan dan pelaksanaan program.
- 5) Sumber daya yang dilibatkan.

Sementara itu konteks implementasinya adalah:

- 1) Kekuasaan, kepentingan, dan strategi aktor yang terlibat.
- 2) Karakteristik lembaga dan penguasa.
- 3) Kepatuhan dan daya tanggap.

Isi kebijakan model Grindle: Kepentingan yang dipengaruhi oleh kebijakan yaitu: a) Semakin banyak pihak yang memperoleh manfaat suatu kebijakan semakin kuat dukungan, sehingga semakin mudah di implementasikan, b) semakin banyak pihak yang berpengaruh (secara negative) oleh kebijakan, semakin kuat penolakan sehingga akan sulit di implementasikan.

Implementor harus memiliki kepekaan terhadap kebutuhan-kebutuhan kelompok sasarannya agar program yang diimplementasikan berhasil dan mendapatkan dukungan dari kelompok sasaran. Model yang dikembangkan oleh Grindle tersebut tampak pada gambar berikut:



Model yang dikembangkan oleh Grindle ini tampak lebih komprehensif dari model-model sebelumnya, karena bukan hanya memperhitungkan factor-faktor yang ada di dalam kebijakan (contet of

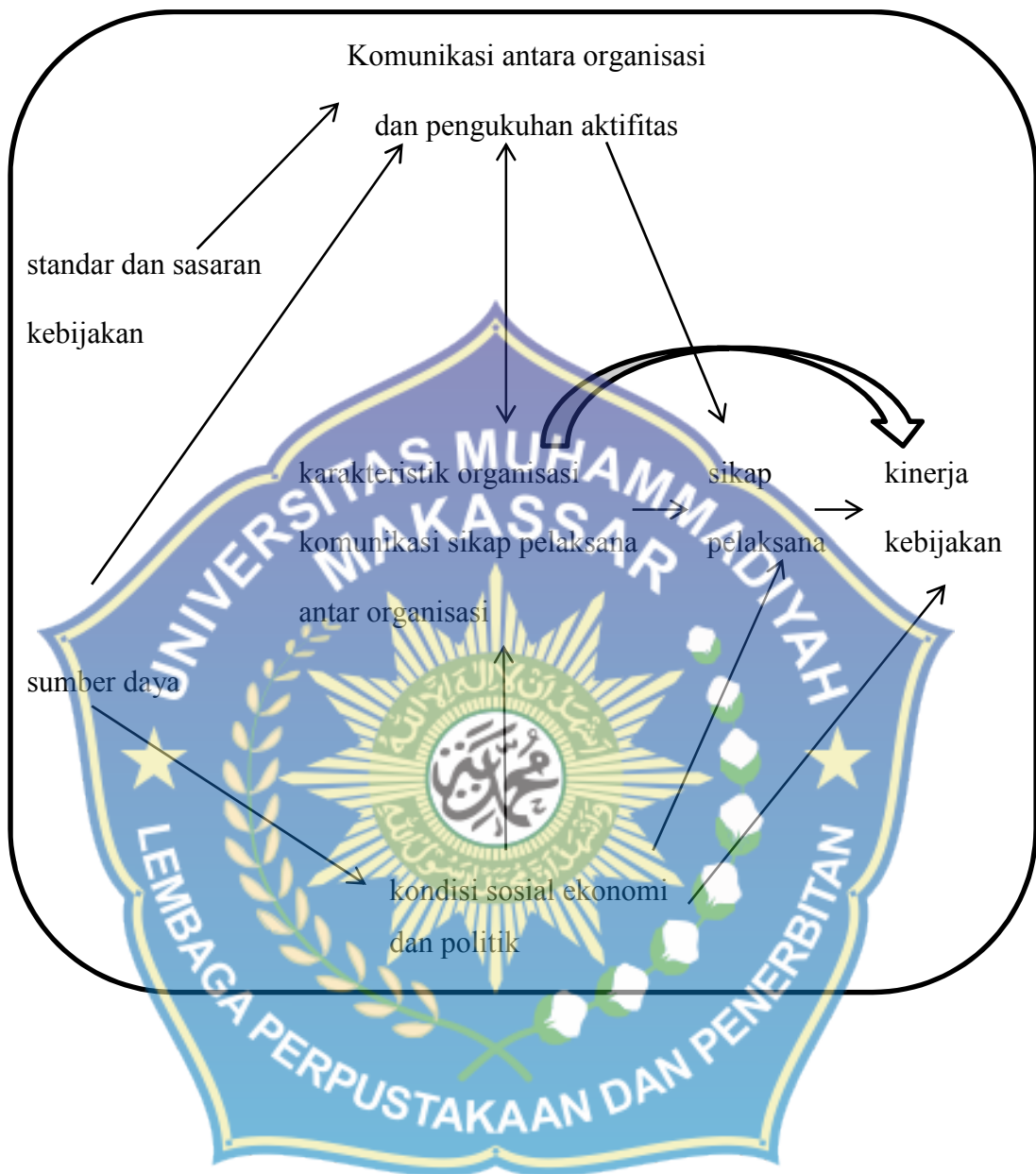
policy) yang dapat mempengaruhi implementasi dan dinamika hubungan (konflik, dukungan, dll) dengan penerima implementasi sebagaimana yang dilakukan oleh beberapa penulis sebelumnya, tapi juga mempertimbangkan konteks lingkungan dimana dan oleh siapa kebijakan tersebut dilakukan dilaksanakan serta kondisi-kondisi sumberdaya implementasi yang diperlukan.

c. Model implementasi kebijakan Van Horn dan Van Meter. “Implementasi kebijakan public berjalan secara *linear* dari kebijakan publik” Van Horn dan Van Meter menunjukkan beberapa unsur yang mungkin berpengaruh terhadap suatu organisasi dalam implementasi kebijakan, yaitu:

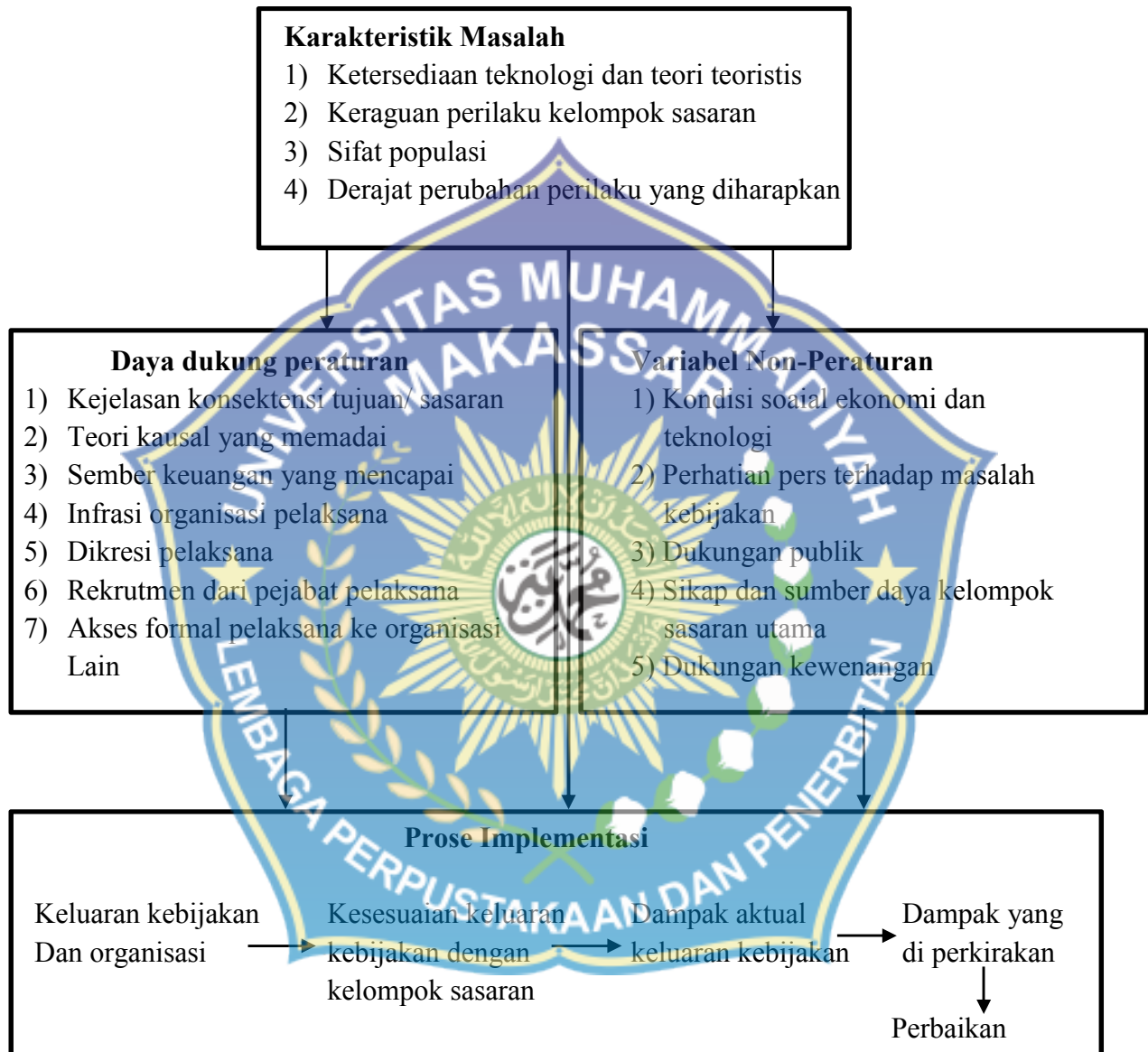
- 1) Aktivitas implementasi dan komunikasi antar organisasi.
- 2) Karakteristik dari agen pelaksana.
- 3) Kondisi ekonomi, sosial, dan politik
- 4) Kecenderungan (disposisi) dari pelaksana

Model yang dikembangkan oleh Van Meter dan Van Horn tersebut tampak pada gambar berikut ini:





Dalam gambar Model Kerangka Analisis Implementasi Sabatier dan Mazmanian tampak sebagai berikut:



Model yang diajukan oleh Sabatier dan Mazmanian ini jau lebih kompleks karena berusaha menjangkau semua variabel yang secara rasional dapat berpengaruh terhadap jalannya proses implementasi dan hasilnya. Secara teoritik alur midel tersebut mudah diikuti dan memudahkan kita memahami

logika berfikir bagaimana seharusnya merancang struktur proses implementasi, factor-faktor apa saja yang dapat mempengaruhinya dan kerennanya perlu diwaspadai agar implementasi dapat lebih berhasil.

3. Faktor Penghambat dan Pendukung Implementasi Kebijakan

a. Faktor Penghambat

Menurut Bambang Sunggono (1994:144-145), Penghambat Implementasi Kebijakan yaitu:

1) Isi Kebijakan

Pertama, implementasi kebijakan gagal karena masih samarnya isi kebijakan, maksudnya sarana-sarana dan penerapan prioritas, atau program-program kebijakan terlalu umum atau sama sekali tidak ada. *Kedua*, karena kurangnya ketetapan intern maupun ekstern dari kebijakan yang akan dilaksanakan. *Ketiga*, kebijakan yang akan diimplementasikan dapat juga menunjukkan adanya kekurangan-kekurangan yang sangat berarti. *Keempat*, penyebab lain dari timbulnya kegagalan suatu kebijakan publik dapat terjadi karena kekurangan-kekurangan yang menyangkut sumber daya pembantu, misalnya yang menyangkut waktu, biaya/dana, dan tenaga manusia.

2) Informasi

Implementasi kebijakan publik mengasumsikan bahwa para pemegang peran yang terlibat langsung mempunyai informasi yang perlu atau sangat berkaitan untuk dapat memainkan perannya dengan baik.

Informasi ini justru tidak ada, misalnya akibat adanya gangguan komunikasi.

3) Dukungan

Pelaksanaan suatu kebijakan publik akan sangat sulit apabila pada pengimplementaian tidak cukup dukungan untuk pelaksanaan kebijakan tersebut.

4) Pembagian Potensi

Sebab-sebab yang berkaitan dengan gagalnya implementasi suatu kebijakan public juga ditentukan aspek pembagian potensi diantara para pelaku yang terlibat dalam implementasi. Dalam hal ini berkaitan dengan deferensiasi tugas dan wewenang organisasi pelaksana. Struktur organisasi pelaksana dapat menimbulkan masalah-masalah apabila pembagian wewenang dan tanggung jawab kurang disesuaikan dengan pembagian tugas atau ditandai oleh adanya pembatasan-pembatasan yang kurang jelas (Bambang Sunggono 1994:149-153).

Menurut James Anderson, faktor-faktor yang menyebabkan anggota masyarakat tidak memenuhi dan melaksanakan suatu kebijakan publik, yaitu:

- 1) Adanya konsep ketidak patuhan selektif terhadap hukum dimana terdapat beberapa peraturan perundang-undangan atau kebijakan publik yang bersifat kurang mengikat individu-individu.

- 2) Karena anggota masyarakat dalam suatu kelompok mempunyai gagasan atau pemikiran yang tidak sesuai atau bertentangan dengan peraturan hukum dan keinginan pemerintah.
- 3) Adanya keinginan untuk mencari keuntungan dengan cepat diantaranya bertindak dengan menipu atau dengan jalan melawan hukum.
- 4) Adanya ketidakpastian hukum atau ketidakjelasan ukuran kebijakan yang mungkin saling bertentangan satu sama lain, yang dapat menjadi sumber ketidakpatuhan orang pada hukum atau kebijakan publik.
- 5) Apabila suatu kebijakan ditentang secara tajam (bertentangan) dengan sistem nilai yang dianut masyarakat secara luas atau kelompok-kelompok tertentu dalam masyarakat. (Bambang Sunggono 1994:144-145).

b. Faktor Pendukung

Dalam proses implementasi sebuah kebijakan, para ahli mendefinisikan berbagai faktor pendukung yang mempengaruhi keberhasilan implementasi sebuah kebijakan. Menurut Teori Proses Implementasi Kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn, faktor-faktor yang mendukung implementasi kebijakan yaitu:

- 1) Ukuran-Ukuran dan Tujuan Kebijakan. Tujuan-tujuan dan sasaran suatu program yang akan dilaksanakan harus diidentifikasi dan diukur karena implementasi tidak dapat berhasil atau mengalami kegagalan bila tujuan-tujuan itu tidak dipertimbangkan.
- 2) Sumber-Sumber Kebijakan. Sumber kebijakan yang dimaksud adalah mencakup dana atau perangsang lain yang mendorong dan memperlancar

implementasi yang efektif.

- 3) Komunikasi Antara Organisasi dan Kegiatan-Kegiatan Pelaksanaan.. Implementasi dapat berjalan efektif bila disertai dengan ketetapan komunikasi antar para pelaksanaan.
- 4) Karakteristik Badan-Badan Pelaksanaan. Karakteristik badan-badan pelaksanaan erat kaitannya dengan struktur birokrasi, struktur birokrasi yang baik akan mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan.
- 5) Kondisi Ekonomi, Sosial, dan Politik. Kondisi ekonomi, social dan politik dapat mempengaruhi badan-badan pelaksana dalam pencapaian implementasi kebijakan.
- 6) Kecenderungan Para Pelaksana (*Implementers*). Intensitas kecenderungan-kecenderungan dari para pelaksana kebijakan akan mempengaruhi keberhasilan pencapaian kebijakan. (Budi Winarno 2002:110). Kebijakan yang dibuat oleh pemerintah tidak hanya ditujukan dan dilaksanakan pula oleh seluruh masyarakat yang berada dilingkungannya.

D. Definisi dan Konsep Implementasi Kebijakan Publik

Menurut Mazmanian dan Sabastier (Wahab Abdul Solichin, 2008:81) menyebutkan bahwa implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijakn dasar biasanya dalam bentuk Undang-Undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau badan peradilan lainnya. Implementasi merupakan salah satu fungsi manajemen, sebagaimana dikemukakan oleh Koontz (2003) dalam Winardi (2005:29), bahwa manajemen

merupakan upaya secara kolektif dengan menggunakan peralatan dan dana untuk mencapai tujuan.

Proses implementasi terkait erat dengan kebijakan, untuk kebijakan yang sederhana, implementasi hanya melibatkan satu badan yang bersifat makro, maka usaha-usaha implementasi akan melibatkan berbagai perilaku (*actors*) dalam implementasi, Ripley dan Frankin dalam Subarsono (2005:88-89) menyatakan, implementasi bukan saja ditunjukkan oleh banyak aktor atau unit organisasi yang terlibat, tetapi juga dikarenakan proses implementasi dipengaruhi oleh berbagai variabel yang kompleks, baik variabel yang individual maupun variabel operasional dan masing-masing variabel pengarah tersebut juga saling berinteraksi satu sama lain.

Setelah ditetapkan suatu kebijakan berarti masalah yang dihadapi sudah terselesaikan. Jika suatu kebijakan telah dirumuskan dan diputuskan maka dibutuhkan suatu sistem untuk melaksanakan kebijakan tersebut. Implementasi kebijakan sesungguhnya bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik keputusan-keputusan kedalam prosedur-prosedur rutin, melainkan lebih dari itu ialah menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan merupakan aspek yang penting dari keseluruhan proses kebijakan. Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya.

Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, maka dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-

program atau melalui formulasi kebijakan *drivate* atau turunan dari kebijakan publik tersebut (Winarmo 2008:36). Implementasi kebijakan dapat di simpulkan sebagai suatu proses tindakan yang di lakukan oleh individu atau kelompok setelah peraturan atau keputusan di tetapkan untuk mencapai tujuan dengan di dukung oleh peralatan, aparat pelaksana dan biaya. Suatu Negara akan menjadi efektif bila di laksanakan dan mempunyai dampak positif bagi masyarakat.

Menurut Cleaves dalam (Wahab Abdul Sholichin, 2001:59), menyatakan bahwa implementasi kebijakan sesungguhnya bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik kedalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi.

Menurut Mazmanian dan Sabastier dalam (Wahab Abdul Sholichin 2008:81) bahwa peran penting dari analisis implementasi kebijakn adalah mengindetifikasi variabel-variabel yang mempengaruhi tercapainya tujuan-tujuan formal pada keseluruhan proses implementasi antara lain meliputi:

1. Mudah tidaknya masalah yang digarap dikendalikan.
2. Kemampuan keputusan kebijakan untuk menstruktur secara tepat proses implementasi.
3. Pengaruh langsung berbagai variabel politik terhadap keseimbangan dukungan bagi tujuan yang termuat dalam keputusan kebijakan tersebut.

Van Meter dan Van Horn dalam (Agustino 2008:140) mendefinisikan implementasi kebijakan, sebagai tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tarcapainnya tujuan-tujuan yang telah digariskan

dalam keputusan kebijaksanaan. Dari beberapa pendapat para ahli yang disimpulkan, implementasi kebijakan adalah suatu proses pelaksanaan dari kebijakan itu sendiri.

Apabila kita mengacu pada pandangan yang dikemukakan para ahli yang menyimpulkan bahwa peran birokrasi dalam implementasi kebijakan, baik ditingkat pusat maupun daerah berkaitan upaya mempengaruhi perilaku pihak-pihak yang terlibat dalam pelaksanaan kebijakan tersebut (Wahab Abdul Solichin, 2002:65). Dengan demikian, implementasi kebijakan Negara pada umumnya diserahkan pada lembaga-lembaga pemerintahan (birokrasi) dari berbagai jenjangnya sampai jenjang pemerintahan yang rendah, sehingga setiap pelaksanaannya masih memerlukan pembentukan kebijakan teknis dalam wujud peraturan perundang-undangan dan atau surat-surat keputusan.

E. Konsep Angkutan Darat dan Angkutan Umum

Angkutan darat adalah segala macam bentuk pemindahan barang atau manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah roda transportasi yang di gerakkan oleh manusia dengan di dukung suatu infrastruktur jalan. Pergerakan ini ditujukan untuk mempermudah manusia melakukan aktifitas sehari-hari untuk memperoleh biaya kehidupannya. Sedangkan angkutan umum merupakan salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan dari “kendaraan pribadi”.

Menurut Nasution (2004:30) terdapat 5 (lima) unsur angkutan, yaitu: a) Manusia, yang membutuhkan transportasi, b) Barang, yang diperlukan manusia, c)

Kendaraan, sebagai sarana transportasi, d) Jalan, sebagai sarana transportasi, e) Organisasi, sebagai pengelola transportasi. Perpindahan itu sendiri dilandasi akibat proses interaksi manusia karena adanya hukum keterbatasan, yang mayoritas keterbatasan tersebut adalah keterbatasan produksi, ruang pekerjaan dan bahan baku yang selalu tersedia secara merata dimuka bumi. Efek dari adanya kebutuhan perpindahan/pergerakan orang atau barang akan menimbulkan suatu tuntutan untuk penyediaan sarana dan prasarana pergerakan supaya tercipta suatu pergerakan yang berlangsung aman, nyaman dan lancar serta ekonomis dari segi waktu dan biaya.

1. Pentingnya Angkutan Umum Memiliki Izin Angkutan

Untuk menjamin ketertiban dan kelancaran serta untuk mendapatkan kelangsungan pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum, upaya pengendalian dan pembinaan secara intensif, dilaksanakan dalam bentuk pembinaan izin angkutan. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Dalam Pasal 140 yang dimaksudkan dengan angkutan adalah “Lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap, baik berjadwal maupun tidak terjadwal”.

Tujuan pemberian izin angkutan selain untuk menciptakan iklim usaha yang sehat dibidang pengangkutan umum, untuk mengendalikan kelangsungan perusahaan angkutan umum, dan untuk mengendalikan kelangsungan perusahaan angkutan umum, dan untuk mengusahakan seoptimal mungkin arus

penumpang dan barang yang seimbang serta menggali sumber-sumber dan menambah pendapatan asli daerah.

Izin angkutan umum adalah pembayaran atas pemberian izin angkutan bagi setiap pengusaha pengangkutan dengan kendaraan bermotor umum dalam hal ini angkutan yang beroperasi sebagai angkutan umum. Izin angkutan sangat penting dimiliki oleh semua angkutan umum khususnya angkutan penumpang, agar terciptanya ketertiban dan kelancaran berlalu lintas agar tidak terjadi kecurangan dengan armada kendaraan mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum yang jelas-jelas melanggar aturan perizinan angkutan.

F. Kerangka Pikir

Kebijakan harus bisa terimplementasikan dengan baik, untuk membuat suatu implementasi kebijakan tersebut sejalan dengan teori Soren C. Winter, maka standar penelitian yang dapat dipakai adalah a) perilaku organisasi kelompok sasaran, c) perilaku birokrasi pelaksanaan di tingkat bawah, d) respon kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat, keempat aspek pengamatan ini dapat mendorong seorang implementor untuk secara khusus bisa mengimplementasikan isi kebijakan, baik pada dimensi hukum dan terutama kelogisannya dalam mencapai tujuan, maupun konteks kebijakan, kondisi lingkungan yang mempengaruhi seluruh proses kebijakan.

Penertiban adalah tindakan memertibkan, dimana tindakan penertiban terdiri atas 2 (dua), yaitu: (1). Terhadap fisik bangunan, (2). Terhadap pelaku bangunan. Kedua hal tersebut berkaitan dengan kenyataan yang tampak di

Terminal Daya, dimana pembangunan kios yang terkesan semrawut dan menyalahi aturan pemerintahan tentang tata kelola ruang. Berdasarkan penjelasan yang telah diuraikan sebelumnya penulis akan menjelaskan mengenai Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar, yang dapat dilihat dari bagan kerangka pikir berikut ini:

Gambar 1. Bagan Kerangka Pikir



G. Fokus Penelitian

Berdasarkan uraian kerangka pikir maka yang menjadi fokus penelitian dalam penelitian ini adalah “Bagaimana Kebijakan Penertiban Angkutan Umum dan Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar”.

H. Deskripsi Fokus Penelitian

Berdasarkan uraian kerangka pikir di atas maka yang menjadi deskripsi fokus penelitian dalam penelitian ini adalah Implementasi Kebijakan Penertiban

Angkutan umum dan kebijakan angkutan umum agar mempermudah melakukan klarifikasi di dalam meneliti. Adapun deskripsi fokus yang diuraikan oleh peneliti semoga dapat terciptanya ketertiban berlalu lintas. Beberapa hal yang perlu diperhatikan dalam mengimplementasikan kebijakan penertiban angkutan umum. Adapun definisi fokus diantaranya yaitu:

1. Implementasi kebijakan dipandang dari pengertian yang luas, merupakan tahap dari proses kebijakan segera setelah penetapan Undang-Undang Implementasi mengenai implementasi kebijakan penertiban angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar.
2. Ke tiga variabel tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:
 - a. Perilaku organisasi kelompok sasaran yang merupakan pelaksana implementasi kebijakan penertiban angkutan umum.
 - b. Perilaku organisasi pelaksana ditingkat bawah implementasi kebijakan penertiban angkutan umum
 - c. Respon kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat objek implementasi kebijakan penertiban angkutan umum.
3. Kebijakan Penertiban Angkutan
 - a. Harus memiliki surat izin angkutan, karena telah ditetapkan pada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan yang diteapkan dalam Peraturan Daerah No. 14 Tahun 2002 tentang perizinan angkutan umum didalam Wilayah Kota Makassar.
 - b. Angkutan umum harus masuk terminal, agar terciptanya berlalu lintas karena sudah menjadi ketetapan UU Nomor 22 Tahun 2009 yang harus di

ikuti bahwa *“setiap kendaraan bermotor umum wajib singgah di terminal yang sudah ditentukan”*.

- c. Angkutan umum harus membayar retribusi sehingga dapat menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD) karena sudah ditetapkan dalam Surat Keputusan Wali Kota Makassar No. 900/1010/Kep/VII/2013 tentang *“Bahwa Angkuta Umum wajib membayar retribusi”*.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Waktu dan Lokasi Penelitian

1. Waktu penelitian dilaksanakan selama 2 (dua) bulan setelah selesai seminar proposal.
2. Lokasi penelitian ini dilaksanakan di Terminal Daya Kota Makassar.

B. Jenis Penelitian dan Tipe Penelitian

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian tentang “Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum di Terminal Daya Kota Makassar” ini dilaksanakan melalui pendekatan kualitatif dengan model analisis deskriptif. Dalam penelitian ini sangat penting untuk memahami kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah dalam menanggulangi penertiban angkutan umum yang terjadi di terminal Daya Kota Makassar.

Sehingga salah satunya dilakukan metode pengamatan dan teknik pengambilan data dari pendekatan kualitatif. Hal ini sejalan dengan apa yang dikemukakan oleh Sugiyono (2013), bahwa penelitian kualitatif memiliki karakteristik yang lebih menekankan makna (data dibalik yang teramati).

2. Tipe Penelitian

Tipe penelitian tentang Implementasi kebijakan penertiban angkutan umum adalah penelitian deskriptif kualitatif dengan mengambil data dari informan Direktur Utama Terminal Daya dan sebagian kecil Aparat Dinas

Perhubungan Kota Makassar dan para staf melalui obserfasi lapangan, wawancara dan pengumpulan data penertiban angkutan.

C. Sumber Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini bersumber dari para informan, hasil observasi terhadap peristiwa dan keadaan data yang diambil dari Dinas Perhubungan dan Terminal Daya Makassar atas kebijakan pemerintah, dan fakta-fakta dokumen yang berkaitan dengan focus penelitian. Berkaitan dengan hal itu pada penelitian ini akan digunakan jenis data dan sumber data sebagai berikut:

1. Data Primer, yaitu data yang sumbernya diperoleh dari hasil pengamatan langsung terhadap objek yang diteliti. Sumber datanya diperoleh melalui kuesioner, wawancara dan observasi langsung terhadap obyek penelitian,
2. Data Sekunder, yaitu data yang sumbernya diperoleh dari perpustakaan, referensi, dokumntasi dan bahan-bahan yang berkaitan dengan fokus penelitian. Pengumpulan data sekunder diperoleh dengan cara menelaah secara kritis refemsi-referensi.

D. Informan Penelitian

Informan penelitian yang berfungsi sebagai perencana, menetapkan fokus penelitian, memilih informan sebagai sumber data, pelaksana pengumpulan data, menilai kualitas data, menganalisa data, menafsirkan data dan membuat kesimpulan hasil penelitian. Berikut daftar informan dalam penelitian

Tabel 1. Informan

No	INFORMAN	JUMLAH
1.	Direktur Utama Terminal Daya Kota Makassar	1 Orang
2.	Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Makassar	1 Orang
3.	Kepala Bidang Penertiban dan Keamanan Terminal Daya Kota Makassar	1 Orang
4.	Ketua Pelaksana Organda	1 Orang
5.	Kepala Bidang Lalu Lintas Angkutan Jalan Dinas Perhubungan	1 Orang
6.	Supir Angkutan Umum	2 Orang
7.	Penumpang	3 Orang
8.	JUMLAH	10 Orang

Sumber: diolah dari data dan staf karyawan terminal Daya Kota.

E. Teknik Pengumpulan Data

Data dalam penelitian dikumpulkan dengan menggunakan kombinasi teknik pengumpulan data sebagai berikut:

1. Wawancara (*interview*) yaitu teknik pengumpulan data dengan melakukan wawancara untuk memperoleh informasi dari responden serta informan yang relevan dengan penelitian.
2. Pengamatan (*observasi*) dilakukan dengan cara mengaitkan dua hal, yaitu informasi (apa yang terjadi) dengan konteks (hal-hal yang terjadi di sekitarnya) sebagai proses pencarian makna. Observasi ini menyangkut pula pengamatan non perilaku (*nonbehavioral observation*). Dengan pengamatan ini diharapkan dapat dicatat peristiwa dalam situasi yang berkembang di lapangan dan sebagai *re-check* data.
3. Dokumentasi yaitu memperoleh data melalui dokumen (arsip) yang ada hubungannya dengan masalah yang diteliti dan mengambil foto-foto dilokasi penelitian.

F. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini memuat dua aspek yaitu: a) analisis sebelum dilapangan dengan melakukan analisis data hasil studipendahuluan yang digunakan dalam penentuan fokus penelitian yang berkaitan dengan implementasi kebijakan angkutan darat, b) analisis selama dilapangan dengan menggunakan model Miles *and* Huberman (Sugiono 2012:246) bahwa terdapat beberapa komponen analisis dalam penelitian ini yaitu, pengumpulan data, reduksi data, sajian data dan penerikan kesimpulan. Selanjutnya analisis digunakan dengan memadukan cara interaktif sebagaimana yang diuraikan di bawah ini:

1. Pengumpulan data yaitu peneliti melakukan hasil studi pendahuluan sebelum lapangan dan menganalisis data tersebut untuk keperluan penentuan fokus penelitian dan pengumpulan data setelah di lapangan. Banyaknya data yang terkumpul atau dipeoleh di lapangan tentunya dianalisis untuk merangkum dan memilih hal-hal yang pokok yang dianggap relevan melalui reduksi data.
2. Reduksi data yaitu data yang terkumpul atau diperoleh di lapangan tentunya dianalisis untuk merangkum dan memilih hal-hal pokok yang dianggap relevan melalui reduksi data. Data yang direduksi akan akan memberikan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan dan selanjutnya yang dianggap penting.
3. Penyajian data yaitu setelah data direduksi, peneliti menyajikan teks bersifat naratif atau dalam bentuk tabel dan grafik jika diperlukan agar mudah dipahami.

4. Penarikan kesimpulan yaitu data yang telah disajikan dijadikan dasar untuk melahirkan kesimpulan awal. Kesimpulan tersebut masih bersifat sementara dan akan berubah jika pengumpulan data, selanjutnya ditemukan informasi baru dan terverifikasi maka kesimpulan selanjutnya dilakukan penyempurnaan.

G. Keabsahan Data

Salah satu cara penting dan mudah dalam uji keabsahan hasil penelitian adalah dengan hasil triangulasi peneliti, metode, teori, dan sumber data:

1. Triangulasi Kejujuran Peneliti

Cara dilakukan untuk menguji kejujuran, subjektifitas, dan kemampuan merekam data oleh peneliti di lapangan.

2. Triangulasi Dengan Sumber Data

Dilakukan dengan membandingkan dan mengecek baik derajat kepercayaan suatu informasi yang di peroleh melalui waktu dan cara yang berbeda dalam metode kualitatif yang dilakukan dengan membandingkan data hasil pengamatan dengan hasil wawancara.

3. Triangulasi Dengan Metode

Dilakukan dengan menguji sumber data, memiliki tujuan untuk mencari data dengan metode yang berbeda.

4. Triangulasi dengan teori

Dilakukan dengan mengurai pola, hubungan dan menyertakan penjelasan yang muncul dari analisis untuk mencari tema atau penjelasan pembanding.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum PD Terminal Daya Makassar Metro

Secara khusus kedudukan Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (PDTMM) didasarkan pada Peraturan Daerah Kota Makassar No. 16 Tahun 1999 tentang pendirian Perusahaan Daerah Terminal Makassar Metro (Lembaran Daerah Kota Makassar No. 16 Tahun 1999 seri D Nomor 33) sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006 (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2006). Disamping itu pengelolaan terminal Penumpang (Lembaran Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2006). Adapun Organisasi dan Tata Kerja, tugas pokok dan fungsinya diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 16 Tahun 1999 tentang Organisasi dan Tata Kerja, tugas pokok dan fungsinya adalah memberikan pelayanan jasa terminal terhadap sarana Angkutan Darat Antar Provinsi dan Antar Kabupaten dan Kota di Sulawesi serta Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 13 tahun 2000 tentang ketentuan-ketentuan pokok badan pengawa, dreksi dan kepegawaian perusahaan daerah Terminal Makassar Metro Kota Makassar.

PD Terminal Metro berada dalam wilayah Kota Makassar tepatnya Jalan Kapasa Raya No. 33 Daya Makassar Kelurahan Metro. Dipimpin oleh seorang Direktur Utama (Dirut) dan dibantu oleh seorang Direktur Umum (Dirum) dan Direktur Operasional (Dirops). Sedangkan secara organisasi PD. Terminal Makassar Metro di dasarkan pada Surat Keputusan Walikota Makassar Nomor 7039 Tahun 1999 Tanggal 27 Oktober 1999. Dalam keputusan walikota Makassar

tersebut PD Terminal Makassar Metro dipimpin oleh seorang Direktur Utama. Dalam menjalankan tugasnya Direktur Utama dibantu oleh dua orang Direktur yaitu Direktur Umum dan Direktur Operasional.

Direktur Umum membawahi bagian umum keuangan. Adapun dalam menjalankan tugasnya bagian umum dibantu oleh seksi-seksi yang terdiri dari seksi administrasi dan kepegawaian, seksi perlengkapan dan seksi hukum dan humas. Sedangkan bagian keuangan dibantu oleh seksi anggaran, seksi pembuka dan seksi kas.

Direktur Operasional membawahi bagian produksi dan bagian pengelolaan. Dalam menjalankan tugasnya bagian produksi dibantu oleh seksi pendataan, seksi jasa/pengiriman serta unit-unit yang terdiri dari unit bus sekolah dan unit terminal mallengkeri. Sedangkan bagian pengelolaan dibantu oleh seksi-seksi yang terdiri dari seksi pengaturan parker, seksi pemeliharaan kebersihan, dan seksi keamanan dan ketertiban.

1. Visi, Misi dan sumber daya Terminal Daya Kota Makassar

- a. Visi *“Menjadi Pusat Pelayanan Jasa Terminal Angkutan Darat yang Profesional di Kawasan Timur Indonesia”*. Visi tersebut mengandung makna bahwa sebagai perusahaan yang bergerak dibidang jasa dan pelayanan, PD. Terminal Makassar Metro berusaha secara maksimal dalam meningkatkan kinerja dan pelayanannya sehingga menjadi pusat pelayanan jasa terminal angkutan darat yang dilakukan secara professional dalam Wilayah Kawasan Timur Indonesia (KTI) pada Tahun 2017 hingga yang akan datang

b. Misi, dalam rangka mewujudkan Visi diatas maka harus didukung oleh Misi yang jelas sebagai berikut:

- 1) Senantiasa memberikan pelayanan jasa terminal secara maksimal bagi penumpang/pengguna jasa dan pengusaha angkutan darat secara professional.hal ini menjadi penting dalam memberi kepuasan pada pengguna jasa sehingga dapat meningkatkan pemasukan (*income*) demi kemajuan perusahaan.
- 2) Mengembangkan sistem informasi mengenai pelayanan jasa terminal angkutan darat antar Provinsi yang ada di Sulawesi. Sebagai pusat pelayanan di bidang jasa terminal di Indonesia Timur, PD. Terminal Makassar Metro harus mengembangkan system informasi yang lebih baik dan berkualitas guna menjamin terlaksananya pelayanan pada pengguna jasa terminal terminal yang lebih baik.
- 3) Membangun jaringan kerjasama peningkatan pelayanan jasa terminal angkutan darat antar Provinsi serta antar Kabupaten dan Kota. PD. Terminal Makassar Metro harus membangun jaringan kerjasama yang baik antar Provinsi serta Kabupaten/Kota yang ada secara bersama-sama meningkatkan pelayanan jasa yang memberi kepuasan pada pengguna jasa.
- 4) Memberi pelayanan secara optimal kepada masyarakat sekaligus menunjang peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kota Makassar. Pelayanan yang baik merupakan indikator utama yang harus dimiliki oleh setiap perusahaan dalam mencapai tujuan yang ingin dicapai. Oleh

karena itu, dalam mengejar peningkatan Pendapatan Asli Daerah (PAD) di Kota Makassar. PD. Terminal Makassar Metro harus meningkatkan pelayanan kepada masyarakat khususnya pengguna jasa terminal.

2. Sumber Daya Manusia Terminal Daya Kota Makassar.

a. Data Umum

PD. Terminal Daya Makassar Metro adalah organisasi yang dibentuk berdasarkan Peraturan daerah Nomor 7039 Tahun 1999 Tentang Organisasi dan Tata Kerja PD. Terminal Makassar Metro. Secara umum gambaran PD. Terminal Makassar Metro sebagai berikut:

1) Kondisi Karyawan dan Karyawati

Jumlah karyawan dan karyawati PD. Terminal Makassar Metro seluruhnya adalah 93 Orang. Sedangkan karyawan dan karyawati menurut jenis kelamin sebagai berikut:

Laki-Laki : 74 Orang

Perempuan : 19 orang

Pengelolaan PD. Terminal Makassar Metro secara teknis di laksanakan sepenuhnya oleh organisasi yang bergabung dalam struktur organisasi perusahaan PD. Terminal Makassar Metro. Dari segi teknis dan operasional, PD. Terminal Makassar Metro mengelola beberapa pelayanan jasa yang terdiri dari:

- Angkutan Antar Provinsi (AKAP) sebanyak : 33 Unit/Hari
- Angkutan Antar Kota (AKDP) sebanyak : 11 Unit/Hari
- Panter besar (lambat) : 223 Unit/ Hari

Jumlah kendaraan angkutan antar Provinsi dan antar Kota yang masuk di Terminal setiap harinya sebanyak 33 kendaraan, sedangkan yang keluar dari Terminal setiap harinya adalah sebanyak 32 kendaraan. Seperti yang telah dilakukan sebelumnya bahwa Sumber Daya Manusia yang dimiliki oleh PD. Terminal Makassar Metro saat ini sudah tergolong memadai, meskipun masih perlu peningkatan secara optimal pada masa yang akan datang. Adapun jumlah total pegawai yang dimiliki saat ini sebanyak 93 orang dengan rinci sebagai berikut:

Tabel 2. Jumlah Total Pegawai

No	URAIAN	JUMLAH	KET
1.	Direksi	3 Orang	
2.	Kepala Bagian	4 Orang	
3.	Kepala Seksi	11 Orang	
4.	Kepala Unit	2 Orang	
5.	Pegawai / Staf	73 Orang	
6.	JUMLAH	93 Orang	

Sementara itu kondisi pegawai berdasarkan Jenis Kelamin adalah sebagai berikut:

Tabel 3. Jenis Kelamin

No	JENIS KELAMIN	JUMLAH	KET
1.	Laki-Laki	74 Orang	
2.	Perempuan	19 Orang	
3.	JUMLAH	93 Orang	

Kondisi pegawai berdasarkan kualifikasi tingkat Pendidikan sebagai berikut:

Tabel 4. Jenis Kelamin

No	TINGKAT PENDIDIKAN	KONTRAK	ORGANIK
1.	Pasca Sarjana (S2)	Tidak Ada	Tidak Ada
2.	Sarjana (S1)	20 Orang	11 Orang
3.	Diploma Tiga	2 Orang	3 Orang
4.	SMA/Sederajat	29 Orang	26 Orang
5.	SMP/ Sederajat	Tidak Ada	Tidak Ada
6.	SD	Tidak Ada	2 Orang
7.	JUMLAH	51 Orang	42 Orang

Dari kualifikasi Pendidikan yang dimiliki di atas nampak bahwa Sumber Daya Manusia yang dimiliki oleh PD. Terminal Makassar Metro sudah cukup memadai, namun yang perlu mendapat pembennahan adalah bagaimana meningkatkan kinerja dan motivasi kerja yang lebih baik.

Sumber Daya Manusia PD. Terminal Makassar Metro akan semakin memacu motivasi dan kinerja karyawan agar dapat bekerja lebih baik lagi. Sedangkan jumlah karyawan yang ada saat ini sebanyak 93 orang, ada kemungkinan akan di evaluasi secara professional berdasarkan kemampuan, pengetahuan dan keterampilan yang dimiliki oleh pihak direksi sehingga ada keseimbangan antara tenaga yang ada dengan tingkat pekerjaan yang tersedia.

Untuk memaksimalkan kinerja pegawai yang ada, PD. Terminal Makassar Metro akan mengkaji ulang pegawai yang ada, dengan tugas dan tanggung jawab yang jelas.

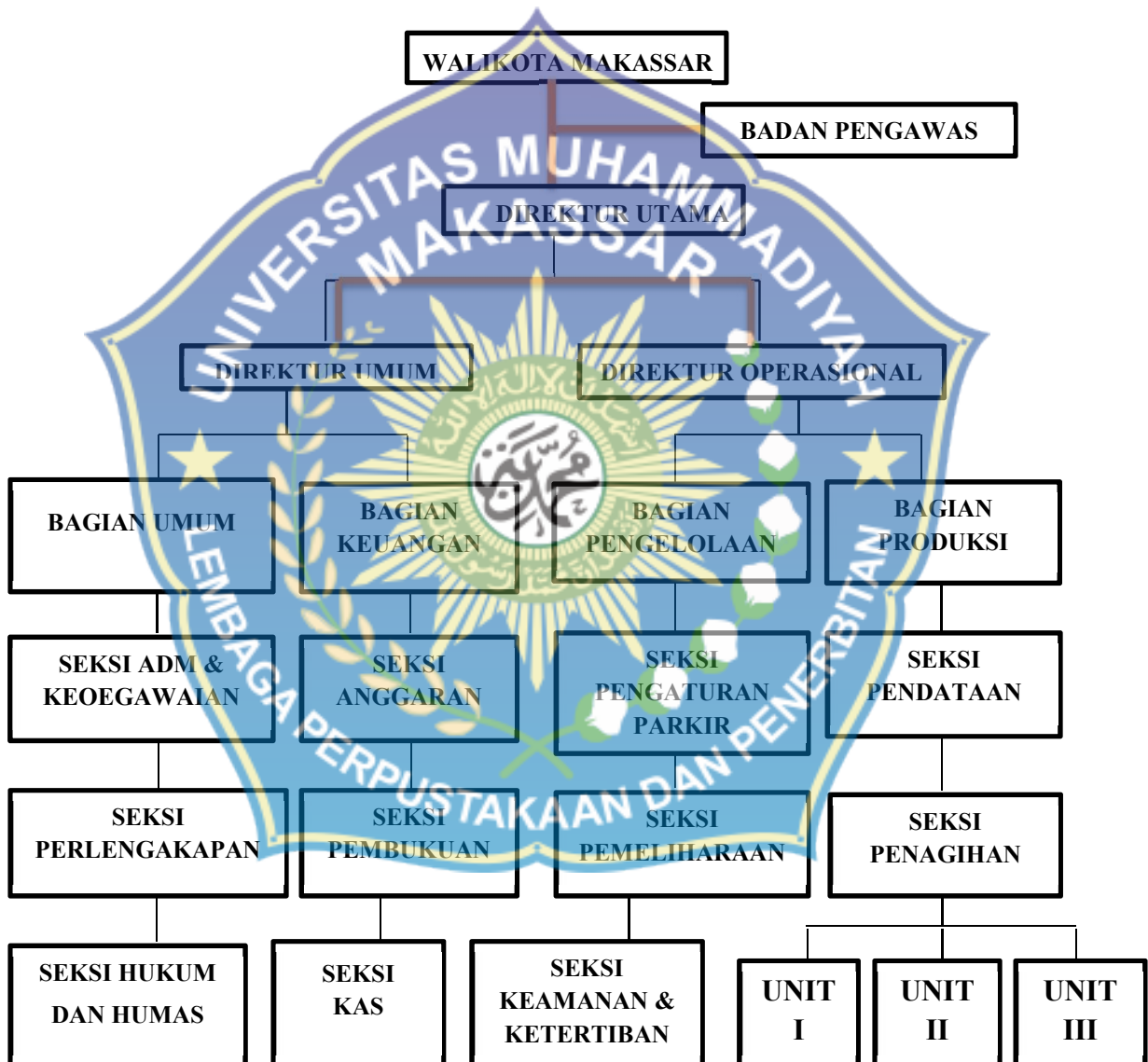
3. Aspek Operasional dan Mannagemant

Berdasarkan *SK Walikota Makassar Nomor 7039 Tahun 1999 Tentang Organisasi dan Tata Kerja PD. Terminal Makassar metro*, tugas pokok dan fungsinya adalah memberikan jasa terminal terhadap sarana angkutan darat dan

Provinsi dan antar Kabupaten dan Kota Sulawesi. Adapun struktur organisasi PD. Terminal Makassar Metro sesuai Surat Keputusan tersebut diatas adalah sebagai berikut:

BAGAN STRUKTUR ORGANISASI PD TERMINAL MAKASSAR

METRO KOTA MAKASSAR



Keterangan:

— : Garis Komando

— : Garis Koordinasi

Berdasarkan bagan diatas, maka berikut diuraikan tugas dan tanggung jawab setiap bagian. Untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsi PD. Terminal Makassar Metro dipimpin oleh:

- a. Direktur Utama
- b. Direktur Umum
- c. Direktur Operasional

Adapun tugas dan tanggung jawab masing-masing adalah sebagai berikut:

1. Direktur Utama

Direktur Utama mempunyai tugas:

- a. Merencanakan kegiatan perusahaan daerah untuk jangka panjang, mengawasi dan mengkoordinir dalam bidang teknik pengelolaan terminal, bidang umum termasuk pengelolaan keuangan dan administrasi untuk mencapai tujuan.
- b. Merumuskan strategi perusahaan daerah dan menjelaskan kebijakan yang ditetapkan oleh Badan Pengawas dalam melaksanakan Operasi Perusahaan Daerah sesuai Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku.
- c. Memelihara suasana kerja yang baik dalam seluruh organisasi yang berusaha mencapai taraf efisiensi dan administrasi yang baik.
- d. Secara berkala meninjau kembali dan menilai berbagai fungsi perusahaan daerah.
- e. Mengambil inisiatif dalam penempatan, pemindahan dan pemberhentian pegawai serta menentukan batas gantirugi sesuai dengan peraturan yang berlaku.

f. Memelihara hubungan baik dengan pihak dan mewakili perusahaan keluar.

2. Direktur umum

Direktur Umum mempunyai tugas:

- a. Mengkoordinasikan dan mengendalikan kegiatan dibidang administrasi umum, keuangan dan kesekretarian.
- b. Mengkoordinasikan dan mengendalikan kegiatan pengadaan dan perlengkapan.
- c. Merencanakan dan mengendalikan sumber-sumber pendapatan, serta mengatur penggunaan kekayaan perusahaan.
- d. Mengendalikan pendapatan baik dari hasil pemungutan tarif angkutan dan jasa terminal maupun dari sector lain-lainnya.
- e. Mengadakan kerja sama yang erat dengan Direktur Operasi dalam mengatur, mengawasi, menyediakan fasilitas dan material yang dibutuhkan dalam kelancaran kegiatan dalam bidang operasional.
- f. Mengawasi penyusunan anggaran belanja/ menetapkan model kerja perusahaan, merumuskan dan menetapkan kebijaksanaan perusahaan keuangan lebih efektif bersama atau tanpa melalui tender.
- g. Membuat penilaian dan persetujuan semua pembelian untuk keperluan operasional atau tanpa melalui tender.
- h. Mengadakan penyelenggaraan pembukuan yang “*Up To Date*” dan menilai laporan keuangan untuk mengusulkan perbaikan pada posisi keuangan dan persediaan barang kepada Direktur Utama.

- i. Mengawasi dan mengusahakan pengalihan uang dari langganan/pemakai jasa bangunan terminal secara intensif dan efektif.
 - j. Menetapkan kebijaksanaan dan menandatangani Surat edaran dan Pengumuman mengenai tata tertib Perusahaan Daerah dan Kepegawaian yang dapat memperlancar kegiatan dan meningkatkan efisiensi kerja pada karyawan atas persetujuan Direktur Utama.
 - k. Mengusulkan kepada Direktur utama penyesuaian tariff dan jasa Terminal serta kebijaksanaan perubahan dalam bidang kepegawaian, sesuai dengan perkembangan dan keadaan perusahaan.
 - l. Memelihara hubungan baik dengan berbagai pihak dan mewakili Perusahaan Daerah keluar dengan sepengetahuan Direktur Utama.
 - m. Mengatur cara pelayanan sebaik-baiknya bagi masyarakat dan pengguna jasa terminal lainnya.
 - n. Melaksanakan tugas-tugas lain diberikan oleh direktur Utama.
 - o. Dalam melaksanakan tugas, Direktur Umum dan Keuangan berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Utama.
3. Direktur Operasional
- Direktur Operasional mempunyai tugas:
- a. Mengkoordinasikan dan mengendalikan kegiatan pemungutan tariff angkutan dan jasa terminal lainnya maupun kelancaran dan ketertiban lalu lintas serta keamanan dan ketertiban terminal.
 - b. Mengkoordinasikan dan mengendalikan kegiatan-kegiatan bagian pengelolaan dan bagian produksi.

- c. Merumuskan dan menetapkan kebijaksanaan mengenai peningkatan tariff dan jasa terminal.
- d. Mengatur tata cara pelayanan yang sebaik-baiknya bagi pengusaha angkutan umum maupun masyarakat pengguna jasa terminal lainnya.
- e. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Direktur Utama.

Dalam melaksanakan tugas Direktur Operasional dibantu oleh:

- Bagian Produksi
- Bagian Pengelolaan

Tiap-tiap bagian dipimpin oleh Seorang Kepala Bagian yang dalam melaksanakan tugasnya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Operasional.

1. Kepala Bagian Produksi

Kepala Bagian Produksi mempunyai tugas:

- a. Merencanakan, mengkoordinar dan mengawasi pelaksanaan tugas dari seksi penagihan dan seksi pendataan.
- b. Merencanakan dan menyusun kebutuhan yang akan dipakai dalam operasi pungutan tarif angkutan dan jasa terminal lainnya.
- c. Mengkoordinar dan mengawasi pelaksanaan kegiatan pemungutan tarif angkutan dan jasa terminal serta pengaturan-pengaturan lainnya.
- d. Menganalisa dan mengusulkan kemungkinan penambahan jenis jasa terminal terutama sektor fasilitas untuk meningkatkan sumber pendapatan.

- e. Mengadakan koordinasi dengan bagian-bagian lain yang berkaitan dengan bidang usahanya.
- f. Melakukan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Direksi.

Dalam melaksanakan tugasnya. Kepala bagian Produksi dibantu oleh:

1. Seksi Pendapatn
2. Seksi Jasa.

Tiap seksi masing-masing dipimpin oleh seorang Kepala Bagian yang dalam melaksanakan tugasnya berada dibawah dan bertanggungjawab kepada Kepala Bagian Produksi.

2. Kepala Bagian Pengelola

Bagian Pengelola dipimpin oleh seorang Kepala bagian yang dalam melaksanakan tugasnya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Direktur Operasional:

- a. Merencanakan, mengkoordinir dan mengawasi pelaksanaan tugas dari seksi pengaturan parker, seksi pemeliharaan kebersihan dan seksi keamanan dan ketertiban.
- b. Menyelenggarakan, mengkoordinir dan mengawasi pelaksanaan kegiatan operasional terminal meliputi pengaturan dan ketertiban arus lalu lintas angkutan penumpang umum yang tiba dan yang mampu akan berangkat.
- c. Melaksanakan pembinaan terhadap pengusaha-pengusaha angkutan dan pengusaha-pengusaha lainnya diterminal.

- d. Menyelenggarakan kegiatan pemeriksaan terhadap kegiatan dan kondisi jalan dan kapasitas penumpang untuk angkutan penumpang umum yang tiba dan akan berangkat di terminal sesuai ketentuan yang berlaku.
- e. Menginventarisasi, mencatat dan mengecek jenis dan jumlah angkutan dan penumpang umum yang akan tiba dan berangkat di terminal.
- f. Mengkoordinir semua kegiatan pelaksanaan tugas dari para tugas instansi yang terkait yang diperlukan pada perusahaan sesuai petunjuk, perintah dan instruksi dari Direksi.
- g. Merencanakan, mengkoordinir dan mengawasi pelaksanaan tugas pengamanan dan ketertiban umum dalam lingkungan perusahaan ke dalam maupun keluar.
- h. Mengadakan koordinasi dengan bagian-bagian lain yang berkaitan dengan bidang tugasnya.

Dengan melaksanakan tugas Kepala Bagian Pengelola dibantu oleh:

1. Seksi Pengaturan Parkir
2. Seksi Pemeliharaan Kebersihan
3. Seksi Keamanan dan Ketertiban

Tiap seksi masing-masing dipimpin oleh seorang Kepala Seksi yang dalam pelaksanaan tugasnya berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Bagian Pengelola. Direktur Operasional dalam melakukan tugasnya bertanggung jawab kepada Direktur Utama.

B. Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar.

Sejalan dengan tujuan penelitian saya yaitu mengenai pelaksanaan kebijakan Dinas Perhubungan untuk menertibkan angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar, maka peneliti mengumpulkan data dengan observasi, dokumentasi, dan wawancara terhadap informan yang terpilih, terkait penertiban trayek angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kota Makassar, Kepala Sub Bidang Angkutan, Kepala atau Direktur Utama Terminal Daya Kota Makassar, Kepala Sub Bidang Keamanan dan Ketertiban, Ketua Pelaksana Organda dan Sopir. Pada bab ini peneliti akan mendeskripsikan tentang Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar. Adapun Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Kota Makassar yaitu:

1. Memiliki Izin Angkutan

Angkutan umum harus memiliki surat izin angkutan, jika mobil angkutan sudah melaksanakan persyaratan izin angkutan, maka mobil tersebut bias beroperasi sebagai angkutan terlebih lagi telah diatur dalam Peraturan Daerah Kota Makassar No. 14 Tahun 2002 tentang "*Perizinan angkutan Umum Didalam Wilayah Kota Makassar*". Banyaknya mobil angkutan pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum membuat Pemerintah mengeluarkan Peraturan izin angkutan agar bias membedakan yang mana mobil penumpang dan yang mana mobil pribadi, kemudian daripada itu agar terciptanya ketertiban berlalu lintas di Kota Makassar.

Izin angkutan yang dimaksudkan adalah mobil yang ingin menggunakan mobilnya sebagai angkutan, maka sebelumnya segera mengurusnya di Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar, agar memiliki surat angkutan dan mobil angkutan yang sudah mengantongi surat izin angkutan tetapi surat izin tersebut mati maka sopir wajib memperpanjang surat izin angkutan tersebut.

Sebagaimana yang dikatakan oleh H. S Dirut terminal Daya Kota Makassar, beliau mengatakan :

“ Kalau masalah izin angkutan yang berwenang menindaklanjuti adalah Dinas Perhubungan, karena kami dari pihak terminal, yang masuk dalam terminal hanyalah mobil yang lengkap surat-suratnya, dalam artian bahwa mobil tersebut sudah memiliki surat izin angkutan, masalah tidak ada atau ada surat izi terhadap sopir itu berwenang Dinas Perhubungan Kota Makassar, saya rasa begitu”. (wawancara hari Jumat 07-04-2017).

Jadi kesimpulan yang peneliti ambil dari hasil wawancara kepada Dirut Terminal Daya Kota Makassar adalah mobil angkutan yang dilayani dalam terminal rata-rata sudah memiliki surat izin angkutan, karena jika tidak ada surat izin angkutan umum mobil tidak akan masuk kedalam terminal dan yang berwenang dalam surat izin angkutan yaitu Dinas Perhubungan.

Selanjutnya komentar dari G. B selaku Kepala Bidang Keamanan dan Ketertiban Terminal Daya Kota Makassar, beliau mengatakan :

“ Mobil yang masuk dalam terminal semuanya sudah memiliki surat izin angkutan, tapi terkadang memang banyak mobil tidak memiliki surat angkutan, ini akan merugikan mobil-mobil yang memiliki surat izin angkutan”. (wawancara hari Senin 07-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan Kepala Bidang Keamanan dan Ketertiban Di Terminal daya Kota Makassar adalah sama

seperti yang diungkapkan sebelumnya sama bapak Dirut Terminal Daya Kota Makassar bahwa rata-rata mobil angkutan dari pihak terminal sudah mengangtongi surat izin angkutan.

Selanjutnya komentar dari A. F selaku Kepala Bidang Angkutan Umum Dinas Perhubungan Kota Makassar mengatakan bahwa :

“ Sebenarnya mobil angkutan memang harus memiliki surat izin angkutan, tapi memang pada dasarnya banyak sopir yang bandel karena kenapa ? sopir tidak memikirkan bahwa ini melanggar aturan lalu lintas jika mobilnya digunakan sebagai angkutan umum tetapi tidak memiliki surat izin angkutan, dan kami dari Dishub akan memberikan sanksi jika ada mobil angkutan yang tidak memiliki surat izin angkutan dan masih banyak juga saya dapat mobil angkutan sedah memiliki surat izin angkutan tetapi ini surat izinya sudah mati dan kami tetap memberikan sanksi”. (wawancara Senin 10-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan Kepala Bidang Angkutan Umum Dinas Perhubungan Kota Makassar pada hari Kamis jam 2 siang yaitu bahwa mobil angkutan harus memiliki surat izin angkutan dan masih banyak sopir yang bandel karena tidak mengurus surat izin angkutan dan sopir tersebut akan dikenakan sanksi jika kedapatan tidak memiliki surat izin angkutan, kemudian masih banyak sopir yang memiliki surat izin angkutan yang sudah mati dan tidak memperpanjangnya.

Kemudian komentar dari M. B selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar mengatakan :

“ Saya selaku Kepala Bidang Lalu Lintas angkutan Jalan selalu kerja sama kepada pihak yang terkait dalam penertiban angkutan, bahwa jika ada mobil angkutan yang tidak memiliki surat izin angkutan berikan sanksi dan tahan mobilnya, suruh urus surat izin angkutan karena kenyataan yang terjadi sekarang memang banyak mobil angkutan yang tidak memiliki surat izin angkutan dan ini jelas melanggar aturan Lalu Lintas Angkutan Jalan kami tak segan-segan memberikan sanksi”. (wawancara hari Senin 10-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya kepada Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar yaitu dari kenyataan yang terjadi sekarang masih banyak mobil angkutan umum tidak memiliki surat angkutan. Selanjutnya komentar S. A selaku Ketua Organda Kota Makassar mengatakan:

“ Angkutan umum itu seharusnya plat umum bukan plat pribadi kemudian dijadikan angkutan, kemudian dia harus memiliki izin lintas dalam artian yaitu memiliki surat izin angkutan yang dikeluarkan oleh Pemerintah. Kalaupun ada sopir mobil pribadi yang menggunakan mobilnya sebagai angkutan kemudian tidak memiliki izin angkutan sebenarnya bukan kewenangan Dishub, karena pada dasarnya dia memang sopir pribadi. Cuma yang perlu kita lakukan adalah menasehati sopirnya agar tidak menggunakan mobilnya sebagai angkutan umum”. (wawancara hari Senin 10-04-2017).

Kesimpulan hasil wawancara saya dengan S. A selaku Ketua Organda Kota Makassar yaitu bahwa masih banyak mobil angkutan yang tidak memiliki surat izin angkutan bagi mobil pribadi yang menggunakan mobilnya sebagai angkutan. Kemudian komentar dari A. selaku Sopir Angkutan Plat Hitam dari Kab. Enrekang Ke Kota Makassar mengatakan dalam bahasa Daerah Enrekang bahwa :

“ Sebenarnya inda appa surat izin angkutanku, sanga indakukullei manggurusu sanga mara'jing ke murusu sura' izin ki sanga melo paki sullei DD na mancaji DD ridi, sanga inda kukullei iyake tama na terminal sanga makurang penumpang, mane sanga iya tu tauwwe napoji ko I jempu'I langsung lako olo bolana, kusangai kua nakua melanggar aturan tapi melomi di apa, doi makurang, mappatitijopa na jaji sanga magampang ke mapparessa sura izin iibengang kanami doi si 50 sabbu ipalaba mi”.

Kesimpulan hasil wawancara saya dengan selaku sopir menjelaskan bahwa bahwa dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan umum masih banyak juga supir yang melanggar dengan mengganti nomor plat mobilnya, dan ketika dipergki oleh petugas, mereka senantiasa membayar 50 ribuan untuk

memperoleh kebebasan. dengan kata lain selama implementasi kebijakan masih terdapat supir yang tidak mematuhi atura dan oknum yang tidak disiplin mengakkan sanksi administrasi penerapan kebijakan.

“Artinya, sebenarnya tidaka ada surat izin angkutan saya miliki, karena saya malas mengurusnya jika mengurus surat izin angkutan harus diganti DDnya menjadi DD palt kuning, kemudian saya malas masuk di terminal ambil penumpang karena sangat kurang penumpang dan penumpang lebih suka memilih yang langsung di jemput di depan rumah, saya sudah tau bahwa ini melanggar aturan tapi mau diapa karena faktor ekonomi juga kami begini, dan jika ada pemeriksaan surat izin angkutan tinggal di kasi uang 50 ribu di kasi lewat”. (wawancara Selasa 11-04-2017).

Kesimpulan peneliti berdasarkan beberapa hasil wawancara informan bahwa masih banyak supir mobil yang tidak memiliki kelengkapan surat bekendara, seperti tidak memiliki surat izin angkutan. Selain itu kurangnya kesadaran dari masyarakat yang menjadi supir untuk memperhatikan kelengkapan surat izin angkutan, adapun yang mrmiliki surat izin angkutan namun waktu penggunaannya telah habis sehingga harus diperpanjang lagi. Sehingga dengan demikian peran penegak hukum disini sangat dibutuhkan dalam menertibkan angkutan yang tidak memiliki surat izin angkutan yang beroperasi di Kota Makassar dan sadar akan tanggung jawabnya sebagai pelaksana penertiban.

2. Angkutan Umum Harus Memasuki Terminal

Angkutan umum harus masuk terminal, agar terciptnya ketertiban berlalu lintas karena sudah menjadi ketentuan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang harus diikuti bahwa Pasal 33 BAB VI Bagian IV paragraph menetapkan bahwa : “ *Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib*

singgah di Terminal yang sudah ditentukan”. Dan ditetapkan juga dalam Surat Keputusan Wali Kota Makassar tentang “*Larangan Bus dan Mobil Angkutan Umum menaikkan dan menurunkan penumpang selain di Terminal*”.

Menurut keputusan Menteri Perhubungan No. 31 Tahun 1995 menyatakan bahwa Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menaikkan dan menurunkan penumpang, atau antar mode transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Fungsi Terminal adalah sebagai berikut :

- a. Fungsi bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari suatu mode atau kendaraan kesatu ke kendaraan yang lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.
- b. Fungsi bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendalian kendaraan umum.
- c. Fungsi terminal bagi operator/ pengusaha adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak dan sebagai fasilitas pangkalan.

Angkutan umum harus masuk terminal, agar terciptanya ketertiban berlalu lintas karena sudah menjadi ketentuan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 yang harus diikuti bahwa Pasal 36 BAB VI Bagian IV paragraph menetapkan bahwa “*Setiap Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan*”, dan ditetapkan juga dalam Surat

Keputusan Wali Kota Makassar tentang “ *Larangan Bus dan Mobil Angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang selain di terminal*”.

Sebagaimana yang dikatakan oleh H. S selaku Direktur Utama Terminal Daya Koata Makassar :

“ Kami dari pihak terminal selalu berupaya memberikan pelayanan yang terbaik bagi para sopir angkutan maupun penumpang, tetapi memang masih banyak sopir tidak menaikkan dan menurunkan penumpang didalam terminal karena mungkin dia berfikir bahwa dia bisa bebas ambil penumpang di luar terminal, kemudian masyarakat juga lebih memilih mobil yang langsung diantar dan di jemput di depan rumahnya, ini jelas merugikan mobil angkutan umum pada umumnya, nah inilah yang disebut terminal bayangan”, (wawancara hari Selasa 11-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan Direktur Utama Terminal Daya Kota Makassar adalah masih banyak sopir angkutan umum yang tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di dalam terminal, kalau dilihat dari kenyataanya sekarang ini memang masih banyak penumpang yang tidak memasuki terminal.

Kemudian komentar dari G. B selaku Kepala Bidang Keamanan dan Ketertiban Terminal Daya kota Makassar, beliau mengatakan :

“ Angkutan memang harus memasuki terminal dan jika tidak memasuki terminal maka sopir angkutan tersebut melanggar aturan, kemarin kami sudah membentuk tim dari terminal daya yang bekerjasama dengan Dishub dan Organda di perbatasan Maros Makassar, kami turun disana jika disana kepadatan membelokkan angkutannya yang arahnya tidak menuju terminal maka akan kami giring agar mmemasuki terminal, karena jangankan mobil plat hitam, plat kuning saja yang jelas-jelas mobil angkutan banyak kami dapat tidak memasuki terminal, kalau masalah mobil angkutan plat hitam itu bisa beroperasi jika malam hari, jadi tidak alasan jika dia tidak masuk terminal karena terminal sudah tutup jika malam hari”. (wawancara hari Selasa 11-04-2017).

Kesimpulan yang saya ambil dari hasil wawancara saya denga Kepala Bidang Keamanan dan Ketertiban Terminal Daya Kota Makassar adalah masih

banyak mobil angkutan umum tidak masuk terminal Daya karena banyak mobil angkutan berangkat tengah malam sedangkan terminal sudah tutup jika malam hari.

Selanjutnya komentar dari A. F selaku Kepala Bidang Angkutan Umum di Dinas Perhubungan Kota Makassar mengatakan :

“ Iya saya rasa kalau masalah memasuki terminal, sopir angkutan memang harus memasuki terminal yang sudah ditentukan, tetapi perlu juga Terminal Daya ini di benahi, dibuat semenarik mungkin supaya menarik sopir dan penumpang memasuki terminal, selain itu ada dalam SK Wali Kota Makassar bahwa angkutan umum harus memasuki terminal, tapi memang banyak kami dapat sopir angkutan umum tidak masuk terminal, kemudian kami dari pihak Dishub yang kerjasama dengan Lantas langsung memutarnya supaya memasuki terminal, karena ini sudah merupakan ketetapan yang harus diikuti semua angkutan umum yang beroperasi di Wilayah Kota Makassar”. (wawancara hari Kamis 13-04-2017).

Kesimpulan yang bisa saya ambil dari hasil wawancara saya dengan A. F adalah masih banyak sopir mobil angkutan umum yang tidak memasuki terminal, jika dilihat dari kenyataannya sekarang masih banyak sopir mobil angkutan yang tidak memasuki terminal. Selanjutnya komentar dari M. B selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar mengatakan :

“Kemarin banyak sopir angkutan umum yang memasuki terminal demo besar-besaran karena banyaknya sopir mobil angkutan umum yang tidak memasuki terminal, di depan Kantor Balai Kota juga sudah demo sopir-sopir angkutan menyangkut terminal banyangan ini, tapi susah juga memberantas sopir-sopir yang tidak memasuki terminal karena kita kembalikan kepada masyarakat. Terkadang masyarakat juga memilih angkutan yang langsung di naikkan dan diturunkan di depan rumahnya masing-masing, tapi kami selalu berupaya dari pihak Dishub supaya bagaimana sopir angkutan ini sadar akan aturan yang berlaku, agar terciptanya ketertiban berlalu lintas, saya rasa begitu”. (wawancara hari Kamis 13-04-2017).

Kesimpulan yang saya ambil dari hasil wawancara saya dengan Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar adalah masih banyak sopir mobil angkutan yang tidak memasuki terminal. Kemudian hasil wawancara saya dengan salah satu sopir Mobil angkutan umum yang dari Kab. Enrekang ke Kota Makassar dengan A mengatakan ;

“ Ina dikulle tama lako Terminal Daya, sanga inda je appa penumpangku tama lako terminal, iyara napoji ke langsung ijempu I lako olo bolana”.

Wawancara diatas menunjukkan bahwa sopir mengalami kesulitan dalam menerima penumpang, dimana kebanyakan penumpang lebih memilih untuk dijemput dirumahnya, sehingga tidak harus melalui prosedur I terminal lagi, seperti membayar regstasi masuk terminal.

“ Katanya Pak Sopir, tidak bisa masuk terminal karena tidak ada penumpangnya masuk terminal, karena penumpang rata-rata lebih suka yang langsung di jemput di depan rumahnya”. (wawancara hari Jumat 14-4-2017).

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan sebelumnya maka dapat ditarik kesimpulan bahwa dalam beroperasi sopir angkutan masih banyak yang melanggar aturan yang mengharuskan sopir angkutan umum memasuki terminal dan menurut hukum harus di tegakkan dan para penegak hukum harus betul-betul serius menangani dalam hal penertiban ini. Karena biarpun ada aturan tapi jika para pelaksananya tidak serius melaksanakan tugasnya masing-masing maka aturan tersebut akan sia-sia dan hasilnya akan menjadi begitu-begitu saja, tidak ada perubahan kemudian masyarakat juga harus menyadari bahwa kita sebagai masyarakat harus taat pada aturan, karena faktor terlaksananya suatu aturan atau kebijakan itu yaitu masyarakat, maka

dari itulah marilah kita sama-sama taat pada aturan agar terjadinya masyarakat kesejahteraan terutama dalam hal perhubungan.

3. Angkutan Umum Harus Membayar Retribusi

Retribusi adalah iuran kepada pemerintah yang dapat dipaksakan dan mendapati jasa, baik secara langsung yang dapat ditunjukkan. Paksan disini bersifat ekonomis, karena siapa saja yang tidak meraskan jasa baik dari pemerintah dan tidak dikenakan iuran itu. Salah satu kewajiban mobil penumpang atau mobil angkutan adalah angkutan umum harus membayar retribusi karena ini, selain merupakan kewajiban juga menambah Pendapatan Asli Daerah (PAD) kemudian sudah ditetapkan dalam aturan Surat Keputusan Wali Kota Makassar No. 900/1010/Kep/VII/2013 “*Bahwa Angkutan Umum wajib membayar Retribusi*”.

Sesuai dengan komentar dari H. S selaku Direktur Utama terminal Daya Kota Makassar mengatakan bahwa ;

“ Kalau masalah membayar retribusi sebenarnya sopir-sopir angkutan yang masuk dalam area terminal rata-rata sudah membayar retribusi kerana mungkin sopir mobil ini bisa masuk masuk diterminal, jika tidak membayar retribusi, kecuali yang tidak memasuki terminal”. (wawancara hari Senin 17-04-2017).

Kesimpulan yang saya ambil dari hasil wawancara saya dengan Direktur Utama Terminal Daya Kota Makassar adalah sopir angkutan umum sudah membayar retribusi yang memasuki terminal kecuali jika angkutan umum tersebut tidak memasuki terminal. Kemudian komentar dari G.B selaku Kepala Bidang Keamanan dan Kerertiban Terminal Daya Kota Makassar, beliau mengatakan :

“ Membayar retribusi itu memang sudah kewajiban sopir angkutan, itukan suda jelas ada aturan SK Wali Kota, makanya kenapa sopir harus masuk terminal agar sopir angkutan ini membayar retribusi kemudian pembayaran retribusi ini kami pakai buat pembangunan dan perbaikan terminal”. (Wawancara hari Senin 17-04-2017).

Kesimpulan yang saya ambil dari wawancara saya dengan selaku Kepala Bidang Keamanan dan Ketertiban Terminal Daya Kota Makassar adalah sudah membayar retribusi bagi yang memasuki terminal. Selanjutnya komentar dari A.F selaku Kepala Bidang Angkutan Umum di Terminal Daya Kota Makassar mengatakan :

“Jika ada sopir mobil angkutan yang tidak membayar retribusi kami pihak dishub tidak akan meloloskan sopir angkutan ini masuk Kota, yah rata-rata sopir angkutan sudah membayar retribusi angkutan, karena pembayaran retribusi ini kita masukkan kedalam Kas Daerah”. (Wawancara Hari Senin 17-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Makassar adalah mobil angkutan umum sudah membayar retribusi angkutan. Selanjutnya komentar dari M.B selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Makassar mengatakan :

“ Kalau masalah pembayaran retribusi saya rasa bahwa bagi sopir yang merasa bahwa dia adalah sopir angkutan umum dai harus membayar retribusi angkutan, kecuali bagi yang bukan sopir angkutan atau dalam hal ini adalah mobil pribadi yah tidak dikenakan retribusi angkutan umum, jadi kita tidak loloskan ini sopir angkutan ini masuk kota jika tidak membayar retribusi, kami tahan surat-suratnya jika tidak membayar retribusi”. (wawancara Hari Senin 17-04-2014).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan Bapak selaku Kepala Bidang Lalu Lintas angkutan Jalan Dinas Perhubungan adalah sopir angkutan umum sudah membayar retribusi angkutan sesuai dengan syarat dan ketentuan

yang berlaku. Kemudian komentar dari S.A selaku Pelaksana Ketua Organda Kota Makassar mengatakan bahwa :

“ Yang jelas peraturan tentang kewajiban angkutan membayar retribusi angkutan bagi sopir angkutan umum harus dilaksanakan kalau tidak mau tidak usah menggunakan mobilnya sebagai angkutan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan Bapak Pelaksana Ketua Organda Kota Makassar mengenai angkutan umum harus membayar retribusi adalah bahwa angkutan memang wajib membayar retribusi. Kemudian wawancara saya dengan salah satu sopir angkutan umum yang dari Kab. Enrekang ke Kota Makassar dengan A mengatakan :

“ Saya tidak membayar retribusi terminal karena saya tidak masuk kedalam terminal apalagimobil pribadi saya pake jadi tidak membayar retribusi angkutan, kecuali kalau ada pemeriksaan surat-surat, dikaksi saja uang suda bisa lewat”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan salah satu sopir angkutan umum dari Kab. Enrekang ke Kota Makassar mengenai angkutan umum harus membayar retribusi adalah bahwa mobil pribadi cenderung tidak membayar retribusi angkutan dan retribusi angkutan hanya berlaku kepada mobil angkutan umum saja.

Selanjutnya wawancara saya dengan salah satu penumpang angkutan umum yang berinisial J mengatakan :

“ Memang mobil angkutan itu harus masuk di terminal dan membayar retribusi, tetapi saya sebagai penumpang lebih memilih jika dijemput langsung didepan rumah karena itu lebih nyaman”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan salah satu penumpang angkutan umum adalah mereka lebih memilih dijemput langsung didepan rumah

masing-masing karena itu lebih nyaman. Jadi kesimpulan dari hasil wawancara saya dengan beberapa informan mengenai Angkutan Umum harus Membayar Retribusi sesuai dengan Surat keputusan Wali Kota Makassar No. 900/101/Kep/VII/2013 “*Bahwa angkutan umum wajib membayar retribusi*”.

Dapat ditarik kesimpulan bahwa mobil yang beroperasi sebagai angkutan harus membayar retribusi selain itu merupakan kewajiban angkutan juga dapat menambah PAD (Pendapatan asli Daerah) Kota Makassar dan masih banyak mobil angkutan yang cenderung tidak membayar retribusi angkutan apalagi mobil pribadi yang digunakan sebagai angkutan umum cenderung tidak membayar retribusi angkutan karena dia menggunakan mobilnya bukan atas nama angkutan tapi atas nama mobil pribadi.

Ini bisa merugikan PAD Kota Makassar karena bebas mengambil penumpang, bebas menaikkan tarif, bebas masuk Kota tanpa membayar retribusi, ini sungguh-sungguh kecurangan yang harus betul-betul ditertibkan agar mobil-mobil yang mau digunakan sebagai angkutan harus mengurus surat-surat angkutan dengan lengkap dan wajib membayar retribusi angkutan agar terciptanya ketertiban angkutan, juga tidak menimbulkan persaingan angkutan yang satu dengan angkutan yang lain.

C. Implementasi Kebijakan Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar

Sesuai dengan tujuan penelitian yaitu untuk mengetahui implementasi kebijakan Dinas Perhubungan untuk menertibkan trayek angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar, maka peneliti mengumpulkan data dengan

observasi, dokumentasi, dan wawancara terhadap informan yang terpilih, terkait penertiban trayek angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar yaitu Kepala Dinas Perhubungan Kota Makassar, Kepala Sub Bidang Angkutan, Kepala atau Direktur Utama PD. Terminal Daya Kota Makassar, serta Kepala Sub Bidang Keamanan dan Ketertiban.

Pada bab ini penulis mendeskripsikan tentang Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum di Terminal Daya Kota Makassar. Adapun dasar penelitian ini adalah tiga variabel yang berpengaruh dalam keberhasilan implementasi menurut Soren C. Winter (dalam Nugroho 2007:85) yaitu untuk Implementasi Kebijakan Dinas Perhubungan dalam Menertibkan Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar akan di uraikan pada hasil penelitian dan pembahasan berikut.

Yang menjadi indikator dari penelitian ini adalah tiga variabel yang berpengaruh dalam keberhasilan implementasi oleh Soren C. Winter (dalam Nugroho 2007:85) meliputi : Perilaku organisasi kelompok sasaran, perilaku birokrasi pelaksana di tingkat bawah, dan respon kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat. Adapun hasil penelitian tentang implementasi kebijakan penertiban angkutan umum di Terminal Daya Kota Makassar akan diuraikan sebagai berikut:

1. Perilaku Hubungan Antar Organisasi

a. Komitmen

Komitmen instansi terkait sudah jelas yakni meningkatkan pendapatan asli daerah dan penegakan aturan atau peraturan daerah. Seperti yang di

ungkapkan oleh Cheema dan Rondinelli dalam Subarsono (2008) karakteristik dan kapabilitas agen pelaksana tergambar pada bagaimana komitmen petugas terhadap program. Komitemen dari kedua instansi ini sudah baik dalam hal komitmen instansinya guna meningkatkan PAD. Apabila komitmen ini dijaga dengan baik maka harapannya adalah PAD akan meningkat dengan sendirinya. Komitmen antar hubungan organisasi yang dimaksud dalam penelitian ini adalah hubungan antara pihak pelaksana implementasi kebijakan penertiban dan kelompok organisasi sasaran implementasi. Sesuai dengan penjelasan yang diberikan salah seorang informan bahwa:

“implementasi penertiban kendaraan di terminal daya telah di komunikasi kepada aparat yang bertugas di area lapangan bagian pengawasan kendaraan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Tidak jauh berbeda penjelasan yang hamper sama juga diberikan oleh salah seorang informan yang merupakan Kabid Penertiban dan Keamanan bahwa:

“sejak disahkan peraturan penertiban kendaraan di terminal, maka kami secepatnya telah melakukan rapat guna membahas proses implementasi kebijakan penertiban tersebut”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Kegiatan implementasi peraturan yang terkait dengan penertiban terminal daya, sebenarnya telah lama disahkan, namun dalam implementasinya pihak terminal membutuhkan waktu dalam menertibkan. Dimana seperti yang diketahui pada umumnya kebiasaan yang telah terbangun dimasyarakat dan pengendara bus dengan pola kurang tertib membutuhkan waktu untuk sedikit demi sedikit diubah menjadi baik.

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa informan maka dapat disimpulkan bahwa komitmen dari kedua pelaku yakni instansi dan pelaku penertiban dalam hal mengimplementasikan kebijakan penertiban terminal daya ini sudah baik dalam hal komitmen instansinya guna meningkatkan PAD.

b. Koordinasi

Koordinasi adalah suatu usaha yang sikron dan teratur untuk menyediakan jumlah dan waktu yang tepat dan mengarahkan pelaksanaan untuk menghasilkan suatu tindakan yang seragam dan harmonis pada sasaran yang telah ditentukan. Koordinasi dalam penelitian ini adalah koordinasi yang dilakukan oleh pihak aparat yang bertugas dalam terminal dengan kelompok sasaran yang menerima implemetasi kebijakan.

Adapun hasil wawancara dengan informan yang menjelaskan mengenai implemetasi kebijakan penertiban bahwa:

“awal aplikasi kebijakan dilapangan, banyak pengemudi yang paham tapi masih tetap melakukan kegiatan mengambil penumpang diluar terminal, padahal sebelumnya telah diberitahukan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Selanjutnya kembali dijelaskan oleh ketua pelaksana organda sebagai informan menyatakan bahwa:

“sejak terbitnya kebijakan penertiban terminal daya, maka kebanyakan aparat melakukan koordinasi dengan beberapa ketua kelompok sasaran, guna membantu mereka memahami akan kebijakan yang telah ditetapkan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Tak jauh berbeda dengan penjelasan sebelumnya, Kepala Bidang angkutan juga menjelaskan bahwa:

“salah satu cara yang tempuh juga untuk memberikan penjelasan dan pemahaman kepada kelompok sasaran yakni dengan melakukan sosialisasi kebijakan, agar kelompok sasaran dapat menyadari bahwa kebijakan yang dibuat akan memberikan keuntungan bagi mereka, seperti jaminan keselamatan pada penumpang”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Upaya pemerintah dalam menerbitkan peraturan penertiban terminal dan mengimplementasikannya secepat mungkin sangat tepat. Dimana ketertiban terminal sangat dibutuhkan dalam menjaga keselamatan penumpang dan guna penataan lingkungan terminal yang teratur dan rapi.

Koordinasi antara actor penertiban kebijakan di terminal daya dan instansi berjalan baik, dimana dapat terlihat adanya koordinasi yang dibangun dengan selalu mengkomunikasikan setiap ad kendala, termasuk didalamnya adanya komunikasi aparat dengan ketua kelompok sasaran dalam memahami kebijakan penertiban terminal daya.

2. Perilaku Aparat Tingkat Bawah

a. Kontrol Organisasi

Kontrol organisasi berfungsi melakukan pengawasan terhadap aktifitas yang dilakukan oleh staf, baik diluar maupun didalam lingkungan kerja sehingga staf dapat menjalankan tugas dengan baik sesuai tugas pokok dan fungsinya.

Senada penjelasan di atas, salah seorang informan Kepala Direktur Utama Terminal Daya menjelaskan bahwa:

“dalam menerapkan kebijakan penertiban terminal daya, saya selaku kepala direktur utama ikut mengawasi langsung dan memberikan penjelasan kepada ketua kelompok sasaran agar senantiasa mematuhi aturan yang telah ditetapkan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Penjelasan tambahan juga diberikan oleh salah seorang staf pengawas terminal daya menjelaskan bahwa:

“kegiatan sosialisasi peraturan baru yang melarang pengemudi mengambil penumpang diluar kawasan terminal, ikut diawasi langsung oleh bapak Kepala Direktur dan jika ada yang masih tetap melanggar langsung diberikan teguran dan hal tersebut dilaporkan langsung pula kepada Kepala Direktur Utama”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Berdasarkan pada hasil wawancara kepada para informan menyatakan bahwa dalam implementasi kebijakan ini, kontrol organisasi tetap dilakukan oleh pimpinan kepada staf yakni memberikan pemahaman kepada perilaku tingkat bawah (Supir) dengan terbitnya kebijakan penertiban terminal daya, maka harus mematuhi guna menjaga keamanan dan ketertiban terminal. Hal sudah dapat dipahami, karena adanya ketua kelompok sasaran yang senantiasa berkomunikasi dengan aparat dalam menjelaskan penertiban terminal daya, sehingga dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kontrol organisasi dalam implementasi kebijakan sudah berjalan dengan baik.

b. Profesionalisme Aparat

Faktor sumber daya manusia menjadi sangat penting dalam proses implementasi kebijakan, sebab jika SDM lemah maka sudah barang tentu kebijakan tidak akan terimplementasi dengan baik. Sumber daya manusia merupakan faktor yang sangat penting untuk implementasi kebijakan agar efektif. Edward III mengemukakan apabila implementor kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif.

Sumberdaya tersebut dapat berwujud sumberdaya manusia, yakni kompetensi implementor, dan sumberdaya finansial. Implementasi kebijakan

mengalami kendala karena faktor profesionalisme aparat yang masih kurang, hasil penelitian menunjukkan bahwa etos kerja staf sangat baik akan tetapi tidak ditunjang dengan profesionalisme yang masih harus ditingkatkan.

Merilee S. Grindle dalam Nugroho (2006) menjelaskan dalam mengimplementasikan isi kebijakan maka memperhatikan sumber daya yang dikerahkan. Seperti yang dijelaskan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas menjelaskan bahwa:

“cara kerja staf dalam penertiban terminal daya akan sangat memengaruhi outputnya, dimana jika staf yang bertugas kurang tegas atau tidak focus, maka kebiasaan pengemudi dan penumpang tidak akan bisa ditertibkan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Senada dengan penjelasan sebelumnya, Kepala Organisasi Organda juga memberikan penjelasan tambahan bahwa:

“kemampuan staf dalam menertibkan pengemudi dan masyarakat agar senantiasa menati aturan dengan tidak berada diluar terminal bagi penumpang akan memengaruhi implementasi kebijakan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Penjelasan tambahan juga diberikan oleh salah seorang informan bahwa:

“cukup sulit dalam memberikan pemahaman kepada penumpang dan pengemudi dalam menaati peraturan yang baru, karena masih saja ada penumpang yang lebih memilih menunggu bus diluar terminal dengan alasan ribet jika masuk terminal”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

3. Perilaku Organisasi Kelompok Sasaran

Implementasi akan berjalan efektif apabila ukuran-ukuran dan tujuan-tujuan kebijakan dipahami oleh individu-individu, bertanggung jawab dalam pencapaian tujuan kebijakan. Sesungguhnya implementasi kebijakan harus

diterima oleh semua personel dan harus mengerti secara jelas dan akurat mengenai maksud dan tujuan kebijakan. Jika para aktor tidak melihat ketidakjelasan spesifikasi kebijakan, sebenarnya mereka tidak mengerti apa sesungguhnya yang akan diarahkan para implementor sehingga bingung dengan apa yang akan mereka lakukan sehingga jika dipaksakan akan mendapatkan hasil yang optimal.

Perilaku organisasi yang adalah suatu bidang studi yang mengamati tentang pengaruh perilaku individu, kelompok dan perilaku dalam struktur organisasi dengan maksud untuk mendapatkan pengetahuan guna memperbaiki keefektifan organisasi. Unsur pokok dalam suatu perilaku organisasi adalah orang, struktur, organisasi dan lingkungan tempat organisasi beroperasi. Apabila orang-orang bergabung dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan, diperlukan jenis struktur tertentu. Dan setiap orang juga menggunakan teknologi untuk membantu penyelesaian pekerjaan, jadi ada interaksi antara orang, stuktur, dan teknologi.

a. Dukungan Positif

Dalam menerapkan kebijakan penertiban terminal tentunya akan mendapat bebrbagai respon dari kalangan aparat sebagai penanggungjawab dan pelaksana aturan kebijakan dan dari kelompok sasaran yang menerima kebijakan dan menjalankan kebijakan. Dalam hal ini beberapa informan mendukung penerapan kebijakan penertiban yang diuraikan pada hasil wawancara yang diberikan oleh masyarakat sebagai penumpang bahwa:

“kemampuan staf dalam menertibkan pengemudi dan masyarakat agar senantiasa menati aturan dengn tidak berada diluar terminal bagi

penumpang akan memengaruhi implementasi kebijakan”. (Wawancara Hari Rabu 19-04-2017).

Mazmanian dan Sabatier dalam Subarsono (2005) Dukungan publik terhadap sebuah kebijakan. Tanpa dukungan kelompok sasaran maka kebijakan tidak akan maksimal dijalankan, hasil penelitian menunjukkan masyarakat memberikan dukungan yang positif atas kebijakan yang dijalankan walaupun yang disorot bukanlah aspek penertibannya namun yang diinginkan masyarakat adalah kebijakan penertiban terminal.

b. Dukungan Negatif

Respon negatif dalam implementasi kebijakan bagai sisi uang logam yang tidak dapat dipisahkan. Umumnya adalah masyarakat yang menyandarkan hidupnya dari kegiatan menjadi calo tiket, pengendara, dan penjual dalam terminal. Mazmanian dan Sabatier dalam Subarsono (2005) mengungkapkan keberhasilan implementasi dipengaruhi juga oleh variabel lingkungan dimana kondisi sosial ekonomi masyarakat menjadi perhatian. Penegakan aturan sering terkendala kondisi sosial ekonomi masyarakat lokal yang mengatasnamakan hak ulayat, akibatnya respon negatif akan muncul apabila aturan diterapkan pada kelompok sasaran. Hasil penelitian menunjukkan respon negatif yang muncul diakibatkan tidak adanya komunikasi yang baik kepada masyarakat berupa sosialisasi kebijakan. Dari uraian diatas maka dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Perilaku organisasi kelompok sasaran dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal daya Kota Makassar dalam hal ini sudah berjalan dengan baik dimana implementasi penertiban secara bertahap mulai dipatuhi oleh kelompok sasaran.
2. Perilaku birokrasi pelaksana di tingkat bawah dalam implementasi kebijakan penertiban angkutan di Terminal Daya Kota Makassar dalam implementasi kebijakan ini, kontrol organisasi tetap dilakukan oleh pimpinan kepada staf yakni memberikan pemahaman kepada perilaku tingkat bawah (Supir) dengan terbitnya kebijakan penertiban terminal daya.
3. Respon kelompok target kebijakan dalam menanggapi kebijakan penertiban terminal ada yang meresponnya secara positif menganggap bahwa penertiban ini memberikan jaminan keamanan dalam terminal dan yang menanggapi secara negatif yang muncul diakibatkan tidak adanya komunikasi yang baik kepada masyarakat berupa sosialisasi kebijakan.

B. SARAN

Berdasarkan kesimpulan diatas maka beberapa hal yang penulis sarankan sehubungan Implementasi Kebijakan Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar dalam mencapai tujuan/ target dimasa yang akan datang sebagai berikut :

1. Menyarankan kepada instansi-instansi yang terkait dalam Penertiban Angkutan Umum Di Terminal Daya Kota Makassar agar mereka konsisten terhadap tugasnya masing-masing.
2. Kemudian jangan mau pandang buluh, karena yang namanya aturan harus tetap ditegakkan dan harus menjunjung tinggi keadilan.
3. Kemudian kebijakan penertiban angkutan umum harus ditegakkan dan jangan segan-segan memberikan sanksi kepada para pelanggar kebijakan penertiban angkutan.
4. Menyarankan kepada sopir-sopir angkutan umum, bahwa mereka harus menaati peraturan angkutan umum, agar terciptanya ketertiban berlalu lintas.
5. Kemudian kesadaran masyarakat juga sangat diperlukan agar mau memasuki terminal dan mau menaiki mobil angkutan di dalam terminal.

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta
- Anderson, James E, 1994, *Publik Policy Making, second Edition*, Houghton Mifflin Company, USA
- Dye Thomas, 1992. *Policy analysis: what governments do, why they do it, and what difference it makes*, Minnesota, Universitas Of Alabama Press.
- Duun, William N. 2003. *Analisis Kebijakan Publik*, Edisi ke dua Yogyakarta, Gajah Mada University Presss.
- Edi Suharto, 2010. *Analisis Kebijakan Publik*, Bandung : Alfabeta.
- Fais Isma, *Makalah Transportasi Darat* (<http://makalahtransportasi.com>) (diakses tanggal 21 November 2016).
- George C. Edwards, 2003. *Implementasi Kebijakan public*, Yogyakarta, Lukman Offset.
- Grindle, M.S. and Thomas, J.W. 1980. *Public Choices and Policy Change: The Political Economy of Reform in Developing Countries*, The Jhon Hopkins University Press, Baltimore and London.
- Hill Michael, 1993, *the Policy Process in The Morden Capitalis State*, California, Harvester Wheatsheaf.
- Jones, Charles O, 1994, *pengantar Kebijakan Publik Terjemahan Ricky Istanto*, Jakarta: Roja Grafindo Persada.
- Mustopadidjaja AR, 2003. *Manajemen Proses Kebijakan Publik*, Indonesia. Jakarta: Duta Pertiwi Foundation.
- Nugroho Riant D, 2004. *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang*, PT. Gramedia Jakarta.
- Nasution, 2004. *Mmanajemen Transportasi*. Bogor: Ghalia Indonesi.
- Salusu, 1997, *pengambilan Keputusan Strategik Untuk Organisasi Publik dan Organisasi Nonprofit*, Jakarta : Penerbit PT. Gramedia.
- Sinambela L.P. 2006. *Reformasi Pelayanan Publik*. Michigan, Bumi Aksara
- Subarsono, Ag. 2005, *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta Pustaka Pelajar.

- Winarmo Budi, 2008. *Kebijakan Publik Teori dan Proses*, Jakarta, PT Buku Kita.
- Wahab. S. Abdul, 2002. *Analisis Kebijakan*, Jakarta : Bumi Aksara Waluyo, 2007.
Manajemen Publik. Bandung : CV. Mandar Maju.
- Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, *Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan*.
- Subarsono 2008. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta:Pustaka Pelajar
- Aneta, Asna 2010. Implementasi Kebijakan Program Penanggulangan Kemiskinan Perkotaan,*Jurnal Administrasi Publik, Volume 1 No. 1*
- Nugroho, Riant,2007. Analisis Kebijakan, PT Alex Media Komputindo, Jakarta.
- Grindle, Marille, 1980. *Politics and Policy Implementations In The Third World*.
New Jersey: Princetown University Press.
- <http://www.Wikipedia.com/Kebijakan>





DIREKTUR UTAMA PD. TERMINAL MAKASSAR METRO :
H. Abd. Hakim Syahrani



BAGAN STRUKTUR ORGANISASI



TERMINAL DAYA MAKASSAR DIPADATI PENUMPANG ARUS BALIK