

**IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH
KOTA SERANG NOMOR 13 TAHUN 2014
TENTANG PENYELENGGARAAN
PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN
INFORMATIKA**

(Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)

SKRIPSI

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana Ilmu Sosial pada Konsentrasi Kebijakan Publik
Program Studi Ilmu Administrasi Negara



Oleh

FIRSTYANA GUSTI AYU

NIM 6661110689

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
SERANG, JANUARI 2017**

PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Firstyana Gusti Ayu
NIM : 6661110689
Tempat, Tanggal Lahir : Brebes, 08 Agustus 1994
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Menyatakan bahwa Skripsi yang berjudul IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA SERANG NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang) adalah hasil karya saya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar. Apabila dikemudian hari skripsi ini terbukti mengandung unsur plagiat, maka gelar kesarjanaan saya bisa dicabut.

Serang, Desember 2016



Firstyana Gusti Ayu

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA

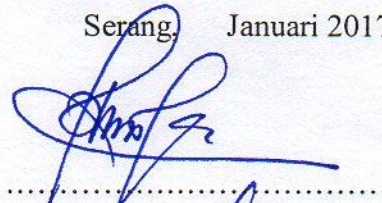
LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : FIRSTYANA GUSTI AYU
NIM : 6661110689
Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA SERANG
NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN
PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA
(STUDI PADA TRAYEK ANGKUTAN UMUM KOTA
SERANG)

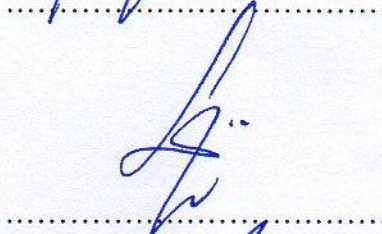
Telah diuji di hadapan Dewan Penguji Sidang Skripsi di Serang, tanggal 30 bulan
Desember 2016 dan dinyatakan **LULUS**.

Serang, Januari 2017

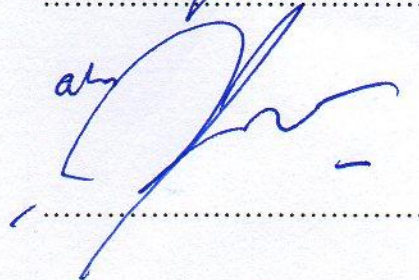
Ketua Penguji
Dr. Agus Sjafari, M.Si
NIP. 197108242005011002



Anggota:
Listyaningsih, S.Sos., M.Si
NIP. 197603292003122001




Anggota:
Yeni Widyastuti, S.Sos., M.Si
NIP. 197602102005012003



Mengetahui,



Dekan FISIP Untirta
Dr. Agus Sjafari, M.Si
NIP. 197108242005011002



Ketua Program Studi
Listyaningsih, S.Sos., M.Si
NIP. 197603292003122001

LEMBAR PERSETUJUAN

Nama : Firstyana Gusti Ayu
NIM : 6661110689
Judul Skripsi : IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA SERANG NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)

Serang, Desember 2016

Skripsi Ini Telah Disetujui Untuk Diujikan

Menyetujui,

Pembimbing I

Yeni Widayastuti, S.Sos., M.Si

NIP.197602102005012003

Pembimbing II

Deden M. Haris, S.Sos., M.Si

NIP.197204072008121002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

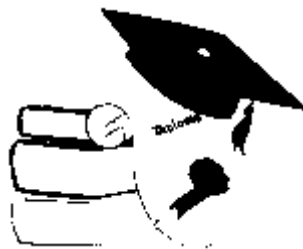
Universitas Sultan Ageng Tirtayasa

Dr. Agus Sjafari, M.Si

NIP. 197108242005011002

*"Laa yukallifullaahu nafsan illaa
wus'ahaa... Allah tidak membebani
seseorang melainkan sesuai
kesanggupannya."*

(QS. Al-Baqarah:286)



*Sebagai bentuk terima kasih, skripsi ini kupersembahkan
untuk Mama, Papa, Mbah Kakung, Mbah Uti dan kedua
adikku yang tidak pernah lelah menyemangati untuk
menyelesaikan skripsi ini*

ABSTRAK

Firstyana Gusti Ayu. NIM: 6661110689. Skripsi. Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang). Program Studi Ilmu Administrasi Negara. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Pembimbing I: Yeni Widyastuti, S.Sos., M.Si. Pembimbing II: Deden M. Haris, S.Sos., M.Si.

Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang berlandaskan pada Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Pada pelaksanaannya, penyelenggaraan angkutan umum tersebut menemui berbagai permasalahan seperti belum tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang; lemahnya pengawasan dari Dishubkominfo Kota Serang; kurangnya tenaga di lapangan dan PPNS di Dishubkominfo Kota Serang; belum adanya Rencana Umum Jaringan Trayek yang disesuaikan dengan Perda serta belum tersedianya sarana dan prasarana yang memadai. Untuk mengkaji permasalahan yang muncul, peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan publik menurut Van Meter dan Van Horn. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui pelaksanaan kebijakan tersebut dan faktor-faktor apa saja yang menghambat pelaksanaannya. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif deskriptif dan peneliti bertindak sebagai instrumen penelitian. Data diperoleh melalui wawancara, observasi, studi dokumentasi serta metode penelusuran data online. Proses analisis data menggunakan model yang dikemukakan oleh Miles and Huberman. Prosedur pengujian keabsahan data dilakukan dengan triangulasi dan mengadakan member check. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum maksimal karena kurangnya sikap empati dari para sopir, adanya tumpang tindih kewenangan antara Dishubkominfo Kota Serang dan Polres Kota Serang, serta kurangnya dukungan sosial dari sasaran kebijakan dan kurangnya dukungan dari elite politik. Rekomendasi yang peneliti berikan yaitu menambah jumlah PPNS, meningkatkan koordinasi dengan Polres Kota Serang dan Setda Kota Serang serta mengajukan kenaikan anggaran untuk kegiatan pengawasan dan pengendalian (Wasdal).

Kata Kunci: Implementasi, Angkutan Umum, Trayek

ABSTRACT

Firstyana Gusti Ayu. NIM: 6661110689. Undergraduate Thesis. The Implementation of Serang City Local Regulation Number 13 Year 2014 About the Organization of Transportation, Communication and Informatics (Study of Serang City Public Transportation's Route). Program Study of Public Administration. Faculty of Social and Political Science. Sultan Ageng Tirtayasa University. 1st Advisor: Yeni Widyastuti, S.Sos., M.Si. 2nd Advisor: Deden M. Haris, S.Sos., M.Si.

The implementation of human transport service with public transportation in Serang City's route is based on Serang City Local Regulation Number 13 Year 2014 About the Organization of Transportation, Communication and Informatics. However on the practice, the implementation of this public transportation still found some problems such as public transportation's route in Serang City has not orderly yet; weak surveillances of Dishubkominfo Serang City; lack of personnel in the field and Civil Servants (PPNS) in Dishubkominfo Serang City; the General Plan of Network Route that are tailored to local regulation is not exist yet; and also the unavailability of adequate facilities and infrastucture. For reviewing the shown problems, writer is using theory of public policy implementation by Van Meter and Van Horn. The aims of this research are to know about implementation of the regulation and some kind of factors which detain the implementation. This research is use qualitative descriptive method and writer do act as a research instrument. Data is gained from interviews, observations, documentation studies also online data searching. Data analytic process is using model which stated by Miles and Huberman. Data validity testing procedures are do with triangulation and do member check. Results of this research shown that the implementation of Serang City Local Regulation Number 13 Year 2014 About the Organization of Transportation, Communication and Informatics is not maximal yet because the lack of empathy from drivers, there are some overlapping authority between Dishubkominfo Serang City and Serang City Police Resort, also lack of social support from the policy target and also lack of political elite support. Recommendations from writer are adding some Civil Servants (PPNS), improving coordination with Serang City Police Resort and Regional Secretariat of Serang City also rise up the budget fund for surveillances and control activities (Wasdal).

Keywords: Implementation, Public Transportation, Route

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Syukur Alhamdulillah segala puji penulis panjatkan kehadirat Allah Subhanahu Wa Ta'ala yang telah memberikan segala rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi dengan judul **“Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika di Kota Serang (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)”**. Terimakasih yang teramat dalam juga penulis sampaikan kepada kedua orang tua atas dukungan, motivasi dan kasih sayang yang tidak terhingga serta doa-doa yang selalu dipanjatkan untuk penulis.

Penulisan skripsi ini diajukan untuk memenuhi salah satu syarat kelulusan dalam jenjang perkuliahan Strata Satu pada konsentrasi Kebijakan Publik Program Studi Ilmu Administrasi Negara Universitas Sultan Ageng Tirtayasa. Dalam penulisan skripsi ini tidak lepas dari hambatan dan kesulitan, namun berkat bimbingan, bantuan, nasehat, dan kerjasama dari berbagai pihak, segala hambatan tersebut dapat teratasi dengan baik. Berkaitan dengan hal tersebut, dengan rasa hormat penulis menyampaikan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu kelancaran penulisan skripsi ini, yaitu:

1. Yth. Bapak Prof. Dr. Sholeh Hidayat, M.Pd., Rektor Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
2. Yth. Bapak Dr. Agus Sjafari, S.Sos., M.Si., Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
3. Yth. Ibu Rahmawati, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
4. Yth. Bapak Iman Mukhroman, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan II Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
5. Yth. Bapak Kandung Sapto Nugroho, S.Sos., M.Si., Wakil Dekan III Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
6. Yth. Ibu Listyaningsih, S.Sos., M.Si., Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara dan juga Dosen Pembimbing Akademik penulis yang telah banyak memberikan arahan dan semangat kepada penulis dari awal hingga akhir masa perkuliahan.
7. Yth. Bapak Riswanda, Ph.D., Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.
8. Yth. Ibu Yeni Widyastuti, S.Sos., M.Si., Dosen Pembimbing I Skripsi yang telah meluangkan waktu serta tenaganya untuk membimbing dan mengarahkan penulisan skripsi ini.

9. Yth. Bapak Deden M. Haris, M.Si., Dosen Pembimbing II Skripsi yang telah meluangkan waktu serta tenaganya untuk membimbing dan mengarahkan penulisan skripsi ini.
10. Yth. Bapak Achmad Mujimi, S.Pd., M.Pd., Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang yang telah memberikan izin penelitian sehingga penulis dapat mengadakan penelitian guna tersusunnya skripsi ini.
11. Yth. Bapak H. Iqbal, M.Kes., Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dishubkominfo Kota Serang yang telah memberikan izin penelitian dan memberikan banyak informasi yang dibutuhkan penulis sehingga penulis dapat mengadakan penelitian guna tersusunnya skripsi ini.
12. Yth. Bapak Bambang Riyadi, SH., Kepala Seksi Pengendalian dan Operasional Dishubkominfo Kota Serang yang telah memberikan banyak informasi yang dibutuhkan penulis sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini.
13. Yth. Bapak H. Iwan Supriadi, Wakil Ketua Organisasi Angkutan Darat (Organda) Kota Serang yang telah membantu memberikan data dan informasi sehingga dapat tersusunnya skripsi ini.
14. Yth. Bapak Dadan Salim, Bamin Lantas Polres Kota Serang yang telah memberikan banyak informasi sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini.
15. Keluarga tercinta Mama, Papa, Fasha, Dzimar, Mbah Kakung, Mbah Uti, Om Alwi, Om Agus, Ante Isti dan Ante Ifti yang dengan kasih sayang

dan doa restu telah memberikan dorongan dan semangat baik moril maupun materiil sehingga penulis dapat menyusun skripsi ini.

16. Sahabat terbaik dari semasa sekolah hingga saat ini, Arianti, Dwi Cahya Mustika dan Rahayu Nur Istiqomah, S.Sn., terimakasih atas dukungan, doa, dan semangat yang telah diberikan. Semoga persahabatan ini tidak akan pernah berakhir.
17. Teman-teman seperjuangan Desy Hartining, S.Sos., Dhani Chairani, Diana Pusvita, S.Sos., Elsa Suryani Padang, S.I.Kom., Gesti Resti Fitri, Muhamad Rohyadi, S.Sos., Naomi Laura, S.Sos, Nita Retnasari, S.Sos., Okeu Yudipratomo, S.I.Kom., Indri Selianawati, S.Sos., dan Lulu Meitha Damayanti, S.Sos yang tidak bosan-bosannya mengingatkan dan memberi dukungan untuk menyelesaikan skripsi ini. Terimakasih untuk semua motivasi dan semangat yang telah diberikan kepada penulis.
18. Teman-teman Ilmu Administrasi Negara khususnya Kelas C Reguler Angkatan 2011, terimakasih untuk kebersamaannya. Semoga masih dapat berkumpul di lain kesempatan.
19. Keluarga besar UKMF FoSMaI FISIP Untirta yang menjadi tempat belajar untuk menjadi manusia lebih baik. Terimakasih untuk seluruh pelajaran berharganya.
20. Teman-teman dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu, terimakasih atas bantuan, dukungan, dan doa yang telah diberikan selama penyusunan skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini tentunya tidak lepas dari kekurangan baik aspek kualitas maupun aspek kuantitas dari materi penelitian yang disajikan. Semua ini didasarkan atas keterbatasan yang dimiliki penulis. Penulis menyadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna sehingga penulis membutuhkan kritik dan saran yang bersifat membangun untuk perbaikan di masa yang akan datang. Semoga segala bantuan yang telah diberikan mendapatkan ridho dari Allah Subhanahu Wa Ta'ala. Aamiin.

Serang, Desember 2016

Penulis

Firstyana Gusti Ayu

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
LEMBAR PERSETUJUAN	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xii
DAFTAR TABEL	xv
DAFTAR GAMBAR	xvi
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Identifikasi Masalah	15
1.3 Batasan Masalah	16
1.4 Rumusan Masalah	16
1.5 Tujuan Penelitian	17
1.6 Manfaat Penelitian	17
BAB II DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI DASAR PENELITIAN	
2.1 Deskripsi Teori	19
2.1.1 Pengertian Kebijakan Publik	20
2.1.2 Konsep Implementasi Kebijakan Publik	26
2.1.3 Model-model Implementasi Kebijakan Publik	29
2.1.4 Deskripsi Kebijakan	38

2.1.5 Konsep Perhubungan dan Transportasi.....	39
2.2 Penelitian Terdahulu	45
2.3 Kerangka Pemikiran Penelitian	49
2.4 Asumsi Dasar Penelitian	52
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian	53
3.2 Ruang Lingkup/Fokus Penelitian	55
3.3 Lokasi Penelitian	55
3.4 Fenomena yang Diamati	56
3.4.1 Definisi Konsep	56
3.4.2 Definisi Operasional	57
3.5 Instrumen Penelitian	58
3.5.1 Sumber Data Penelitian	60
3.5.2 Teknik Pengumpulan Data	61
3.6 Informan Penelitian	66
3.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data	68
3.8 Uji Keabsahan Data	71
3.9 Jadwal Penelitian	72
BAB IV HASIL PENELITIAN	
4.1 Deskripsi Objek Penelitian.....	74
4.1.1 Gambaran Umum Kota Serang	74
4.1.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.....	76
4.2 Deskripsi Data	89
4.2.1 Deskripsi Informan Penelitian.....	91
4.2.2 Hasil Penelitian Lapangan.....	93
4.3 Pembahasan.....	152

BAB V	PENUTUP	
5.1	Kesimpulan.....	164
5.2	Saran.....	165
DAFTAR PUSTAKA	167
LAMPIRAN		
DAFTAR RIWAYAT HIDUP		

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 1.1 Daftar Trayek Angkutan Umum Penumpang di Kota Serang	7
Tabel 1.2 Data Perpanjangan Izin Trayek.....	11
Tabel 1.3 Daftar Pegawai Negeri Sipil Dishubkominfo Kota Serang	13
Tabel 3.1 Kisi-kisi Pedoman Wawancara	63
Tabel 3.2 Daftar Informan Penelitian.....	67
Tabel 3.3 Jadwal Penelitian.....	73
Tabel 4.1 Luas Daerah dan Pembagian Daerah Administratif Kota Serang....	76
Tabel 4.2 Deskripsi Informan Penelitian	92
Tabel 4.3 Data Angkutan Umum Kota Serang Tahun 2016	97
Tabel 4.4 Jadwal Petugas Pengaturan Lalu Lintas Juli 2016.....	106
Tabel 4.5 Daftar Pegawai Negeri Sipil Dishubkominfo Kota Serang 2016	107
Tabel 4.6 Daftar Anggota Dallops Bulan Juli Tahun 2016.....	110
Tabel 4.7 Perkara Pelanggaran Lalu Lintas 18 November 2016	120

DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Model Hubungan Antar Variabel Implementasi Edwards III	33
Gambar 2.2 Model Implementasi Kebijakan Van Meter Van Horn	35
Gambar 2.3 Proses Implementasi Program Cheema dan Rondinelli	35
Gambar 2.4 Impelementasi Kebijakan Mazmanian dan Sabatier	37
Gambar 2.5 Kerangka Pemikiran Penelitian	51
Gambar 3.1 Langkah-langkah Analisis Data Interaktif Miles & Huberman ...	69
Gambar 4.1 Peta Administratif Kota Serang.....	75
Gambar 4.2 Susunan Organisasi Dishubkominfo Kota serang 2016.....	84
Gambar 4.3 Berita Acara Pelanggaran Lalu Lintas	114
Gambar 4.4 Kegiatan Pengawasan Mandiri Dishubkominfo Kota Serang.....	135

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pertumbuhan di sektor ekonomi memberi dampak terutama dirasakan di kawasan perkotaan. Hal ini terlihat dari makin menguatnya konsentrasi penduduk di kota-kota besar dan metropolitan. Dewasa ini, tingkat pertumbuhan penduduk perkotaan di Indonesia telah mencapai kurang lebih 4 persen per tahun, lebih tinggi dari tingkat pertumbuhan penduduk rata-rata nasional yang hanya mencapai kurang lebih 1,8 persen. Bahkan menurut proyeksi Badan Pusat Statistik, pada tahun 2025 sekitar 60 persen penduduk Indonesia akan tinggal di daerah perkotaan (Draft Pedoman Kriteria Transportasi Berkelanjutan, 2005).

Ditinjau dari aspek pergerakan penduduk, kecenderungan bertambahnya penduduk perkotaan yang tinggi dan urbanisasi menyebabkan makin banyaknya jumlah pergerakan baik di dalam kota maupun ke luar kota. Penduduk akan melakukan pergerakan (transportasi) menuju daerah-daerah seperti pemukiman, daerah industri, kawasan pendidikan, dan kawasan bisnis (*central business district*). Waktu terjadinya pergerakan ini juga tergantung jenis kegiatan yang dilakukan. Biasanya orang memulai kegiatannya pada pagi hari, baik ke sekolah, ke tempat kerja, maupun kegiatan lainnya dan pulang pada siang atau sore hari. Pada saat orang bersamaan melakukan kegiatan pergerakan, maka pada jam

tertentu di jalan akan terjadi penumpukan arus lalu lintas. Pada kondisi seperti itulah disebut jam puncak atau *peak hours*. Dalam satu hari biasanya terjadi 3 (tiga) kali jam puncak, yaitu pagi hari (saat orang berangkat kerja), siang hari (jam istirahat/jam pulang sekolah), dan sore hari (saat pulang kerja, dan lain-lain). Dengan kata lain, puncak pagi terjadi antara pukul 06.00-08.00, puncak siang terjadi antara pukul 12.00-14.00, dan puncak sore terjadi antara pukul 16.00-18.00 (Azis dan Asrul, 2014:9-11).

Hal ini memberi konsekuensi logis yaitu perlu adanya keseimbangan antara sarana dan prasarana khususnya di bidang transportasi. Hal ini dimaksudkan untuk menunjang mobilitas penduduk dalam melaksanakan aktivitasnya. Transportasi bukan merupakan tujuan akhir yang ingin kita capai, tetapi merupakan sarana perantara untuk memudahkan manusia mencapai tujuan akhir yang sebenarnya, seperti pergi ke sekolah, bekerja, berbelanja, dan lain sebagainya. Oleh sebab itu, kebutuhan akan jasa transportasi disebut sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*).

Kondisi geografis yang beragam di Indonesia mempengaruhi pengembangan moda transportasi yang digunakan. Jenis-jenis sarana dan prasarana transportasi tertentu akan sesuai dengan kondisi geografi tertentu pula. Secara garis besar, di Indonesia dikenal berbagai moda transportasi sesuai dengan mediumnya (tempat berjalannya) yaitu moda transportasi darat, moda transportasi air, dan moda transportasi udara. Moda darat digunakan pada medium yang terletak di daratan, baik bawah tanah maupun melayang. Lebih jauh, moda ini dikelompokkan menjadi transportasi jalan raya (angkutan melalui jalan),

transportasi rel (angkutan melalui rel), transportasi pipa (angkutan melalui pipa), dan transportasi gantung (angkutan melalui kabel). Kemudian moda udara biasanya digunakan pada karakteristik wilayah yang cukup bergunung, curam dan diliputi hutan sehingga akses jalan darat menjadi sulit (<http://elearning.gunadarma.ac.id>, diakses 21 Februari 2016).

Sarana transportasi darat dengan menggunakan jalan merupakan moda transportasi yang paling dominan digunakan dibandingkan dengan moda transportasi lainnya karena transportasi melalui jalan darat dianggap paling efektif oleh masyarakat. Oleh karena itu keterlambatan dalam penanganan masalah transportasi darat dibandingkan dengan kecepatan laju pertumbuhan penduduk dan perkembangan kota akan dapat menimbulkan berbagai masalah lalu lintas seperti kemacetan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, polusi udara, dan akan berdampak pula pada masalah sosial lainnya.

Pengangkutan dapat dikategorikan menjadi 2 (dua), yaitu pengangkutan orang atau sering disebut pengangkutan penumpang dan pengangkutan barang. Pengangkutan penumpang umumnya dilakukan dengan sarana angkut berupa kendaraan. Dari segi pemilikan kendaraan dapat dikategorikan menjadi angkutan (kendaraan) pribadi dan angkutan (kendaraan) umum. Salah satu cara untuk memenuhi kebutuhan pelayanan jasa angkutan ini yaitu dengan penyediaan pelayanan angkutan kota, mengingat pelayanan angkutan umum dalam kota merupakan kebutuhan pokok yang harus dipenuhi terutama untuk kota-kota besar dengan kepadatan penduduk yang tinggi.

Peran angkutan kota sangat besar dalam menunjang mobilitas penduduk kota karena bagaimanapun masyarakat kota membutuhkan angkutan kota dan sebagian besar kelompok masyarakat tergantung pada angkutan kota untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Jumlah kelompok masyarakat yang tergantung pada angkutan umum untuk kota-kota di negara berkembang sangat signifikan jumlahnya maupun persentasenya. Hal ini disebabkan karena kondisi perekonomian masyarakat relatif rendah yang berbanding lurus dengan tingkat kepemilikan kendaraan. Angkutan kota merupakan sarana transportasi yang dapat digunakan oleh seluruh masyarakat, karena angkutan kota merupakan salah satu transportasi yang murah sehingga dapat dijangkau oleh semua lapisan masyarakat. Maka dari itu, angkutan kota harus mampu melayani masyarakat dengan baik sebagai upaya peningkatan pelayanan publik.

Sarana transportasi umum sebagai layanan publik melibatkan negara (pemerintah), pengusaha dan masyarakat. Pemerintah mempunyai tanggung jawab dalam pembuatan kebijakan dan perundang-undangan sekaligus melakukan pengawasan dalam penerapannya di lapangan. Pengusaha mempunyai peran penting dalam menyediakan dan mengusahakan jasa transportasi kota yang layak dan memadai bagi masyarakat. Sedangkan masyarakat memiliki kapasitas sebagai pengguna layanan dan berhak menentukan pilihan terhadap moda transportasi yang akan digunakannya.

Berkaitan dengan hal itu, pemerintah daerah bertanggung jawab atas ketersediaan pelayanan angkutan umum di kawasan perkotaan. Hal ini sebagaimana yang tertulis dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 138 dan 139 disebutkan bahwa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau, kemudian pemerintah daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Dari penjelasan undang-undang tersebut, maka jelas bahwa pemerintah kabupaten/kota diharuskan untuk membangun sarana dan prasarana transportasi yang memadai serta memenuhi aspek keselamatan, keamanan, kenyamanan serta terjangkau sehingga mampu mengakomodir kebutuhan mobilitas warga kota.

Namun pada kenyataannya, pada setiap kota pasti memiliki permasalahan transportasi. Demikian juga dengan yang terjadi di Kota Serang. Kota Serang merupakan Ibukota Provinsi Banten yang terletak pada posisi sentral dan strategis karena sebagai salah satu kota jalur penghubung darat antara Pulau Jawa dan Pulau Sumatera. Kota ini terus mengalami perkembangan, sebagai indikatornya adalah jumlah penduduk Kota Serang mengalami pertumbuhan yang cukup pesat dari tahun ke tahun. Pada tahun 2013 jumlah penduduk Kota Serang sebesar 618.802 jiwa, kemudian jumlah ini meningkat pada tahun 2014 sebesar 631.101 jiwa. Terjadi peningkatan jumlah penduduk sebesar 12.299 jiwa atau sama dengan 1,9 persen dalam kurun waktu satu tahun (BPS, Kota Serang Dalam Angka 2015).

Terkait dengan peningkatan jumlah penduduk maka akan berpengaruh signifikan terhadap meningkatnya kebutuhan akan angkutan, dan bila tidak diimbangi dengan penyediaan sarana angkutan yang memadai maka akan mendorong masyarakat lebih cenderung menggunakan kendaraan pribadi.

Kecenderungan pemakaian kendaraan pribadi yang tinggi dan penyediaan kapasitas jalan yang sangat terbatas akan mengakibatkan turunnya kualitas pelayanan pada jaringan jalan yang ada, sehingga akan memicu terjadinya kemacetan lalu lintas.

Salah satu cara untuk mengantisipasi terjadinya hal tersebut adalah dengan memperbaiki kualitas pelayanan angkutan umum dengan menata dan mengembangkan pola jaringan trayek kendaraan umum yang ada sekarang ini di Kota Serang. Menurut Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika pengertian trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Sedangkan jaringan trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi suatu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

Pelayanan angkutan umum di Kota Serang diselenggarakan dengan menggunakan mobil bus dan mobil penumpang yang dilayani dalam trayek tetap dan teratur; dan tidak dalam trayek. Yang dimaksud dengan trayek tetap dan teratur adalah angkutan kota, angkutan perbatasan, dan angkutan khusus. Sedangkan angkutan umum tidak dalam trayek yang dimaksud meliputi angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata, angkutan karyawan, angkutan antar jemput dan angkutan kawasan permukiman.

Pemerintah Kota Serang saat ini telah berupaya melakukan penataan di bidang transportasi melalui pembenahan jaringan trayek angkutan umum di Kota

Serang. Jaringan trayek angkutan umum yang berlaku saat ini sebanyak 12 (dua belas) jalur trayek angkutan perkotaan di wilayah Kota Serang. Adapun jaringan trayek yang ditetapkan tersebut sesuai dengan tabel 1.1 sebagai berikut.

Tabel 1.1
Daftar Trayek Angkutan Umum Penumpang di Kota Serang

No	Kode Trayek	Jurusan	Jumlah	Warna Bawah Kendaraan	Warna Atas Kendaraan
1	01	Pakupatan – Ciceri – Kepandean PP	214	Kuning	Biru Metalik
2	02	Pakupatan – Ahmad Yani – Kepandean PP	200	Putih	Biru Metalik
3	03	Pakupatan – Pasar Rau – Kepandean PP	187	Hijau	Biru Metalik
4	04	Pakupatan – Cipocok – Pasar Rau PP	165	Pink	Biru Metalik
5	05A	Cipocok – Yumaga – Kepandean – Royal PP	29	Abu-abu	Biru Metalik
6	05B	Cipocok – Yumaga – Kepandean – Royal PP (Via Buah Gede/Al-Azhar)	13	Abu-abu	Biru Metalik
7	06	Cipocok – Royal – Pasar Lama – Pasar Rau PP	91	Dongker	Biru Metalik
8	07	Kepandean – Lopang – Pasar Rau PP	218	Coklat	Biru Metalik
9	08	Sawah Luhur/Kemayungan/Lebak Indah – Pasar Rau – Royal PP	5	Merah	Biru Metalik
10	09	Pakupatan – Polda Banten – Simpang Boru – Cipocok PP	26	Hitam	Biru Metalik
11	10	Pakupatan – Polda Banten – KP3B Palima – Kepandean PP	0	Ungu	Biru Metalik
12	11	Pasar Rau - Banten	112	Biru Tua	Biru Tua
JUMLAH			1260	-	-

(Sumber: Kota Serang Dalam Angka 2014 dan Surat Keputusan Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009)

Pelayanan angkutan kota dilaksanakan dalam jaringan trayek kota, yaitu trayek yang seluruhnya berada dalam satu daerah kota atau wilayah ibukota

kabupaten. Penerapan sistem jaringan trayek angkutan umum di Kota Serang setidaknya telah diberlakukan sejak tahun 2009 hingga saat ini, namun pelaksanaannya dinilai masih belum maksimal. Penerapan sistem trayek dinilai belum berhasil karena pada kenyataannya kode trayek belum mencerminkan arah atau tujuan akhir dari angkutan umum di Kota Serang. Masyarakat yang ingin menggunakan angkutan umum harus menyebutkan terlebih dahulu kemana tujuannya layaknya ketika kita akan bepergian menggunakan taksi (angkutan umum tidak dalam trayek). Hal ini cukup merepotkan, terutama untuk penduduk luar daerah yang kebetulan berkunjung ke Kota Serang. Berdasarkan pengamatan awal yang dilakukan oleh peneliti, ditemukan beberapa permasalahan yang menarik untuk dikaji lebih dalam. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat dari pemaparan berikut ini.

Pertama, belum tertibnya trayek angkutan kota di Kota Serang karena hampir seluruh sopir angkot melakukan pelanggaran terhadap trayek yang telah ditentukan. Hal ini disebabkan oleh tidak disiplinnya para pengemudi angkutan umum di Kota Serang. Meskipun pemerintah telah menetapkan jaringan trayek angkutan umum di Kota Serang melalui Surat Keputusan Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009, para sopir angkutan kota tetap saja tidak mengindahkan adanya peraturan tersebut. Para sopir justru melewati jalur-jalur yang tidak sesuai dengan ketentuan trayek. Kondisi ini juga diperparah dengan banyaknya sopir yang semena-mena menaik-turunkan penumpang di tengah-tengah perjalanan. Ini biasanya terjadi jika di dalam angkutan terdapat banyak penumpang dengan tujuan yang berbeda-beda. Pada situasi ini, biasanya sopir akan menurunkan

penumpang minoritas dengan tujuan berbeda. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Iwan Supriadi (Wakil Ketua Organda Kota Serang), “Misalnya, di dalam angkot sudah ada 2 orang penumpang mau ke arah Royal, kemudian di tengah perjalanan, ada 5 orang mau ke arah Kepandean, maka sudah pasti penumpang (2 orang) yang sebelumnya akan diturunkan dan disuruh naik angkot yang lain” (Kutipan wawancara dengan Bapak Iwan Supriadi di Kantor Organda Kota Serang, 17 Maret 2016, pukul 14:20).

Kemudian Widyasari salah satu pengguna angkutan umum melalui media online lokal. Ia berkata sebagai berikut: “Jelas kita dirugikan, apalagi kalau kita cuma sendiri dan tiba-tiba ada rombongan lain masuk tapi dengan tujuan beda. Udah pasti kita (penumpang minoritas) yang diturunin di jalan sama sopirnya” (<http://www.bantenpos.co>, diakses 22 Februari 2016). Kondisi seperti ini jelas menunjukkan kurangnya rasa empati sopir terhadap penumpang serta memberikan pengalaman negatif bagi pengguna layanan (penumpang). Apabila kondisi ini dibiarkan berlangsung terus-menerus akan memicu masyarakat meninggalkan angkutan umum dan beralih menggunakan kendaraan pribadi.

Kedua, lemahnya pengawasan dari dinas terkait, yaitu Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang. Lemahnya pengawasan Dishubkominfo Kota Serang terhadap penertiban trayek angkutan umum di Kota Serang terlihat dari masih banyaknya angkutan luar trayek Kota Serang yang masuk ke dalam wilayah trayek Kota Serang. Hal ini menimbulkan kerugian bagi sopir angkutan Kota Serang karena adanya penyerobotan penumpang yang dilakukan oleh angkutan trayek luar Kota Serang tersebut. Bapak Iwan Supriadi

(Wakil Ketua Organda Kota Serang) mengatakan bahwa hal ini sudah terjadi selama betahun-tahun dan tanpa tindakan/sanksi tegas dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang (<http://satelitnews.co.id>, diakses 22 Februari 2016). Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh salah seorang sopir angkot yang peneliti wawancarai, menurutnya kesemrawutan angkutan umum di Kota Serang sudah terjadi sejak tahun 1984, ketika beliau pertama kali menjadi pendatang di Kota Serang dan bekerja sebagai sopir angkot. Menurutnya, upaya pembenahan yang dilakukan Dishubkominfo Kota Serang belum maksimal dan sanksi yang diberikan pun kurang tegas (Wawancara dengan sopir angkot trayek nomor 03, 14 Maret 2016, pukul 16:50).

Tidak hanya itu, menurut Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan juga menyebutkan bahwa pada tahun 2015 sekitar 405 dari 1.125 angkot di Kota Serang tidak melakukan perpanjangan izin trayek, atau dapat dikatakan izin trayeknya mati. Pihak dinas juga menemukan adanya trayek “abal-abal” yang merubah warna cat kendaraannya dan pencopotan stiker trayek yang ditempel di bagian depan dan belakang kendaraan. Hal ini dilakukan karena para sopir angkutan ingin bebas menarik penumpang tidak sesuai dengan trayek yang telah ditentukan (<http://satelitnews.co.id>, diakses 22 Februari 2016). Adapun data terkait perpanjangan izin trayek angkutan kota dari tahun 2011 sampai dengan tahun 2014 dapat dilihat pada tabel 1.2 berikut.

Tabel 1.2
Data Perpanjangan Izin Trayek Angkutan Kota
Kota Serang Tahun 2011 s/d 2014

No.	Trayek	Kode Trayek	Tahun				Jumlah (Unit)
			2011	2012	2013	2014	
1	Pakupatan – Ciceri – Kepandean PP	01	46	32	25	13	116
2	Pakupatan – Ahmad Yani – Kepandean PP	02	42	39	24	29	134
3	Pakupatan – Pasar Rau – Kepandean PP	03	14	21	15	14	64
4	Pakupatan – Cipocok – Pasar Rau PP	04	27	21	13	10	71
5	Cipocok – Yumaga – Kepandean – Royal PP	05A	1	0	0	1	2
6	Cipocok – Yumaga – Kepandean – Royal PP (Via Buah Gede/Al-Azhar)	05B	2	0	0	1	3
7	Cipocok – Royal – Pasar Lama – Pasar Rau PP	06	10	5	3	1	19
8	Kepandean – Lopang – Pasar Rau PP	07	13	13	4	8	38
9	Sawah Luhur/Kemayungan/Lebak Indah – Pasar Rau – Royal PP	08	0	0	1	0	1
10	Pakupatan – Polda Banten – Simpang Boru – Cipocok PP	09	4	2	0	2	6
11	Pakupatan – Polda Banten – KP3B Palima – Kepandean PP	10	0	1	0	0	1
12	Pasar Rau - Banten	11	1	5	3	2	11
JUMLAH			160	139	88	81	466

(Sumber: Dishubkominfo, 2016)

Berdasarkan tabel 1.2, dapat diketahui bahwa sangat sedikit angkutan kota yang melakukan perpanjangan izin trayeknya padahal jika mengacu pada aturan yang berlaku, izin trayek berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun yang setiap tahunnya diwajibkan daftar ulang paling lambat 1 (satu) bulan sebelum habis masa berlaku Kartu Pengawasan.

Ketiga, keterbatasan sumber daya manusia dan kurangnya jumlah pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di lingkungan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang. Pernyataan ini dikemukakan oleh Bapak Dicky (Staf Bidang Angkutan Dishubkominfo Kota Serang). Beliau menyebutkan bahwa saat ini jumlah pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang ada di Dishubkominfo Kota Serang hanya ada 1 (satu) orang sedangkan jumlah Pegawai Negeri Sipil yang ada adalah 45 orang. Sehubungan dengan kurangnya jumlah pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) mengakibatkan pihak dinas tidak bisa menindak pelanggaran yang dilakukan para sopir angkot karena pihak dinas hanya memiliki kewenangan untuk melakukan penindakan atas pelanggaran yang dilakukan di daerah sekitar terminal atau paling jauh 100 meter dari wilayah terminal.

Kekurangan PPNS ini sebenarnya bisa diatasi dengan mengikutsertakan pegawai Dishubkominfo Kota Serang pada pendidikan maupun pelatihan khusus untuk menjadi PPNS, namun sayangnya pegawai dinas belum ada yang mau karena lamanya proses pendidikan dan pelatihan tersebut. Disamping kurangnya sumber daya manusia dalam hal jumlah, Bapak Dicky juga menyebutkan bahwa para pegawai di Dishubkominfo Kota Serang rata-rata tidak memiliki latar belakang pendidikan yang berkaitan dengan transportasi, sehingga dinilai kurang memiliki kompetensi yang memadai dalam bidang transportasi (Wawancara dengan Bapak Dicky di Kantor Dishubkominfo Kota Serang, 25 Februari 2016, pukul 14:05 dan 10 Mei 2016, pukul 14.38).

Tabel 1.3
Daftar Pegawai Negeri Sipil Dishubkominfo Kota Serang 2016

No.	Golongan Pangkat	Jumlah
1	I/C	1
2	II/B	1
3	II/C	1
4	II/D	1
5	III/A	2
6	III/B	6
7	III/C	7
8	III/D	18
9	IV/A	6
10	IV/B	2
JUMLAH		45

(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

Keempat, Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum mengatur mengenai sanksi yang jelas atas dilakukannya pelanggaran trayek. Dalam hal pemberian sanksi, pihak Dishubkominfo Kota Serang mengacu pada UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut pengakuan salah satu sopir angkot, sanksi yang diberikan pun tidak memberikan efek jera.

Selain hal tersebut, ternyata pada pelaksanaannya Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika juga belum memiliki peraturan pelaksana sesuai dengan yang diamanatkan oleh perda. Menurut pasal 33 ayat (2) dan pasal 89, seharusnya Rencana Umum Jaringan Trayek diatur dengan Peraturan Walikota yang mana peraturan tersebut dibentuk paling lama 1 (satu) tahun sejak diundangkannya peraturan daerah ini, namun hingga saat ini hal tersebut belum terealisasi. Menurut penjelasan dari Kabid Lalu Lintas dan Angkutan, pihak Dishubkominfo Kota Serang sebenarnya sudah mengajukan *draft* Peraturan

Walikota terkait Rencana Umum Jaringan Trayek yang baru, namun hingga saat ini hal tersebut belum diakomodir oleh pihak yang memiliki kewenangan. Berkaitan dengan kendala tersebut, maka hingga saat ini jaringan trayek yang berlaku masih mengacu pada Surat Keputusan Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum Di Kota Serang yang dibentuk pada tahun 2009.

Kelima, belum tersedianya prasarana yang memadai yang akan mendukung tertibnya angkutan umum di Kota Serang. Menurut Bapak Iwan Supriadi (Wakil Ketua Organda Kota Serang), setelah adanya pengaturan trayek melalui penomoran dan pengecatan kendaraan, seharusnya didukung pula dengan pembuatan rambu-rambu untuk kegiatan lalu lintas angkot. Karena dengan adanya rambu-rambu tersebut, petugas berwenang seperti Dishubkominfo Kota Serang maupun Kepolisian akan mudah dalam hal melakukan penindakan. Namun hingga saat ini hal tersebut belum dapat terealisasi. Menurutnya, hal ini disebabkan adanya keterbatasan anggaran yang disediakan oleh Dishubkominfo Kota Serang dalam hal penertiban trayek (Wawancara dengan Bapak Iwan Supriadi di Kantor Organda Kota Serang, 17 Maret 2016, pukul 14:28).

Mencermati permasalahan dan fenomena yang telah dipaparkan diatas, maka peneliti tertarik untuk mengkaji lebih dalam permasalahan tersebut dalam penelitian yang berjudul **“Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)”**.

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang telah dipaparkan, peneliti dapat mengidentifikasi masalah sebagai berikut:

1. Belum tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang.
2. Lemahnya pengawasan dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.
3. Keterbatasan sumber daya manusia dan kurangnya jumlah pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di lingkungan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.
4. Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum mengatur mengenai sanksi yang jelas atas dilakukannya pelanggaran trayek. Selain itu peraturan daerah ini juga belum memiliki peraturan pelaksana berupa Rencana Umum Jaringan Trayek yang seharusnya diatur dengan Peraturan Walikota.
5. Belum tersedianya prasarana (rambu-rambu lalu lintas angkot) yang memadai yang akan mendukung tertibnya angkutan umum di Kota Serang.

1.3 Batasan Masalah

Pembatasan masalah bertujuan untuk membatasi ruang lingkup studi dari penelitian itu sendiri. Berkaitan dengan hal itu, maka peneliti membatasi ruang lingkup studi tentang “Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika” dibatasi hanya pada masalah-masalah terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang.

1.4 Rumusan Masalah

Masalah merupakan suatu keadaan dimana tidak sesuai cita-cita, harapan dan keinginan dengan kenyataan yang terjadi dalam masyarakat yang dapat menyebabkan adanya kesangsian, tantangan dan ketidakpuasan. Dari latar belakang masalah diatas, maka permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. “Bagaimana implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, khususnya terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang?”.
2. “Faktor apa saja yang menghambat implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, khususnya terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang?”.

1.5 Tujuan Penelitian

Berkaitan dengan rumusan masalah diatas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya mengenai penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang;
2. Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menghambat proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, khususnya terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang.

1.6 Manfaat Penelitian

Manfaat atau kegunaan penelitian yang diharapkan dari seluruh rangkaian kegiatan penelitian serta hasil penelitian adalah sebagai berikut:

a) Manfaat Teoritis

Secara teoritis hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan yang dapat digunakan dalam pengembangan Ilmu Administrasi Negara khususnya berkenaan dengan kebijakan publik dalam bidang transportasi.

b) Manfaat Praktis

1. Bagi peneliti, manfaat praktis yang diharapkan adalah bahwa seluruh tahapan penelitian serta hasil penelitian yang diperoleh dapat memperluas wawasan dan pengalaman di bidang penelitian, terutama dalam bentuk pengumpulan data maupun pengujian data secara ilmiah.
2. Bagi instansi terkait, hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan sebagai sumbangan pemikiran terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang dan dapat memberikan masukan bagi penerapan kebijakan selanjutnya.
3. Bagi pihak lain, hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna juga menjadi tambahan referensi bagi mahasiswa yang melakukan kajian terhadap objek penelitian yang sama.

BAB II

DESKRIPSI TEORI, KERANGKA PEMIKIRAN DAN ASUMSI DASAR PENELITIAN

2.1 Deskripsi Teori

Deskripsi teori dalam suatu penelitian merupakan uraian sistematis tentang teori dan hasil-hasil penelitian yang relevan dengan variabel yang diteliti. Deskripsi teori paling tidak berisi tentang penjelasan terhadap variabel-variabel yang diteliti melalui pendefinisian dan uraian yang lengkap dan mendalam dari berbagai referensi, sehingga ruang lingkup, kedudukan dan prediksi terhadap hubungan antar variabel yang akan diteliti menjadi lebih jelas dan terarah (Sugiyono, 2012:89).

Teori dalam penelitian kualitatif menjadi faktor yang sangat penting dalam proses penelitian itu sendiri. Menurut Snelbecker dalam Moleong (2013:57-58) menyatakan ada 4 (empat) fungsi suatu teori, yaitu mensistematiskan penemuan-penemuan penelitian; menjadi pendorong untuk menyusun hipotesis dan dengan hipotesis membimbing peneliti mencari jawaban-jawaban; membuat ramalan atas dasar penemuan; dan menyajikan penjelasan. Teori atau paradigma teori digunakan untuk menuntun peneliti menemukan alat-alat analisis data. Landasan teori juga dibutuhkan untuk mengkaji lebih dalam tentang permasalahan yang telah dipaparkan pada bab sebelumnya, serta untuk mengetahui indikator-indikator apa saja yang relevan dengan permasalahan yang ada. Hadjar dalam

Taniredja dan Mustafidah (2012:20) mengatakan bahwa didalam proses penelitian, pengetahuan yang diperoleh dari kepustakaan yang relevan dengan topik sangat penting dan perlu karena dapat memberikan latar belakang informasi, memberikan arahan terhadap pendekatan teoritis yang sesuai, menunjukkan bidang-bidang topik yang harus dimasukkan ke dalam atau dikeluarkan dari fokus penelitian, dan menghindari terjadinya duplikasi penelitian yang tak perlu.

Berkaitan dengan penjelasan tersebut, maka dalam penelitian ini, peneliti menggunakan beberapa teori yang kemudian diselaraskan atau disesuaikan dengan masalah-masalah yang muncul. Teori-teori utama yang akan dipaparkan adalah tentang konsep kebijakan publik dan proses implementasinya serta konsep transportasi maupun angkutan umum. Berikut adalah paparan tentang konsep-konsep teori yang digunakan oleh peneliti.

2.1.1 Pengertian Kebijakan Publik

Kebijakan publik dalam definisi yang mashur dari Dye adalah *whatever governments choose to do or not to do*. Maknanya Dye hendak menyatakan bahwa apapun kegiatan pemerintah baik yang eksplisit maupun implisit merupakan sebuah kebijakan (Indiahono, 2009:17). Selain Dye, James E. Anderson juga memberikan pengertian kebijakan publik sebagai serangkaian kegiatan yang mempunyai maksud/tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang aktor atau sekelompok aktor yang berhubungan dengan suatu permasalahan atau suatu hal yang diperhatikan (Agustino, 2014:7). Definisi lain mengenai kebijakan publik

ditawarkan Carl Friedrich dalam Indiahono (2009:18) yang mendefinisikan bahwa:

“Kebijakan sebagai suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan tertentu”.

Berdasarkan pendapat diatas, penulis dapat menganalisa bahwa kebijakan merupakan suatu upaya yang muncul dari seseorang, kelompok, atau pemerintah atas adanya hambatan atau permasalahan dalam proses pencapaian tujuan dan dalam usaha penyelesaiannya, diperlukan suatu kebijakan. Kebijakan juga dapat dijadikan sebagai dasar atau landasan bagi pemerintah untuk melakukan sesuatu. Hal ini sejalan dengan definisi yang diberikan oleh Lembaga Administrasi Negara (LAN) dalam Anggara (2012:503):

“Kebijakan sebagai ketentuan-ketentuan yang harus dijadikan pedoman, pegangan atau petunjuk bagi setiap usaha dan kegiatan aparatur pemerintah, sehingga tercapai kelancaran dan keterpaduan dalam mencapai tujuan”.

Pada konteks lain, Islamy yang dikutip oleh Anggara (2012:501) mengemukakan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah dengan berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh masyarakat. Hal ini senada dengan yang diungkapkan oleh RC. Chandler dan JC. Plano dalam Syafiie (2010:105), menurutnya kebijakan publik adalah pemanfaatan yang strategis terhadap sumber daya-sumber daya

yang ada untuk memecahkan masalah publik. Jadi, orientasi utama dari kedua pendapat ini adalah bahwa kebijakan publik ditujukan untuk kepentingan masyarakat atau publik.

Definisi kebijakan publik menurut Eyestone (1971:18) dalam Wahab (2012:13) ialah *“the relationship of governmental unit to its environment”* (antar hubungan yang berlangsung diantara unit/satuan pemerintahan dengan lingkungannya). Demikian pula definisi menurut Wilson dalam Wahab (2012:13) yang merumuskan kebijakan sebagai berikut:

“The actions, objectives and pronouncements of governments on particular matters, the steps they take (or fail to take) to implement them, and the explanations they give for what happens (or does not happen)” (tindakan-tindakan, tujuan-tujuan, dan pernyataan-pernyataan pemerintah mengenai masalah-masalah tertentu, langkah-langkah yang telah/sedang diambil (atau gagal diambil) untuk diimplementasikan dan penjelasan-penjelasan yang diberikan oleh mereka mengenai apa yang telah terjadi (atau tidak terjadi).

Sedangkan pakar Inggris W.I. Jenkins dalam Wahab (2012:15) merumuskan kebijakan publik adalah sebagai berikut:

“A set of interrelated decisions taken by a political actor or group of actors concerning the selection of goals and the means of achieving them within a specified situation where these decision should, in principle, be within the power of these actors to achieve” (serangkaian keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik atau sekelompok aktor, berkenaan dengan tujuan yang telah dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu situasi. Keputusan-keputusan itu pada prinsipnya masih berada dalam batas-batas kewenangan kekuasaan dari para aktor tersebut).

Hal diatas senada dengan pengertian kebijakan publik yang dikemukakan oleh William N. Dunn (2013:132). Menurutnya kebijakan publik adalah:

“Pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah”.

Kemudian Riant Nugroho dalam bukunya *Public Policy* (2011:110) mengatakan bahwa kebijakan publik adalah keputusan otoritas negara yang bertujuan mengatur kehidupan bersama. Nugroho menjelaskan bahwa tujuan kebijakan publik dapat dibedakan dari sisi sumber daya, yaitu antara kebijakan publik yang bertujuan mendistribusi sumber daya negara (kebijakan *distributif*) dan yang bertujuan menyerap sumber daya negara (kebijakan *absorbtif*). Kebijakan *absorbtif* adalah kebijakan yang menyerap sumber daya, terutama sumber daya ekonomi dalam masyarakat yang akan dijadikan modal atau biaya untuk mencapai tujuan bersama. Salah satu bentuk kebijakan *absorbtif* adalah kebijakan perpajakan yang menghimpun pendapatan untuk negara. Selanjutnya kebijakan *distributif* yaitu kebijakan yang secara langsung atau tidak langsung mengalokasikan sumber-sumber daya material ataupun nonmaterial ke seluruh masyarakat. Kebijakan *distributif* murni misalnya kebijakan otonomi daerah yang memberikan kewenangan dari daerah untuk menguasai dan mengelola sejumlah sumber daya.

Kebijakan juga dapat dibedakan dari sisi tujuan, yaitu kebijakan regulatif dan kebijakan deregulatif. Kebijakan regulatif bersifat mengatur dan membatasi, seperti halnya kebijakan tarif, kebijakan pengadaan barang dan jasa, kebijakan HAM, kebijakan proteksi industri dan sebagainya. Sementara kebijakan deregulatif bersifat membebaskan, seperti kebijakan

privatisasi, kebijakan penghapusan tarif, dan kebijakan pencabutan daftar negatif investasi (Nugroho, 2011:111). Lebih lanjut, Nugroho (2011:104) juga mengelompokkan kebijakan publik kedalam tiga bagian, yaitu:

1. Kebijakan publik yang bersifat *makro* atau umum, atau mendasar, yaitu seperti halnya Undang-undang Dasar, Undang-undang/Perppu, Peraturan Pemerintah, Peraturan Presiden, dan Peraturan Daerah.
2. Kebijakan publik yang bersifat *meso* atau menengah, atau penjabar pelaksanaan,. Kebijakan ini dapat berbentuk Peraturan Menteri, Surat Edaran Menteri, Peraturan Gubernur, Peraturan Bupati, dan Peraturan Walikota. Kebijakannya dapat pula berbentuk Surat Keputusan Bersama antar menteri, gubernur, dan bupati atau walikota.
3. Kebijakan publik yang bersifat *mikro* adalah kebijakan yang mengatur pelaksanaan atau implementasi kebijakan di atasnya. Bentuk kebijakannya adalah peraturan yang dikeluarkan oleh aparat publik dibawah menteri, gubernur, bupati dan walikota.

Richard Rose dalam Agustino (2014:7) pun berupaya untuk mendefinisikan kebijakan publik sebagai:

“Sebuah rangkaian panjang dari banyak atau sedikit kegiatan yang saling berhubungan dan memiliki konsekuensi bagi yang berkepentingan sebagai keputusan yang berlainan”. Rose memberikan catatan yang berguna pada kita bahwa kebijakan publik merupakan bagian mozaik atau pola kegiatan dan bukan hanya suatu kegiatan dalam pola regulasi.

Kemudian Agustino (2014:8) menyebutkan beberapa karakteristik utama dari kebijakan publik, yaitu:

1. Pada umumnya kebijakan publik perhatiannya ditujukan pada tindakan yang mempunyai maksud atau tujuan tertentu daripada perilaku yang berubah atau acak.
2. Kebijakan publik pada dasarnya mengandung bagian atau pola kegiatan yang dilakukan oleh pejabat pemerintah daripada keputusan yang terpisah-pisah. Misalnya, suatu kebijakan tidak hanya meliputi keputusan untuk mengeluarkan peraturan tertentu tetapi juga keputusan berikutnya yang berhubungan dengan penerapan dan pelaksanaannya.

3. Kebijakan publik merupakan apa yang sesungguhnya dikerjakan oleh pemerintah dalam mengatur perdagangan, mengontrol inflasi, atau menawarkan perumahan rakyat, bukan apa maksud yang dikerjakan atau yang akan dikerjakan.
4. Kebijakan publik dapat berbentuk positif maupun negatif. Secara positif, kebijakan melibatkan beberapa tindakan pemerintah yang jelas dalam menangani suatu permasalahan; secara negatif, kebijakan publik dapat melibatkan suatu keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan suatu tindakan atau tidak mengerjakan apapun padahal dalam konteks tersebut keterlibatan pemerintah amat diperlukan.
5. Kebijakan publik, paling tidak secara positif, didasarkan pada hukum dan merupakan tindakan yang bersifat memerintah. Kebijakan publik yang bersifat memerintah kemungkinan besar mempunyai sifat yang memaksa secara sah, yang mana hal ini tidak dimiliki oleh kebijakan-kebijakan organisasi swasta.

Berdasarkan berbagai penjelasan yang telah dikemukakan diatas, peneliti mencoba menarik kesimpulan bahwa yang dimaksud sebagai kebijakan publik adalah segala sesuatu yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah. Pemerintah tidak harus selalu melakukan sesuatu, tetapi pemerintah juga memiliki hak untuk tidak melakukan apapun dan itu tetap dapat disebut sebagai kebijakan. Kebijakan publik juga merupakan suatu rangkaian panjang yang saling berkaitan yang orientasinya adalah untuk mengatur kehidupan masyarakat agar lebih teratur. Tujuannya adalah agar satu dengan yang lainnya tidak saling merugikan. Negara secara absolut dapat mengatur apa dan siapa yang ada di dalam wilayah negara, dan secara relatif mereka yang menjadi bagian dari negara tetapi tidak di dalam negara, dan mereka yang berhubungan dengan negara tersebut.

2.1.2 Konsep Implementasi Kebijakan Publik

Rencana adalah 20 persen keberhasilan, implementasi adalah 60 persen sisanya, dan 20 persen sisanya adalah bagaimana kita mengendalikan implementasi. Implementasi kebijakan adalah hal yang paling berat, karena disini masalah-masalah yang kadang tidak dijumpai dalam konsep, dapat muncul di lapangan. Sebagaimana dikatakan oleh Nugroho (2011:618) sebagai berikut:

“Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut”.

Berdasarkan pendapat tersebut, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan merupakan cara yang dilakukan agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuan yang dikandungnya. Kemudian untuk melakukan proses implementasi tersebut, dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu langsung menerjemahkannya kedalam bentuk program maupun menerjemahkannya kedalam bentuk kebijakan turunan.

Studi implementasi merupakan suatu kajian mengenai studi kebijakan yang mengarah pada proses pelaksanaan dari suatu kebijakan. Dalam prakteknya implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang begitu kompleks bahkan tidak jarang bermuatan politis dengan adanya intervensi berbagai kepentingan. Untuk melukiskan kerumitan dalam proses implementasi tersebut dapat dilihat pada pernyataan yang

dikemukakan oleh seorang ahli studi kebijakan Eugene Bardach dalam Agustino (2014:138), yaitu:

“Adalah cukup untuk membuat sebuah program dan kebijakan umum yang kelihatannya bagus diatas kertas. Lebih sulit lagi merumuskannya dalam kata-kata dan slogan-slogan yang kedengarannya mengenakan bagi telinga para pemimpin dan para pemilih yang mendengarkannya. Dan lebih sulit lagi untuk melaksanakannya dalam bentuk cara yang memuaskan semua orang termasuk mereka anggap klien”.

Pernyataan diatas dipertegas oleh Chief J.O. Udoji yang dikutip dalam Agustino (2014:140) dengan mengatakan bahwa:

“Pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu yang penting bahkan mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan. Kebijakan-kebijakan hanya akan sekedar berupa impian atau rencana bagus yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan”.

Dari pendapat diatas, kita dapat menyimpulkan bahwa membuat sebuah kebijakan dan menuangkannya dalam tulisan sehingga terbentuk suatu aturan yang terkodifikasi (undang-undang, peraturan, dan lain-lain) merupakan sesuatu yang sulit. Namun yang tersulit tetaplah pada saat proses pelaksanaan kebijakan tersebut. Karena dalam proses pelaksanaan, kita harus mampu memuaskan semua orang, baik itu para pembuat kebijakan maupun masyarakat. Dan jika suatu kebijakan yang telah dibuat tidak mampu untuk diimplementasikan, maka kebijakan tersebut hanya akan tersimpan rapi sebagai kumpulan arsip.

Dalam derajat lain Daniel Mazmanian dan Paul Sabatier dalam Agustino (2014:139) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai:

“Pelaksanaan keputusan kebijaksanaan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan. Lazimnya, keputusan tersebut mengidentifikasi masalah yang ingin diatasi, menyebutkan secara tegas tujuan atau sasaran yang ingin dicapai, dan berbagai cara untuk menstrukturkan atau mengatur proses implementasinya”.

Penjelasan diatas memberikan makna bahwa implementasi kebijakan merupakan pelaksanaan kebijakan dasar seperti undang-undang, perintah-perintah, atau keputusan-keputusan eksekutif yang mana dalam kebijakan tersebut biasanya sudah teridentifikasi masalah-masalah yang ingin diatasi, tujuan dan sasaran yang ingin dicapai oleh kebijakan tersebut, serta cara yang mengatur proses implementasinya.

Implementasi kebijakan menurut Dunn (2013:132) adalah pelaksanaan pengendalian aksi-aksi kebijakan di dalam kurun waktu tertentu. Sedangkan Van Meter dan Van Horn dalam Agustino (2014:139) mendefinisikan implementasi kebijakan sebagai:

“Tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijaksanaan”.

Dari pendapat diatas dapat diartikan bahwa segala tindakan yang dilakukan oleh pemerintah maupun swasta baik secara individu maupun kelompok yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah ditentukan dalam keputusan kebijakan dapat disebut sebagai proses implementasi kebijakan.

Berdasarkan berbagai definisi yang telah dipaparkan diatas, dapat disimpulkan bahwa implementasi menyangkut tiga hal, yaitu: (1) adanya tujuan atau sasaran kebijakan; (2) adanya aktivitas atau kegiatan pencapaian tujuan; dan (3) adanya hasil kegiatan. Implementasi merupakan suatu proses yang dinamis, dimana pelaksana kebijakan melakukan suatu aktivitas atau kegiatan, sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran kebijakan itu sendiri. Hal ini sesuai pula dengan apa yang diungkapkan oleh Lester dan Stewart Jr. dalam Agustino (2014:139) dimana mereka mengatakan bahwa implementasi sebagai suatu proses dan suatu hasil (*output*). Keberhasilan suatu implementasi kebijakan dapat diukur atau dilihat dari proses dan pencapaian tujuan hasil akhir, yaitu: tercapai atau tidaknya tujuan-tujuan yang ingin diraih.

2.1.3 Model-model Implementasi Kebijakan Publik

Salah satu tahapan penting dalam siklus kebijakan publik adalah implementasi kebijakan. Tahapan implementasi menjadi begitu penting karena suatu kebijakan tidak akan berarti jika tidak dapat dilaksanakan dengan baik dan benar. Hal ini sejalan dengan apa yang pernah dikatakan Udoji dalam Wahab (2012:126) bahwa pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu hal penting, bahkan mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan. Kebijakan hanya akan berupa impian yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan.

Implementasi kebijakan sesungguhnya sejak awal melibatkan sebuah proses rasional dan emosional yang teramat kompleks. Kompleksitas implementasi bukan saja ditunjukkan oleh banyaknya aktor atau unit organisasi yang terlibat, tetapi juga dikarenakan proses implementasi dipengaruhi oleh berbagai variabel yang kompleks, baik variabel yang individual maupun variabel organisasional, dan masing-masing variabel pengaruh tersebut juga saling berinteraksi satu sama lain sebagaimana diuraikan berikut ini.

2.1.3.1 Model George Charles Edwards III

Dalam pendekatan yang diteoremdakan oleh Edward III, terdapat empat variabel yang sangat menentukan keberhasilan implementasi suatu kebijakan, yaitu: komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi (Agustino, 2014:149).

1. Komunikasi

Komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik. Implementasi yang efektif terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan mereka kerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan mereka kerjakan dapat berjalan bila komunikasi berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan kebijakan dan peraturan implementasi harus dikomunikasikan kepada bagian personalia yang tepat. Selain itu, kebijakan yang dikomunikasikan pun harus tepat, akurat, dan

konsisten. Terdapat tiga indikator yang dapat digunakan dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi tersebut, yaitu:

- a. Transmisi, penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali yang terjadi dalam penyaluran komunikasi adalah adanya salah pengertian (miskomunikasi), hal tersebut disebabkan karena komunikasi telah melalui beberapa tingkatan birokrasi sehingga apa yang diharapkan terdistorsi ditengah jalan.
- b. Kejelasan, komunikasi yang diterima oleh para pelaksana kebijakan (*street-level-bureuacrats*) haruslah jelas dan tidak membingungkan (tidak ambigu).
- c. Konsistensi, perintah yang diberikan dalam pelaksanaan suatu komunikasi haruslah konsisten dan jelas untuk dijalankan. Karena jika perintah yang diberikan sering berubah-ubah dapat menimbulkan kebingungan bagi pelaksana di lapangan.

2. Sumber Daya

Menurut George C. Edward III (Agustino, 2014:151-152), sumber daya merupakan hal penting lainnya dalam mengimplementasikan kebijakan. Indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen, yaitu:

- a. Staf; sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf. Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan karena staf yang tidak memadai ataupun tidak kompeten di bidangnya. Penambahan jumlah staf dan implementor saja tidak mencukupi, tetapi diperlukan pula kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabel) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.
- b. Informasi; dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk, yaitu pertama, informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan disaat mereka diberi perintah untuk melakukan tindakan. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang lain yang terlibat didalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.

- c. Wewenang; kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik.
- d. Fasilitas; fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staf yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukannya, dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.

3. Disposisi

Variabel selanjutnya yang memengaruhi tingkat keberhasilan implementasi kebijakan publik bagi George C. Edward III adalah disposisi. Disposisi atau sikap dari pelaksana kebijakan adalah faktor penting ketiga dalam pendekatan mengenai pelaksanaan suatu kebijakan publik. Jika pelaksanaan suatu kebijakan ingin efektif, maka para pelaksana kebijakan tidak hanya harus mengetahui apa yang akan dilakukan tetapi juga harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya sehingga dalam pelaksanaannya tidak terjadi bias (Agustino, 2014:152).

Hal-hal penting yang perlu dicermati pada variabel disposisi menurut George C. Edward III adalah:

- a. Pengangkatan birokrat; disposisi atau sikap para pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personil yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat yang lebih atas. Karena itu pengangkatan dan pemilihan personel pelaksana kebijakan haruslah orang-orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga masyarakat.
- b. Insentif; insentif merupakan salah satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah sikap para pelaksana kebijakan dengan memanipulasi insentif. Pada dasarnya orang bergerak berdasarkan kepentingan dirinya sendiri, maka memanipulasi insentif oleh

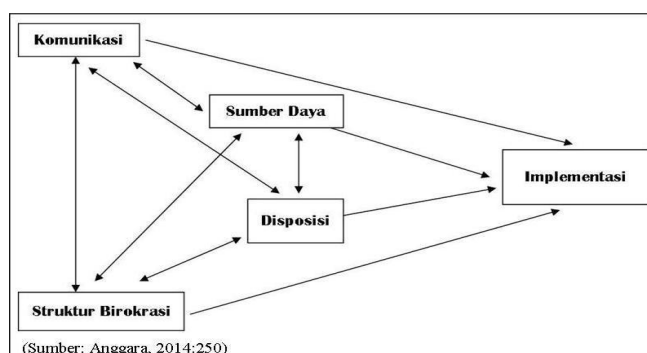
para pembuat kebijakan memengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana menjalankan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi atau organisasi.

4. Struktur Birokrasi

Struktur birokrasi berkenaan dengan kesesuaian organisasi birokrasi yang menjadi penyelenggara implementasi kebijakan publik. Tantangannya adalah bagaimana agar tidak terjadi *Bureaucratic Fragmentation* karena struktur itu menjadikan proses implementasi menjadi jauh dari efektif (Nugroho, 2011:636).

Implementasi kebijakan yang bersifat kompleks menuntut adanya kerjasama banyak pihak. Ketika struktur birokrasi tidak kondusif terhadap implementasi suatu kebijakan, maka hal ini akan menyebabkan ketidakefektivan dan menghambat jalannya pelaksanaan kebijakan publik. Berdasarkan penjelasan diatas, maka memahami struktur birokrasi merupakan faktor yang fundamental untuk mengkaji implementasi kebijakan publik.

Gambar 2.1
Model Hubungan Antarvariabel Implementasi Kebijakan Edwards III

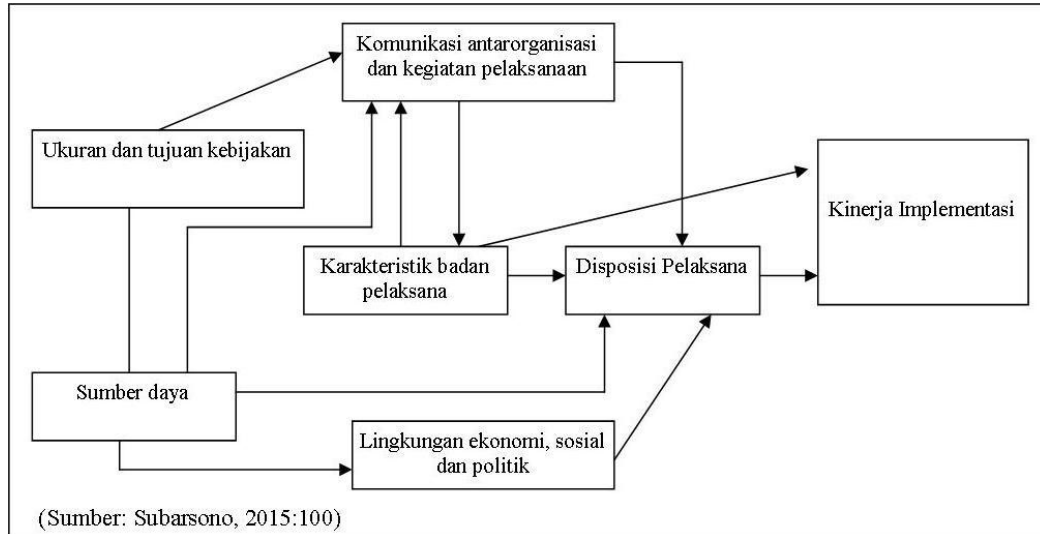


2.1.3.2 Model Donald S. Van Meter dan Carl E. Van Horn

Dikutip dari Agustino (2014:141) model pendekatan yang dirumuskan oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn bersifat *top-down* dan disebut dengan *A Model of The Policy Implementations*. Menurut Meter dan Horn ada enam variabel yang harus diperhatikan karena dapat memengaruhi keberhasilan implementasi, antara lain sebagai berikut.

1. Standar dan sasaran kebijakan. Yaitu perincian mengenai sasaran yang ingin dicapai melalui kebijakan beserta standar untuk mengukur pencapaiannya.
2. Sumber daya. Implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya, baik sumber daya manusia (*human resources*) maupun sumber daya non-manusia (dana, waktu dan berbagai insentif lainnya).
3. Hubungan antar organisasi. Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu, diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.
4. Karakteristik agen pelaksana. Yang dimaksud karakteristik agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang semuanya itu akan memengaruhi implementasi suatu program.
5. Kondisi sosial, politik dan ekonomi. Variabel ini mencakup sumber daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan; sejauhmana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan; karakteristik para partisipan, yakni mendukung atau menolak; bagaimana sifat opini publik yang ada di lingkungan; dan apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.
6. Disposisi implementor. Disposisi implementor ini mencakup 3 hal penting, yakni (a) respons implementor terhadap kebijakan, yang akan memengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan; (b) kognisi, yakni pemahamannya terhadap kebijakan; dan (c) intensitas disposisi implementor, yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.

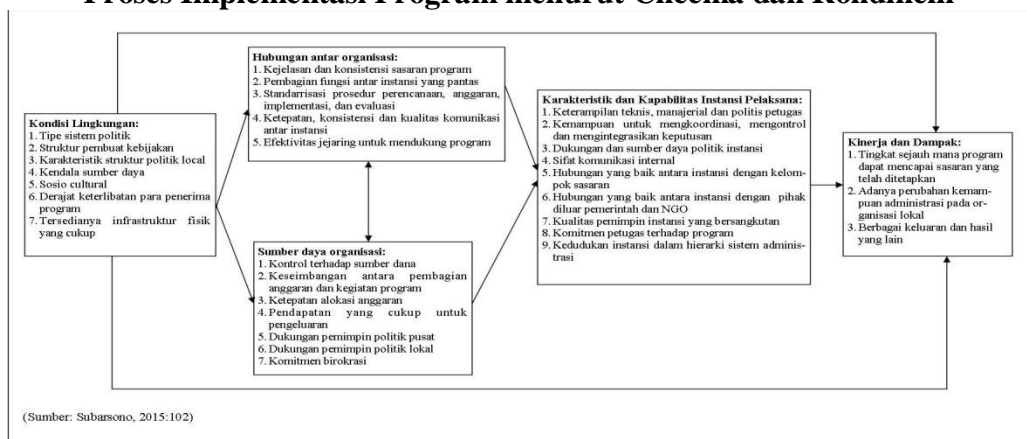
Gambar 2.2
Model Implementasi Kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn



2.1.3.3 Model G. Shabbir Cheema dan Dennis A. Rondinelli

Dalam pandangan Cheema dan Rondinelli, ada 4 (empat) kelompok variabel yang dapat memengaruhi keberhasilan kinerja dan dampak suatu program, yakni: (1) kondisi lingkungan; (2) hubungan antar organisasi; (3) sumber daya organisasi untuk implementasi program; (4) karakteristik dan kemampuan agen pelaksana.

Gambar 2.3
Proses Implementasi Program menurut Cheema dan Rondinelli



2.1.3.4 Model Daniel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier

Menurut Mazmanian dan Sabatier ada 3 (tiga) kelompok variabel yang memengaruhi keberhasilan implementasi, yakni: (1) karakteristik dari masalah (*tractability of the problems*); (2) karakteristik kebijakan/undang-undang (*ability of the statute to structure implementation*); (3) variabel lingkungan (*nonstatutory variables affecting implementation*).

a) Karakteristik Masalah

1. Tingkat kesulitan teknis dari masalah yang bersangkutan. Sifat masalah akan memengaruhi mudah tidaknya suatu program diimplementasikan.
2. Tingkat kemajemukan dari kelompok sasaran. Apabila kelompok sasarannya homogen, suatu program akan relatif mudah diimplementasikan. Sebaliknya, apabila kelompok sasarannya heterogen, maka implementasi program akan relatif lebih sulit, karena tingkat pemahaman setiap anggota kelompok sasaran terhadap program relatif berbeda.
3. Proporsi kelompok sasaran terhadap total populasi. Sebuah program akan relatif sulit diimplementasikan apabila sasarannya mencakup semua populasi. Sebaliknya, akan relatif mudah apabila kelompok sasarannya tidak terlalu besar.
4. Cakupan perubahan perilaku yang diharapkan. Sebuah program yang bertujuan memberikan pengetahuan atau bersifat kognitif akan relatif mudah diimplementasikan daripada program yang bertujuan untuk mengubah sikap dan perilaku masyarakat.

b) Karakteristik Kebijakan

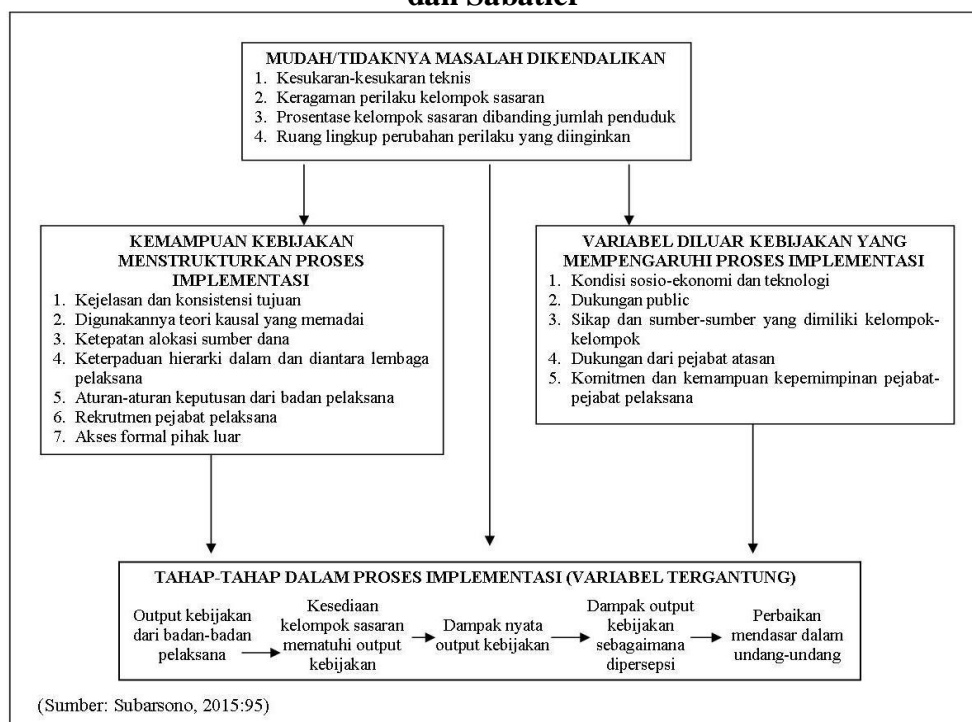
1. Kejelasan isi kebijakan. Semakin jelas dan rinci isi sebuah kebijakan, maka akan mudah diimplementasikan karena implementor mudah memahami dan menerjemahkan dalam tindakan nyata. Sebaliknya ketidakjelasan isi kebijakan memiliki potensi lahirnya distorsi dalam implementasi kebijakan.
2. Seberapa jauh kebijakan tersebut memiliki dukungan teoretis.
3. Besarnya alokasi sumber daya finansial serta dukungan-dukungan staf terhadap kebijakan tersebut.
4. Seberapa besar adanya keterpautan dan dukungan antar berbagai institusi pelaksana.

5. Kejelasan dan konsistensi aturan yang ada pada badan pelaksana.
6. Tingkat komitmen aparat terhadap tujuan kebijakan.
7. Seberapa luas akses kelompok luar untuk berpartisipasi dalam implementasi kebijakan.

c) Lingkungan Kebijakan

1. Kondisi sosial ekonomi masyarakat dan tingkat kemajuan teknologi. Masyarakat yang sudah terbuka dan terdidik akan relatif mudah menerima program-program pembaruan dibanding dengan masyarakat yang masih tertutup dan tradisional. Demikian juga kemajuan teknologi akan membantu dalam proses keberhasilan implementasi karena program tersebut dapat disosialisasikan dan diimplementasikan dengan bantuan teknologi modern.
2. Dukungan publik terhadap sebuah kebijakan.
3. Sikap dari kelompok pemilih (*constituency groups*). Kelompok pemilih yang ada dalam masyarakat dapat memengaruhi implementasi kebijakan melalui intervensi terhadap keputusan-keputusan yang dibuat, memengaruhi badan pelaksana secara tidak langsung melalui kritik yang dipublikasikan, dan membuat pernyataan yang ditujukan kepada badan legislatif.
4. Tingkat komitmen dan keterampilan dari aparat dan implementor.

Gambar 2.4
Variabel yang Memengaruhi Implementasi Kebijakan menurut Mazmanian dan Sabatier



2.1.4 Deskripsi Kebijakan

Transportasi merupakan industri jasa yang mengemban fungsi pelayanan publik dan misi pembangunan nasional yang secara umum menjalankan fungsi untuk mendukung perwujudan kesejahteraan masyarakat. Penyelenggaraan transportasi berperan mendorong pemerataan pembangunan dan melayani kebutuhan masyarakat luas baik di perkotaan maupun di perdesaan. Mengingat pentingnya transportasi, maka sangat perlu dibuat aturan/kebijakan mengenai transportasi baik di tingkat pusat maupun daerah.

Berkaitan dengan penjelasan tersebut, maka penyelenggaraan kegiatan transportasi/perhubungan di Kota Serang diatur melalui **Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika**. Secara umum, peraturan daerah ini berisi tentang segala hal yang berkaitan dengan proses penyelenggaraan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika di Kota Serang. Peraturan daerah ini terdiri atas 10 (sepuluh) bab dimana setiap bab mengatur hal-hal sebagai berikut:

1. BAB I Ketentuan Umum
2. BAB II mengenai Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
3. BAB III mengenai Penyelenggaraan Perhubungan Laut
4. BAB IV mengenai Penyelenggaraan Perhubungan Udara
5. BAB V mengenai Penyelenggaraan Perkeretaapian
6. BAB VI mengenai Penyelenggaraan Komunikasi dan Informatika
7. BAB VII mengenai Pengawasan dan Pengendalian
8. BAB VIII mengenai Ketentuan Penyidikan

9. BAB IX mengenai Ketentuan Pidana
10. BAB X mengenai Ketentuan Penutup.

Peraturan daerah ini merupakan sebagai pedoman dan landasan serta memberikan arahan yang jelas pada sektor perhubungan, komunikasi dan informatika di Kota Serang mengingat Kota Serang telah mengalami banyak perkembangan dengan mobilitas yang tinggi dan tentunya berdampak pada peningkatan aktivitas pada sektor perhubungan, komunikasi dan informatika.

2.1.5 Konsep Perhubungan dan Transportasi

Menurut Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, pengertian perhubungan adalah kegiatan yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah yang meliputi bidang darat, laut dan udara. Menurut peraturan daerah ini, pengertian perhubungan darat, laut, dan udara secara lebih lanjut adalah sebagai berikut:

- (1) Perhubungan darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang.
- (2) Perhubungan laut adalah segala bentuk transportasi menggunakan laut untuk mengangkut penumpang atau barang.
- (3) Perhubungan udara adalah segala bentuk transportasi menggunakan udara untuk mengangkut penumpang atau barang.

Selanjutnya pengertian transportasi menurut Miro (2005:4) dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini, objek tersebut dapat lebih bermanfaat atau dapat berguna

untuk tujuan-tujuan tertentu. Dari kedua pengertian tersebut, penulis dapat menyimpulkan bahwa terdapat kesamaan makna antara perhubungan dan transportasi, yaitu bertalian dengan kegiatan menghubungkan, memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari satu tempat lain baik melalui bidang darat, laut maupun udara.

Sementara Munawar (2005:1) menjelaskan bahwa sistem transportasi memiliki satu kesatuan definisi yang terdiri atas:

- a. Sistem, yakni bentuk keterikatan dan keterkaitan antara satu variabel dengan variabel lain dalam tatanan yang terstruktur; serta
- b. Transportasi, yakni kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Dari dua pengertian tersebut, sistem transportasi dapat diartikan sebagai bentuk keterkaitan dan keterikatan yang integral antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Maksud adanya sistem transportasi adalah untuk mengatur dan mengkoordinasikan pergerakan penumpang dan barang yang bertujuan untuk memberikan optimalisasi proses pergerakan tersebut (Miro, 2005:1).

Sebagai fasilitas pendukung kehidupan manusia, perhubungan atau transportasi tidak dapat dipisahkan dari aspek-aspek aktivitas hidup manusia. Transportasi telah berkembang menjadi salah satu kebutuhan manusia yang paling mendasar. Secara garis besar, dengan melihat mediumnya, transportasi dapat dibedakan menjadi moda transportasi darat, air dan udara. Berikut adalah penjelasannya.

1) Moda Transportasi Darat

Awalnya manusia memindahkan barang dengan tangan dan punggungnya, tapi kemampuannya sangat terbatas. Kemudian mulai menggunakan hewan (kuda, keledai, unta dan lain-lain) sehingga produktivitas, jarak tempuh, dan kecepatan perpindahan meningkat. Selanjutnya sejalan dengan kemajuan teknologi dan perkembangan teknologi otomotif, maka manusia mulai mampu membuat bermacam-macam kendaraan bermotor dan lokomotif yang cukup berhasil memenuhi kebutuhan pergerakan penumpang dan barang. Lebih jauh, moda transportasi darat dapat dibedakan menjadi moda jalan dan moda kereta api. (Azis dan Asrul, 2014:15).

2) Moda Transportasi Laut/Air

Sebelum mampu memanfaatkan tenaga angin, manusia menggunakan rakit dan sampan sebagai sarana pengangkutan penumpang dan barang melalui laut/air. Namun seiring dengan perkembangan teknologi, maka dibuatlah perahu motor, kapal laut berbagai jenis, fungsi dan ukuran, dan moda angkutan laut/air lainnya sehingga keterbatasan kapasitas, jarak tempuh, kecepatan dan lain-lain dapat diatasi (Azis dan Asrul, 2014:25).

3) Moda Transportasi Udara

Seperti moda angkutan yang lain, transportasi udara juga berkembang. Berkat perkembangan teknologi yang ada, manusia dapat menciptakan pesawat terbang, *helicopter* maupun jenis-jenis angkutan

udara lainnya dalam rangka melawan keterbatasan angkutan udara, sehingga saat ini transportasi udara mampu mengangkut penumpang dan barang dalam jumlah yang lebih banyak dengan aman, cepat, dan nyaman ke tempat-tempat yang jauh (Azis dan Asrul, 2014:26).

2.1.5.1 Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi kota dan merupakan komponen yang perannya sangat penting karena angkutan umum adalah sarana yang dibutuhkan oleh sebagian besar masyarakat kota untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU LLAJ), pengertian angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Penyelenggaraan angkutan biasanya dilakukan dengan menggunakan kendaraan umum.

Menurut UU LLAJ, kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Selanjutnya Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum memberikan pengertian bahwa kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan

dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Jadi dapat disimpulkan bahwa angkutan umum sejatinya adalah kegiatan perpindahan orang dan/atau barang dengan menggunakan kendaraan umum yang kepadanya dibebankan biaya sewa atau sistem bayar.

Dalam hal penggunaan angkutan umum yang bersifat massal, perlu ada kesamaan diantara para penumpang, antara lain kesamaan asal dan kesamaan tujuan. Oleh karena itu, maka menurut UU LLAJ pasal 140 disebutkan bahwa pelayanan angkutan dengan kendaraan bermotor umum terdiri atas pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek; dan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

Termasuk jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek menurut pasal 142 UU LLAJ adalah sebagai berikut:

1. Angkutan lintas batas negara;
2. Angkutan antarkota antarprovinsi;
3. Angkutan antarkota dalam provinsi;
4. Angkutan perkotaan; atau

5. Angkutan perdesaan.

Selanjutnya termasuk jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum tidak dalam trayek menurut pasal 28 Kepmenhub No. KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum adalah sebagai berikut:

1. Angkutan taksi;
2. Angkutan sewa;
3. Angkutan pariwisata;
4. Angkutan lingkungan.

Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Pemerintah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum tersebut. Hal ini sebagaimana diatur pada pasal 139 UU LLAJ berikut:

Pasal 139:

- (1) Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota antarprovinsi serta lintas batas negara.
- (2) Pemerintah Daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi.
- (3) Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota.
- (4) Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan usah milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Standar pelayanan minimal yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum diatur dalam pasal 141 UU LLAJ, yaitu perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan

minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

2.2 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu adalah kajian penelitian yang pernah dilakukan oleh peneliti sebelumnya yang dapat diambil dari berbagai sumber ilmiah, baik skripsi, tesis, disertasi atau jurnal penelitian. Penelitian terdahulu merupakan salah satu acuan yang dianggap relevan dengan fokus penelitian yang bisa dijadikan sebagai data pendukung oleh peneliti. Beberapa hasil penelitian sebelumnya yang dianggap relevan dengan fokus penelitian ini adalah sebagai berikut.

Pertama, Skripsi berjudul Efektivitas Implementasi SK Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang oleh Muhammad Abdi Amna, Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa tahun 2012. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar tingkat efektivitas implementasi trayek angkutan umum yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang. Penelitian ini juga berangkat dari adanya permasalahan transportasi di Kota Serang mengenai belum teraturnya trayek angkutan umum di Kota Serang. Menurut penelitian tersebut, masalah-masalah yang muncul adalah belum adanya kesadaran dari para supir angkutan kota dalam mematuhi trayek angkutan kota yang telah ditetapkan oleh Pemda Kota Serang serta kurangnya petugas dari dinas terkait yang bertugas mengawasi terhadap penerapan Keputusan Walikota tersebut.

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, didapatkan hasil bahwa penerapan program kebijakan dapat dikategorikan baik. Hal ini terbukti dari tingkat efektivitas implementasi yang mencapai 74% yang artinya pemberlakuan trayek yang diamanatkan oleh Surat Keputusan tersebut sudah berhasil. Dengan demikian, maka hipotesis yang diajukan oleh peneliti ditolak karena hasil penelitian menunjukkan tingkat efektivitas implementasi kebijakan tersebut lebih besar dari 60%.

Persamaan antara penelitian tersebut dengan penelitian ini adalah kedua penelitian ini dilakukan di Kota Serang dengan latar belakang penelitian yang serupa, yakni mengenai belum teraturnya trayek angkutan umum di Kota Serang. Peneliti saat ini tertarik untuk mengkaji topik ini kembali dikarenakan hasil penelitian sebelumnya mengatakan bahwa efektivitas implementasi Surat Keputusan Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang dikatakan berhasil, namun pada kenyataannya saat ini trayek angkutan umum di Kota Serang masih saja belum teratur dan tentunya hal ini menimbulkan ketidaknyamanan bagi para pengguna/penumpang angkutan umum yang disinyalir dapat membawa kerugian ekonomis bagi para pengguna/penumpang angkutan umum.

Selanjutnya perbedaan penelitian terletak pada fokus penelitian. Peneliti sebelumnya fokus melakukan pengukuran terhadap efektivitas implementasi Keputusan Walikota mengenai trayek tersebut dengan analisis data kuantitatif yang berpedoman pada Surat Keputusan Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di

Kota Serang, sedangkan peneliti saat ini berusaha menggambarkan seberapa baik pelaksanaan kebijakan penetapan trayek yang telah ditentukan dengan berpedoman pada Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika yang merupakan pengganti atas Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan, Pariwisata, Komunikasi dan Informatika di Kota Serang.

Kedua, Skripsi berjudul Peran Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang Dalam Pengaturan Trayek Angkutan Umum Di Kota Serang oleh Agnes S. Ambarita, Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa tahun 2012. Penelitian ini difokuskan untuk membahas tentang peran Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang dalam mengatur angkutan umum agar berjalan sesuai dengan trayek yang sudah ditentukan. Hal yang melatarbelakangi dilakukannya penelitian ini adalah ditemukannya fakta bahwa sebagian besar angkutan umum secara sadar tidak mengikuti trayek yang sudah ditentukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang. Dalam hal ini pemerintah sudah menjalankan perannya untuk membuat suatu regulasi yaitu dengan dikeluarkannya Surat Keputusan Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang, namun sayangnya dalam hal pengendalian dan pengawasan, peran Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang dinilai masih lemah dan belum konsisten di lapangan.

Berdasarkan hasil penelitian dapat diketahui bahwa peran Dishubkominfo Kota Serang dalam hal pengaturan, pengendalian dan pengawasan yang dilakukan masih kurang optimal, karena dengan adanya jaringan trayek yang jelas melalui Surat Keputusan Walikota yang sudah ditetapkan, seharusnya Dishubkominfo Kota Serang dapat mengatur dan mengendalikan dengan baik setiap angkutan umum yang ada di Kota Serang. Tetapi kenyataannya, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan memang dilakukan tetapi tidak kontinyu dan kurang adanya tindakan yang tegas atas pelanggaran trayek dan syarat-syarat administrasi lainnya.

Persamaan antara penelitian yang dilakukan peneliti dengan penelitian sebelumnya terletak pada kesamaan metodologi yang digunakan, yaitu menggunakan metode penelitian kualitatif yang bersifat deskriptif. Kemudian perbedaan terletak pada objek penelitian, yakni peneliti sebelumnya lebih memfokuskan penelitian pada penilaian peranan Dishubkominfo Kota Serang dalam pengendalian dan pengawasan trayek, sedangkan peneliti saat ini lebih memfokuskan untuk menggambarkan secara deskriptif mengenai apa saja faktor-faktor penghambat keberhasilan implementasi kebijakan penetapan trayek angkutan umum di Kota Serang. Perbedaan penelitian juga terletak pada teori yang digunakan dimana peneliti terdahulu menggunakan teori peran organisasi publik sedangkan peneliti saat ini menggunakan teori implementasi kebijakan publik.

2.3 Kerangka Pemikiran Penelitian

Kerangka pemikiran ini merupakan penjelasan sementara terhadap gejala-gejala yang menjadi objek permasalahan. Jadi, kerangka berpikir merupakan sintesa tentang hubungan antar variabel yang disusun dari berbagai teori yang telah dideskripsikan.

Pertumbuhan dan perkembangan Kota Serang disertai dengan jumlah penduduk yang semakin meningkat berdampak pula pada semakin meningkatnya tuntutan akan tersedianya sistem dan moda transportasi yang baik. Akan terjadi peningkatan kebutuhan terhadap sarana transportasi seperti angkutan umum perkotaan (angkot) karena pada dasarnya penduduk kota akan membutuhkan angkutan umum dalam beraktivitas. Namun sayangnya, sesuai kondisi di lapangan diketahui bahwa pelayanan angkutan kota di Kota Serang masih kurang memadai. Adapun masalah-masalah yang peneliti temui adalah belum tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang; lemahnya pengawasan dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang; keterbatasan SDM dan kurangnya PPNS di Dishubkominfo Kota Serang; peraturan yang ada belum mengatur secara tegas mengenai sanksi pelanggaran trayek dan juga belum ada peraturan pelaksanaannya; serta belum tersedianya prasarana yang memadai, seperti rambu-rambu petunjuk untuk angkot.

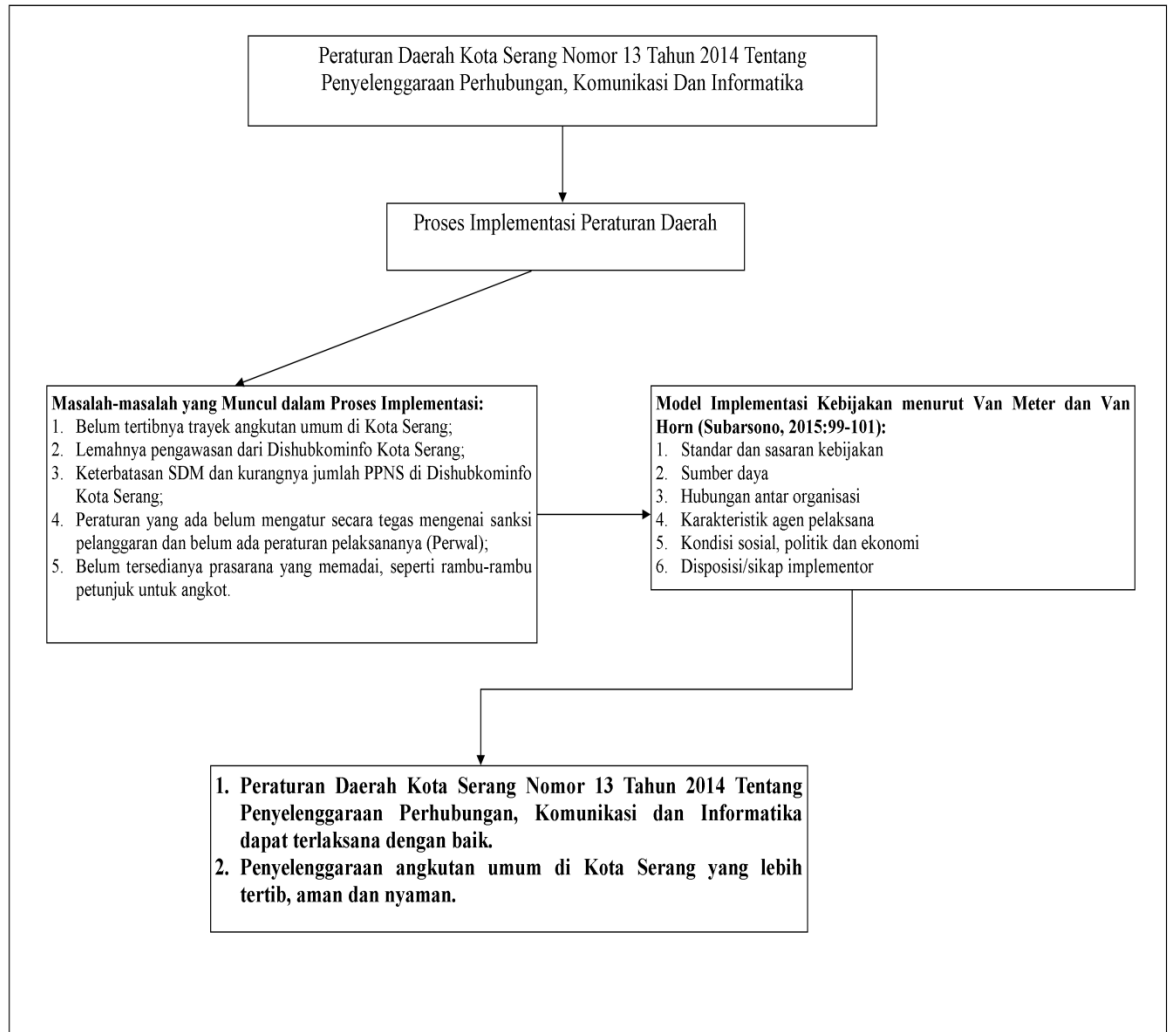
Dari beberapa permasalahan tersebut, peneliti akan berusaha menggambarkan secara deskriptif mengenai implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan,

Komunikasi dan Informatika dengan menggunakan model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn. Model yang dirumuskan Van Meter dan Van Horn ini disebut dengan *A Model of The Policy Implementation*. Proses implementasi ini merupakan sebuah abstraksi atau performansi suatu implementasi kebijakan yang pada dasarnya secara sengaja dilakukan untuk meraih kinerja implementasi kebijakan publik yang tinggi yang berlangsung dalam hubungan berbagai variabel. Van Meter dan Van Horn menyatakan bahwa ada 6 (enam) variabel yang harus diperhatikan karena dapat memengaruhi keberhasilan implementasi yaitu:

- (1) Standar dan sasaran kebijakan;
- (2) Sumber daya;
- (3) Hubungan antar organisasi;
- (4) Karakteristik agen pelaksana
- (5) Kondisi sosial, politik dan ekonomi;
- (6) Disposisi/sikap implementor.

Dengan demikian, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada pemerintah maupun operator (sopir, pengusaha angkutan) sehubungan dengan perbaikan pelayanan angkutan umum di Kota Serang. Kerangka pemikiran penelitian dapat dilihat pada gambar 2.5 berikut.

Gambar 2.5
Kerangka Pemikiran Penelitian



(Sumber: Peneliti, 2016)

2.4 Asumsi Dasar Penelitian

Setelah peneliti menjelaskan permasalahan penelitian pada bab sebelumnya, maka selanjutnya peneliti perlu memberikan asumsi yang kuat tentang kedudukan permasalahannya. Asumsi berarti dugaan yang diterima sebagai dasar atau landasan berpikir karena dianggap benar. Sedangkan mengasumsikan berarti menduga, memperkirakan, memperhitungkan, atau meramalkan. Maka dalam penelitian mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang) peneliti berasumsi bahwa pelaksanaan kebijakan berupa penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang masih belum maksimal.

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan dan Metode Penelitian

Penelitian pada hakikatnya merupakan suatu upaya untuk menemukan kebenaran atau untuk lebih membenarkan kebenaran. Apabila seseorang mengadakan penelitian, secara sadar atau tidak dalam dirinya ada cara memandang hal atau peristiwa tertentu (Moleong, 2013:48-49). Penelitian adalah suatu proses, yaitu suatu rangkaian langkah-langkah yang dilakukan secara terencana dan sistematis guna mendapatkan jawaban terhadap pertanyaan-pertanyaan tertentu. Demi menjawab hal itulah maka diperlukan suatu metode yang tepat dalam suatu penelitian. Sugiyono (2012:3) mendefinisikan bahwa metode penelitian adalah suatu cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu. Selanjutnya dalam pengertian yang luas, Sugiyono menjelaskan bahwa metode penelitian adalah cara-cara ilmiah untuk mendapatkan data yang valid, dengan tujuan untuk dapat ditemukan, dikembangkan, dan dibuktikan suatu pengetahuan tertentu sehingga pada gilirannya dapat digunakan untuk memahami, memecahkan, dan mengantisipasi masalah.

Penelitian ini diajukan untuk menganalisis dan mengungkapkan fenomena mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang) dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Bogdan dan Taylor dalam Moleong (2013:4) mendefinisikan

metodologi kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang dapat diamati. Sementara Sugiyono (2012:15) menyatakan bahwa metode kualitatif adalah metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *postpositivisme*, digunakan untuk meneliti pada kondisi obyek yang alamiah. Obyek yang alamiah adalah obyek yang berkembang apa adanya, tidak dimanipulasi oleh peneliti dan kehadiran peneliti tidak begitu memengaruhi dinamika pada obyek tersebut. Dalam penelitian kualitatif instrumennya adalah orang atau *human instrument*, yaitu peneliti itu sendiri.

Dalam penelitian ini pendekatan kualitatif yang digunakan bersifat deskriptif. Metode kualitatif deskriptif digunakan untuk mendapatkan data yang mendalam, suatu data yang mengandung makna. Sesuai yang diungkapkan oleh Sugiyono (2012:289) pendekatan deskriptif akan memandu peneliti untuk mengeksplorasi dan atau memotret situasi sosial yang akan diteliti secara menyeluruh, luas dan mendalam.

Berkaitan dengan penjelasan diatas, maka dalam penelitian ini, peneliti langsung berlaku sebagai alat peneliti utama (*human instrument*) yang mana melakukan proses penelitian secara langsung dan aktif mewawancarai, mengumpulkan berbagai materi atau bahan yang berkaitan dengan fokus penelitian, melakukan pengolahan dan analisis data, serta penarikan kesimpulan secara mandiri.

3.2 Ruang Lingkup/Fokus Penelitian

Fokus pada dasarnya adalah masalah pokok yang bersumber dari pengalaman peneliti atau melalui pengetahuan yang diperolehnya melalui kepustakaan ilmiah ataupun kepustakaan lainnya (Moleong, 2013:97). Fokus dan ruang lingkup berguna sebagai alat untuk membatasi studi penelitian sehingga peneliti dapat menyaring data-data yang masuk. Adapun fokus dan ruang lingkup dalam penelitian ini adalah mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika di Kota Serang, tetapi peneliti membatasi studinya hanya pada penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang yang terlihat masih belum tertib dan belum teratur.

3.3 Lokasi Penelitian

Lokasi/tempat dilakukannya penelitian ini adalah di Kota Serang. Kota Serang terbentuk dan menjadi salah satu kota di Provinsi Banten berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 Tentang Pembentukan Kota Serang di Provinsi Banten yang diundangkan pada 10 Agustus 2007 dan diresmikan menjadi Kota Serang pada 10 November 2007. Kota Serang mempunyai kedudukan sebagai pusat pemerintahan Provinsi Banten juga sebagai daerah alternatif dan penyangga (*hinterland*) Ibukota Negara karena dari Kota Jakarta hanya berjarak sekitar 70 kilometer. Secara administratif Kota Serang memiliki total luas wilayah sekitar 266,74 Km². Luas wilayah tersebut terbagi atas 6 (enam) kecamatan, yakni Kecamatan Curug, Kecamatan Walantaka, Kecamatan Cipocok Jaya, Kecamatan Serang, Kecamatan Taktakan, Dan Kecamatan Kasemen.

Penelitian ini dilakukan atas dasar pengalaman yang dialami oleh peneliti selama bertempat tinggal di Kota Serang. Peneliti melihat bahwa angkutan kota yang seharusnya menjadi moda transportasi yang paling mudah dijangkau oleh masyarakat mampu memberikan kenyamanan atas pelayanannya, tetapi pada kenyataannya, angkutan perkotaan (angkot) di Kota Serang masih belum memberikan pelayanan yang maksimal. Hal ini berkaitan dengan trayek angkutan umum yang belum tertib dan teratur sehingga tidak jarang membuat masyarakat bingung dan dianggap merugikan masyarakat dari sisi waktu karena jarak tempuh perjalanan menjadi lebih lama lantaran angkot tidak melintasi trayek yang seharusnya.

3.4 Fenomena yang Diamati

Kerlinger dalam Sugiyono (2012:61) menyatakan bahwa variabel adalah konstruk (*constructs*) atau sifat yang akan dipelajari. Berdasarkan pengertian tersebut, maka dapat dirumuskan bahwa variabel penelitian atau fenomena yang diamati dalam penelitian ini adalah segala sesuatu yang berbentuk apa saja yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari sehingga diperoleh informasi tentang hal tersebut, kemudian ditarik kesimpulannya.

3.4.1 Definisi Konsep

Definisi konseptual memberikan penjelasan tentang konsep dari variabel yang akan diteliti menurut pendapat peneliti berdasarkan kerangka teori yang digunakan. Variabel atau fenomena yang dimaksud dalam penelitian ini adalah mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan,

Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang). Menurut Van Meter dan Van Horn dalam Anggara (2014:232) implementasi adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh individu/pejabat atau kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan. Implementasi kebijakan juga dapat disimpulkan sebagai suatu kegiatan atau usaha yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan dengan harapan akan memperoleh suatu hasil yang sesuai dengan tujuan atau sasaran dari suatu kebijakan.

3.4.2 Definisi Operasional

Definisi operasional merupakan penjabaran konsep atau variabel penelitian dalam bentuk rincian (indikator penelitian). Definisi operasional dimaksudkan untuk menghindari kesalahan pemahaman dan perbedaan penafsiran yang berkaitan dengan istilah-istilah dalam judul penelitian. Dalam penelitian ini, untuk menganalisa atau pun menggambarkan seberapa baik kebijakan yang telah diimplementasikan, peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Donald Van Meter dan Carl Van Horn yang disebut dengan *A Model of The Policy Implementations*.

Menurut Meter dan Horn ada 6 (enam) variabel yang harus diperhatikan karena dapat memengaruhi keberhasilan implementasi, antara lain sebagai berikut.

1. Standar dan sasaran kebijakan. Yaitu perincian mengenai sasaran yang ingin dicapai melalui kebijakan beserta standar untuk mengukur pencapaiannya.
2. Sumber daya. Implementasi kebijakan perlu dukungan sumber daya, baik sumber daya manusia (*human resources*) maupun sumber daya non-manusia (dana, waktu dan berbagai insentif lainnya).
3. Hubungan antar organisasi. Dalam banyak program, implementasi sebuah program perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu, diperlukan koordinasi dan kerjasama antar instansi bagi keberhasilan suatu program.
4. Karakteristik agen pelaksana. Yang dimaksud karakteristik agen pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam birokrasi yang semuanya itu akan memengaruhi implementasi suatu program.
5. Kondisi sosial, politik dan ekonomi. Variabel ini mencakup sumber daya ekonomi lingkungan yang dapat mendukung keberhasilan implementasi kebijakan; sejauhmana kelompok-kelompok kepentingan memberikan dukungan bagi implementasi kebijakan; karakteristik para partisipan, yakni mendukung atau menolak; bagaimana sifat opini publik yang ada di lingkungan; dan apakah elite politik mendukung implementasi kebijakan.
6. Disposisi implementor. Disposisi implementor ini mencakup 3 hal penting, yakni (a) respons implementor terhadap kebijakan, yang akan memengaruhi kemauannya untuk melaksanakan kebijakan; (b) kognisi, yakni pemahamannya terhadap kebijakan; dan (c) intensitas disposisi implementor, yakni preferensi nilai yang dimiliki oleh implementor.

3.5 Instrumen Penelitian

Instrumen merupakan hal yang sangat penting dalam kegiatan penelitian. Hal ini karena perolehan suatu informasi atau relevan tidaknya suatu data tergantung pada alat pengumpul data tersebut. Dalam penelitian mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang), peneliti sendiri merupakan alat pengumpul data utama. Oleh Sugiyono (2012:305) dijelaskan bahwa instrumen atau alat penelitian dalam penelitian kualitatif adalah peneliti itu sendiri. Oleh karena itu, peneliti

sebagai *human instrument* sebelum terjun ke lapangan dituntut untuk memiliki pemahaman yang cukup baik mengenai metode penelitian kualitatif, penguasaan wawasan terhadap bidang yang diteliti, serta kesiapan peneliti untuk memasuki obyek penelitian, baik secara akademik maupun logistiknya. Lebih lanjut, Sugiyono (2012:306) mengatakan bahwa dalam penelitian kualitatif “*the researcher is the key instrument*”, jadi peneliti merupakan instrumen kunci dalam penelitian kualitatif. Nasution dalam Sugiyono (2012:307-308) mengatakan bahwa peneliti layak disebut sebagai instrumen penelitian karena memiliki ciri-ciri sebagai berikut:

1. Peneliti sebagai alat peka dan dapat bereaksi terhadap segala stimulus dari lingkungan yang harus diperkirakannya bermakna atau tidak bagi penelitian;
2. Peneliti sebagai alat dapat menyesuaikan diri terhadap semua aspek keadaan dan dapat mengumpulkan aneka ragam data sekaligus;
3. Tiap situasi merupakan keseluruhan. Tidak ada suatu instrumen berupa tes atau angket yang dapat menangkap keseluruhan situasi kecuali manusia;
4. Suatu situasi yang melibatkan interaksi manusia, tidak dapat dipahami dengan pengetahuan semata. Untuk memahaminya kita perlu sering merasakannya, menyelaminya berdasarkan pengetahuan kita;
5. Peneliti sebagai instrumen dapat segera menganalisis data yang diperoleh. Ia dapat menafsirkannya, melahirkan hipotesis dengan segera untuk menentukan arah pengamatan, untuk mentest hipotesis yang timbul seketika;
6. Hanya manusia sebagai instrumen dapat mengambil kesimpulan berdasarkan data yang dikumpulkan pada suatu saat dan menggunakan segera sebagai balikan untuk memperoleh penegasan, perubahan, atau perbaikan;
7. Dalam penelitian dengan menggunakan tes atau angket yang bersifat kuantitatif, yang diutamakan adalah respon yang dapat dikuantifikasi agar dapat diolah secara statistik, sedangkan yang menyimpang dari itu tidak dihiraukan. Dengan manusia sebagai instrumen, respon yang aneh, yang menyimpang justru diberi perhatian. Respon yang lain daripada yang lain, bahkan yang bertentangan dipakai untuk mempertinggi tingkat kepercayaan dan tingkat pemahaman mengenai aspek yang diteliti.

Kedudukan peneliti dalam penelitian kualitatif cukup rumit. Ia sekaligus merupakan perencana, pelaksana pengumpulan data, analisis, penafsir data, dan pada akhirnya ia menjadi pelapor hasil penelitiannya. Pengertian instrumen atau alat penelitian disini tepat karena peneliti menjadi segalanya dari keseluruhan proses penelitian. Instrumen penelitian disini dimaksudkan sebagai alat pengumpul data seperti tes pada penelitian kuantitatif (Moleong, 2013:168).

Selanjutnya, terdapat dua hal utama yang memengaruhi kualitas data hasil penelitian, yaitu kualitas instrumen penelitian dan kualitas pengumpulan data. Dalam penelitian, teknik pengumpulan data merupakan faktor penting demi keberhasilan penelitian. Hal ini berkaitan dengan bagaimana cara mengumpulkan data, siapa sumbernya, dan apa alat yang digunakan.

3.5.1 Sumber Data Penelitian

Bila dilihat dari sumber datanya, dalam penelitian ini peneliti menggunakan sumber data primer dan sumber data sekunder.

1. Sumber Data Primer

Adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data (peneliti). Data dikumpulkan sendiri oleh peneliti langsung dari sumber pertama atau tempat objek penelitian dilakukan. Sumber data primer ini diperoleh dari informan penelitian melalui kegiatan wawancara maupun observasi.

2. Sumber Data Sekunder

Merupakan sumber yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data. Data sekunder didapat melalui berbagai sumber, yaitu jurnal ilmiah, artikel, literatur, laporan, serta berbagai situs di internet yang berkenaan dengan penelitian yang dilakukan.

3.5.2 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah strategis selanjutnya. Hal ini karena tujuan utama dari penelitian itu sendiri adalah untuk memperoleh data. Dalam penelitian ini digunakan beberapa teknik pengumpulan data, diantaranya adalah dengan melakukan wawancara, observasi/pengamatan, studi dokumentasi serta penelusuran data *online*.

1. Wawancara/*Interview*

Wawancara atau *interview* adalah sebuah proses memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan informan atau orang yang diwawancarai, dengan atau tanpa menggunakan pedoman (*guide*) wawancara (Nazir dalam Bungin, 2013:136). Wawancara digunakan sebagai teknik pengumpulan data apabila peneliti ingin melakukan studi pendahuluan untuk menemukan permasalahan yang harus diteliti, dan juga apabila peneliti ingin mengetahui hal-hal dari informan yang lebih mendalam. Teknik pengumpulan data ini mendasarkan diri pada laporan tentang diri sendiri (*self-report*) atau setidaknya pada pengetahuan dan atau keyakinan pribadi (Sugiyono, 2012:194). Dalam penelitian ini, Peneliti akan melakukan wawancara mendalam (*in-depth interview*)

terhadap informan penelitian, hal ini dilakukan agar peneliti mendapatkan informasi secara menyeluruh dan jelas. Agar hasil wawancara terekam dengan baik dan peneliti memiliki bukti telah melakukan wawancara kepada informan atau sumber data, maka peneliti akan menggunakan alat-alat bantuan seperti buku catatan, *phone recorder*, dan *phone camera*. Buku catatan berfungsi untuk mencatat semua percakapan dengan informan penelitian; *phone recorder* berfungsi untuk merekam semua percakapan atau pembicaraan; dan *phone camera* digunakan untuk memotret ketika peneliti sedang melakukan pembicaraan dengan informan. Dengan adanya foto ini, maka keabsahan penelitian akan lebih terjamin karena peneliti betul-betul melakukan pengumpulan data.

Teknik wawancara yang digunakan selanjutnya berupa wawancara terstruktur (*structured interview*) dan wawancara tidak terstruktur (*unstructured interview*). Menurut Esterberg dalam Sugiyono (2012:319-320) wawancara terstruktur digunakan sebagai teknik pengumpulan data bila peneliti atau pengumpul data telah mengetahui dengan pasti tentang informasi apa yang akan diperoleh, peneliti juga diharuskan membawa pedoman untuk wawancara. Sedangkan wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang bebas, dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan.

Untuk memudahkan peneliti dalam hal melakukan wawancara terstruktur, maka pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan tertuang dalam dimensi pertanyaan dibawah ini yang mana sesuai dengan model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Van Meter dan Van Horn bahwa dalam implementasi kebijakan ada 6 (enam) variabel yang memengaruhi keberhasilan implementasi yaitu: standar dan sasaran kebijakan; sumber daya; hubungan antar organisasi; karakteristik agen pelaksana; kondisi sosial, politik dan ekonomi; serta disposisi/sikap implementor. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel 3.1 berikut.

Tabel 3.1
Kisi-kisi Pedoman Wawancara

No.	Dimensi	Uraian Pertanyaan	Informan
1	Standar dan Sasaran Kebijakan	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika? 2. Bagaimana standar pelaksanaan kebijakan tersebut? 3. Apakah yang menjadi ukuran atas keberhasilan kebijakan tersebut? 4. Siapa yang menjadi sasaran kebijakan tersebut? 5. Berapa banyak kelompok sasaran yang ada? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dishubkominfo Kota Serang; 2. Organda Kota Serang; 3. Kepolisian Resort Kota Serang.
2	Sumber Daya	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apakah seluruh staf dan pejabat yang berwenang telah mengetahui adanya kebijakan/peraturan daerah tersebut? 2. Bagaimana kesiapan pegawai dalam mengimplementasikan peraturan daerah tersebut? 3. Berapa banyak sumber daya manusia yang tersedia untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut? 4. Bagaimana dengan kompetensi para pegawai? Apakah memiliki 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Dishubkominfo Kota Serang; 2. Organda Kota Serang

		<p>kompetensi/pemahaman yang baik terhadap kebijakan tersebut?</p> <p>5. Apakah tersedia sumber daya finansial (anggaran) yang cukup untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?</p> <p>6. Apakah tersedia waktu yang cukup untuk proses implementasinya?</p>	
3	Hubungan Antar Organisasi	<p>1. Siapa saja <i>stakeholder</i> yang terlibat dalam proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?</p> <p>2. Bagaimana koordinasi yang dilakukan terkait pelaksanaan peraturan daerah tersebut?</p>	<p>1. Dishubkominfo Kota Serang;</p> <p>2. Kepolisian Resor Kota Serang;</p> <p>3. Organda Kota Serang.</p>
4	Karakteristik Agen Pelaksana	<p>1. Bagaimana struktur organisasi pelaksana?</p> <p>2. Bagaimana karakteristik organisasi pelaksana? Apakah sudah sesuai dalam melaksanakan aturan serta dalam memberikan sanksi hukum?</p>	<p>1. Dishubkominfo Kota Serang;</p> <p>2. Organda Kota Serang;</p> <p>3. Kepolisian Resort Kota Serang;</p> <p>4. Sopir Angkutan Umum Kota Serang.</p>
5	Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi	<p>1. Apakah tersedia sumber daya ekonomi yang mencukupi untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?</p> <p>2. Seberapa besar dan bagaimana kebijakan dapat memengaruhi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran?</p> <p>3. Apakah elite politik yang ada mendukung implementasi kebijakan?</p> <p>4. Bagaimana tanggapan publik tentang kebijakan/peraturan daerah tersebut?</p>	<p>1. Dishubkominfo Kota Serang;</p> <p>2. Organda Kota Serang;</p> <p>3. Kepolisian Resort Kota Serang;</p> <p>4. Sopir Angkutan Umum Kota Serang;</p>
6	Disposisi/Sikap Implementor	<p>1. Bagaimana respons implementor atas kebijakan tersebut?</p> <p>2. Apakah implementor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik atas isi dan tujuan kebijakan tersebut?</p> <p>3. Bagaimana konsistensi sikap</p>	<p>1. Dishubkominfo Kota Serang;</p> <p>2. Organda Kota Serang;</p> <p>3. Kepolisian Resort Kota Serang;</p>

		implementor dalam pelaksanaan kebijakan tersebut?	4. Sopir Angkutan Umum Kota Serang.
--	--	---	-------------------------------------

(Sumber: Olahan Peneliti, 2016)

2. Observasi/Pengamatan

Observasi sebagai teknik pengumpulan data mempunyai ciri yang spesifik bila dibandingkan dengan teknik yang lain. Sutrisno Hadi dalam Sugiyono (2012:203) mengemukakan bahwa observasi merupakan suatu proses yang kompleks, suatu proses yang tersusun dari berbagai proses biologis dan psikologis. Dua diantara yang terpenting adalah proses-proses pengamatan dan ingatan. Observasi adalah kemampuan seseorang untuk menggunakan pengamatannya melalui hasil kerja pancaindra mata serta dibantu dengan pancaindra lainnya (Bungin, 2013:143).

Teknik observasi yang akan digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah observasi partisipatif (*participant observation*), yaitu suatu bentuk observasi dimana peneliti (*observer*) secara teratur berpartisipasi dan terlibat dalam kegiatan yang diamati. Berkaitan dengan fokus penelitian ini, peneliti akan berpartisipasi aktif sebagai pengguna angkutan umum Kota Serang (angkot).

3. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi merupakan metode pengumpulan data pelengkap. Dokumentasi berasal dari kata dokumen, yang artinya barang-barang tertulis. Jadi, didalam melaksanakan metode dokumentasi, peneliti menyelidiki benda-benda tertulis seperti buku-buku, majalah, dokumen,

peraturan-peraturan, laporan-laporan, dan sebagainya (Arikunto, 2006:158).

4. Metode Penelusuran Data Online

Metode penelusuran data *online* yang dimaksud adalah tata cara melakukan penelusuran data melalui media *online* seperti internet atau media jaringan lainnya yang menyediakan fasilitas *online*, sehingga memungkinkan peneliti dapat memanfaatkan data/informasi *online* yang berupa data maupun informasi teori, secepat atau semudah mungkin dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis (Bungin, 2013:158).

3.6 Informan Penelitian

Sampel dalam penelitian kualitatif bukan dinamakan responden, tetapi disebut sebagai narasumber, partisipan, atau informan. Menurut Moleong (2013:132) informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Orang yang telah dipilih untuk menjadi informan penelitian harus mempunyai banyak pengalaman/informasi tentang latar penelitian.

Kegunaan informan bagi peneliti adalah agar dalam waktu yang relatif singkat banyak informasi yang terjaring, jadi sebagai *sampling internal*, karena informan dimanfaatkan untuk berbicara, bertukar pikiran, atau membandingkan suatu kejadian yang ditemukan dari subjek lainnya (Bogdan dan Biklen dalam Moleong, 2013:132). Pemilihan informan yang akan diwawancarai sebagai sumber data dalam penelitian ini menggunakan teknik *purposive*, yaitu teknik pengambilan informan atau sumber data dengan pertimbangan tertentu.

Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau orang tersebut dianggap layak dan mengetahui informasi yang berkaitan dengan fokus permasalahan penelitian sehingga akan memudahkan peneliti memperoleh data dan fakta yang dibutuhkan, serta membantu peneliti untuk lebih memahami situasi sosial yang diamati.

Adapun yang menjadi informan kunci (*key informant*) dalam penelitian ini adalah pihak Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo) Kota Serang, dan Sopir angkutan umum (angkot) Kota Serang. Sementara pihak Organda Kota Serang dan Kepolisian Resort Kota Serang diposisikan sebagai informan pendukung (*secondary informant*). Untuk lebih jelasnya, peneliti mencoba mendeskripsikan penjelasan diatas pada tabel 3.2 berikut.

Tabel 3.2
Daftar Informan Penelitian

No.	Kode Informan	Informan	Peran atau Fungsi	Kategori Informan
1	I ₁	Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dishubkominfo Kota Serang	Sebagai perumus dan pelaksana kebijakan teknis bidang lalu lintas, angkutan dan perhubungan laut	<i>Key Informant</i>
2	I ₂	Kepala Seksi Pengendalian dan Operasional	Sebagai perencana, pelaksana dan pengawas kebijakan urusan pengendalian operasional	<i>Key Informant</i>
3	I ₃	Wakil Ketua Organda Kota Serang	Sebagai mitra Dishubkominfo Kota Serang dalam hal pembinaan angkutan darat di wilayah Kota Serang	<i>Secondary Informant</i>
4	I ₄	Kepolisian Resort Kota Serang	Sebagai mitra Dishubkominfo Kota Serang dalam hal penertiban perijinan angkutan umum di wilayah Kota Serang	<i>Secondary Informant</i>
5	I ₅₋₁ , I ₅₋₂ , I ₅₋₃	Sopir Angkutan Umum Kota Serang	Sebagai pihak yang menjadi sasaran atas kebijakan penetapan jaringan trayek angkutan kota	<i>Key Informant</i>

(Sumber: Peneliti, 2016)

3.7 Teknik Pengolahan dan Analisis Data

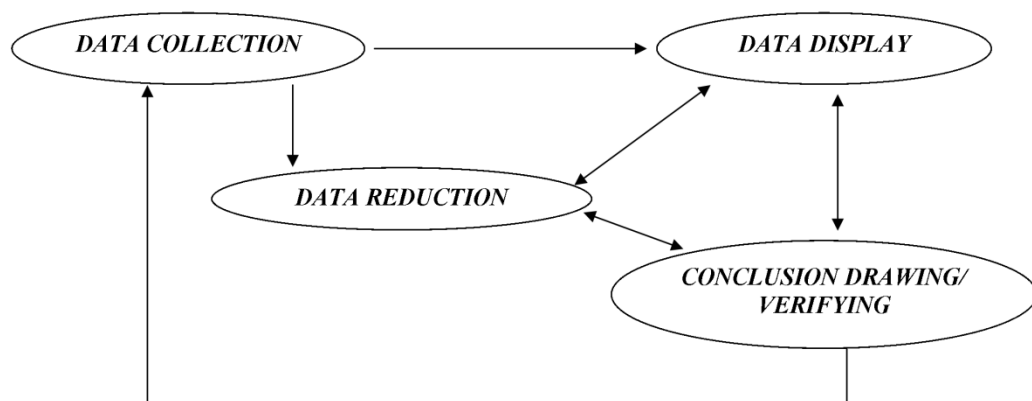
Analisis data menurut Patton dalam Moleong (2013:280) adalah proses mengatur urutan data, mengorganisasikannya ke dalam suatu pola, kategori, dan satuan uraian dasar. Sementara Bogdan dan Biklen dalam Sugiyono (2012:334) menyatakan bahwa analisis data kualitatif adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data dilakukan dengan melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan yang dapat diceritakan kepada orang lain.

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan, dan setelah selesai di lapangan. Dalam hal ini, Nasution yang dikutip oleh Sugiyono (2012:336) menyatakan analisis telah dimulai sejak merumuskan dan menjelaskan masalah, sebelum terjun ke lapangan, dan berlangsung terus sampai penulisan hasil penelitian. Dalam penelitian ini, peneliti telah melakukan analisis data sebelum peneliti memasuki lapangan penelitian. Analisis dilakukan terhadap data hasil studi pendahuluan atau data sekunder yang kemudian digunakan untuk menentukan fokus permasalahan penelitian. Maka dalam penelitian ini, sebelum peneliti terjun ke lapangan, peneliti melakukan analisis terhadap berbagai data yang berkaitan dengan implementasi kebijakan dan trayek angkutan umum di Kota Serang yang mana sumbernya didapat dari tulisan berbentuk karya ilmiah seperti tesis dan skripsi serta tulisan lepas lain yang didapat dari media massa elektronik. Namun dalam

hal ini analisis yang dilakukan peneliti masih bersifat sementara, penelitian ini berkembang setelah peneliti berada di lapangan dan mengumpulkan data serta fakta yang berkaitan dengan masalah penelitian.

Kemudian selama proses di lapangan, peneliti menggunakan model analisis data yang dikemukakan oleh Miles and Huberman yang dikutip dalam Sugiyono (2012:337) yang menyatakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Aktivitas dalam analisis data menurut Miles and Huberman yakni *data collection*, *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*. Secara lebih jelas, langkah-langkah analisis ditunjukkan pada gambar 3.1 berikut.

Gambar 3.1
Langkah-langkah Analisis Data Interaktif
Menurut Miles and Huberman



(Sumber: Sugiyono, 2012:338)

Berdasarkan gambar 3.1 tersebut, analisis data interaktif menurut Miles and Huberman yang dikutip dalam Sugiyono (2012:338-345) dapat dipaparkan sebagai berikut:

1. *Data Collection/Pengumpulan Data*

Pengumpulan data merupakan proses memasuki lingkungan penelitian dan melakukan pengumpulan data penelitian. Ini merupakan tahap awal yang harus dilakukan oleh peneliti agar peneliti memperoleh informasi mengenai masalah-masalah yang terjadi di lapangan.

2. *Data Reduction/Reduksi Data*

Makin lama peneliti ke lapangan, maka jumlah data akan makin banyak, kompleks dan rumit. Untuk itu perlu segera dilakukan analisis data melalui reduksi data. Mereduksi data berarti merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, dicari tema dan polanya dan membuang yang tidak perlu. Dengan demikian data yang telah direduksi akan memberikan gambaran yang lebih jelas dan mempermudah peneliti untuk melakukan pengumpulan data selanjutnya.

3. *Data Display/Penyajian Data*

Setelah data direduksi, maka langkah selanjutnya adalah mendisplaykan data. Dalam penelitian kualitatif, penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, *flowchart* dan sejenisnya. Dalam hal ini Miles and Huberman menyatakan yang paling sering digunakan untuk menyajikan data dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks yang bersifat naratif.

4. Conclusion Drawing/Verification (Pengarikan Kesimpulan/Verifikasi)

Langkah selanjutnya adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi. Kesimpulan awal yang ditemukan oleh peneliti masih bersifat sementara, oleh karena itu peneliti kembali melakukan verifikasi selama proses penelitian ini berlangsung. Apabila kesimpulan yang dikemukakan pada tahap awal didukung oleh bukti-bukti yang valid dan konsisten saat peneliti kembali ke lapangan mengumpulkan data, maka kesimpulan yang dikemukakan merupakan kesimpulan yang kredibel. Verifikasi data dalam penelitian kualitatif juga sangat penting untuk dilakukan. Verifikasi bertujuan untuk menguji ataupun memeriksa akurasi data yang telah dikumpulkan selama proses penelitian berlangsung.

3.8 Uji Keabsahan Data

Dalam pengujian keabsahan data, metode penelitian kualitatif menggunakan istilah yang berbeda dengan penelitian kuantitatif. Prosedur pengujian keabsahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan dua cara, yaitu dengan triangulasi dan mengadakan *member check*.

Dikemukakan oleh Moleong (2013:330) triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain. Sementara Wiliam Wiersma dalam Sugiyono (2012:372) menjelaskan bahwa triangulasi merupakan pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Dalam penelitian ini, triangulasi yang digunakan oleh peneliti adalah triangulasi sumber, yaitu pengujian kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek data yang telah diperoleh melalui beberapa sumber; serta triangulasi teknik, yaitu untuk menguji kredibilitas data dilakukan dengan cara mengecek

data kepada sumber yang sama dengan teknik yang berbeda. Misalnya data diperoleh dengan wawancara, lalu di cek dengan observasi, dokumentasi, atau kuesioner (Sugiyono, 2012:373).

Kemudian yang dimaksud *member check* adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuan *member check* adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh sesuai dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Apabila data yang ditemukan disepakati oleh pemberi data berarti data tersebut dikatakan valid sehingga semakin kredibel/dipercaya. Tetapi apabila data yang ditemukan peneliti dengan berbagai penafsirannya tidak disepakati oleh pemberi data, maka peneliti perlu melakukan diskusi dengan pemberi data, dan apabila perbedaannya tajam, maka peneliti harus merubah temuannya dan harus menyesuaikan dengan apa yang diberikan oleh pemberi data. Jadi tujuan *member check* adalah agar informasi yang diperoleh dan akan digunakan dalam penulisan laporan sesuai dengan apa yang dimaksud sumber data (Sugiyono, 2012:375-376).

3.9 Jadwal Penelitian

Jadwal penelitian merupakan tahap penelitian yang dilalui oleh peneliti dalam melakukan penelitian mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang). Pelaksanaan penelitian dilakukan mulai dari bulan November 2015 dan direncanakan selesai pada bulan Desember 2016.

**Tabel 3.3
Jadwal Penelitian**

No.	Kegiatan	2015		2016											
		Nov	Des	Jan	Feb	Mar	April	Mei	Juni	Juli	Agt	Sept	Okt	Nov	Des
1	Bimbingan Judul	■													
2	Penyusunan dan Bimbingan Proposal Penelitian (Bab 1-3)		■	■	■	■									
3	Seminar Proposal						■								
4	Revisi Proposal Penelitian							■	■	■					
5	Persetujuan Ke Lapangan										■				
6	Pengumpulan Data di Lapangan										■	■	■	■	
7	Proses Analisis Data dan Penyusunan Bab 4-5										■	■	■	■	
8	Sidang Skripsi														■

(Sumber: Peneliti, 2016)

BAB IV

HASIL PENELITIAN

4.1 Deskripsi Obyek Penelitian

Obyek penelitian adalah hal yang menjadi sasaran penelitian, atau dapat pula disebut sebagai pokok persoalan yang hendak diteliti untuk mendapatkan data secara lebih terarah. Deskripsi obyek penelitian menggambarkan mengenai obyek penelitian yang meliputi lokasi penelitian secara jelas, menjelaskan mengenai struktur organisasi dan tata kerja (SOTK) dari instansi yang menjadi fokus penelitian, serta hal lainnya yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan.

4.1.1 Gambaran Umum Kota Serang

Kota Serang secara geografis terletak antara 5°99'-6°22' Lintang Selatan dan 106°07'-106°25' Bujur Timur. Apabila memakai koordinat sistem UTM (*Universal Transfer Mercator*) Zone 48E wilayah Kota Serang terletak pada koordinat 618.000 m sampai dengan 638.600 m dari Barat ke Timur dan 9.337.725 m sampai dengan 9.312.475 m dari Utara ke Selatan. Jarak terpanjang menurut garis lurus dari Utara ke Selatan adalah sekitar 21,7 Km dan jarak terpanjang dari Barat ke Timur adalah sekitar 20 Km. Sebelah Utara Kota Serang berbatasan dengan Laut Jawa, dan sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Serang, begitu juga di sebelah Selatan dan sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Serang.

Kota Serang terbentuk menjadi salah satu kota di Provinsi Banten berdasarkan Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 Tentang Pembentukan Kota Serang di Provinsi Banten yang diundangkan pada 10 Agustus 2007 dan diresmikan menjadi Kota Serang pada 10 November 2007. Kota Serang mempunyai kedudukan sebagai pusat pemerintahan Provinsi Banten juga sebagai daerah alternatif dan penyangga (*hinterland*) Ibukota Negara karena dari Kota Jakarta hanya berjarak sekitar 70 Km.

Gambar 4.1
Peta Administratif Kota Serang



(Sumber: www.serangkota.go.id/)

Secara administratif, Kota Serang memiliki total luas wilayah sekitar 266,74 Km² dan sebagian besar wilayahnya terletak di dataran rendah yang memiliki ketinggian kurang dari 500 mdpl. Semenjak awal didirikan hingga saat ini, Kota Serang terdiri dari 6 (enam) kecamatan, yakni kecamatan Curug, Walantaka, Cipocok Jaya, Serang, Taktakan, dan Kasemen. Keenam kecamatan tersebut dibagi menjadi 66 kelurahan.

Tabel 4.1
Luas Daerah dan Pembagian Daerah Administrasi di Kota Serang
Tahun 2014

No.	Kecamatan	Luas		Banyaknya Kelurahan
		Km ²	%	
1	Curug	49,60	18,59	10
2	Walantaka	48,48	18,18	14
3	Cipocok Jaya	31,54	11,82	8
4	Serang	25,88	9,70	12
5	Taktakan	47,88	17,95	12
6	Kasemen	63,36	23,75	10
Kota Serang		266,74	100,00	66

(Sumber: BPS, Kota Serang Dalam Angka 2015)

Jumlah penduduk Kota Serang pada tahun 2014 sebesar 631.101 jiwa, dengan jumlah penduduk laki-laki sebanyak 323.701 jiwa dan jumlah penduduk perempuan sebanyak 307.400 jiwa. Tingkat kepadatan penduduk di wilayah Kota Serang sebesar 2.366 jiwa/km² dimana sebagian besar penduduknya mendiami daerah perkotaan. Berdasarkan hasil Survei Angkatan Kerja Nasional 2014, tingkat pengangguran terbuka di Kota Serang sebesar 14,76 persen, meningkat sekitar 3,47 persen dibanding tahun sebelumnya. Kemudian sektor ekonomi yang paling banyak menyerap tenaga kerja di Kota Serang adalah sektor perdagangan, hotel dan restoran, yaitu sebesar 38,99 persen. Diikuti sektor bank dan lembaga keuangan lainnya sebesar 31,40 persen. (BPS, Kota Serang Dalam Angka 2015).

4.1.2 Gambaran Umum Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem penyelenggaraan

pemerintahan daerah Kota Serang yang memiliki fungsi utama penyelenggaraan pemerintahan di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika di Kota Serang. Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang dibentuk sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Serang, sejalan dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 Tentang Pembentukan Kota Serang.

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang mempunyai kewajiban melaksanakan sebagian tugas pemerintah Kota Serang di bidang perhubungan, komunikasi dan informatika dan bertanggung jawab kepada Walikota Serang melalui Sekretaris Daerah. Adapun Visi, Misi, Fungsi dan Kewenangan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang adalah sebagai berikut:

- a) **Visi:** “Terwujudnya sistem Transportasi, Komunikasi dan Informatika yang handal”.
- b) **Misi:**
 1. Meningkatkan kapasitas kelembagaan dan sumber daya manusia Dishubkominfo menuju tata pemerintahan yang baik, bersih, dan profesional yang berorientasi pada pelayanan publik.

2. Meningkatkan pelayanan perhubungan, komunikasi dan informatika yang tepat waktu, menjangkau semua wilayah, kapasitas mencukupi, cepat, tertib, teratur, serta mendukung pembangunan daerah.
3. Meningkatkan pelayanan perhubungan, komunikasi dan informatika yang berdaya saing dan memberikan nilai tambah.
4. Merumuskan perencanaan bidang transportasi, komunikasi dan informatika melalui penetapan program dan kegiatan skala prioritas, kajian ilmiah, sinergitas antar matra transportasi dan kemampuan operasional implementasi di lapangan.
5. Merumuskan sistem operasional dan prosedur, mekanisme ketatalaksanaan, landasan ketentuan hukum dan pengendalian operasional lapangan dalam rangka pelayanan publik yang prima.
6. Meningkatkan kualitas sumber daya aparatur bidang transportasi, komunikasi dan informatika.
7. Memantapkan rumusan perencanaan transportasi 5 (lima) tahun kedepan melalui penetapan skala prioritas, kajian ilmiah, sinergitas antar matra dan kemampuan implementasi di lapangan.
8. Memantapkan sistem operasi dan prosedur mekanisme ketatalaksanaan.
9. Memantapkan kualitas sumber daya aparatur matra transportasi dengan mengikutsertakan aparatur guna mengikuti pendidikan dan latihan yang tersedia.

10. Memantapkan penghayatan dan pemahaman aparatur Dinas Perhubungan untuk selalu berorientasi terhadap visi dinas, yaitu mewujudkan sistem transportasi yang handal, sistem transportasi yang terpadu, beraksesibilitas tinggi, aman, lancar, nyaman, teratur, cepat dan terjangkau oleh masyarakat.

c) Fungsi:

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang menyelenggarakan fungsi sebagai berikut:

1. Penyusunan perencanaan bidang lalu lintas dan angkutan, komunikasi dan informatika;
2. Perumusan kebijakan teknis bidang lalu lintas dan angkutan, komunikasi dan informatika;
3. Pelaksanaan laporan pemerintahan dan pelayanan umum bidang lalu lintas dan angkutan, komunikasi dan informatika;
4. Pembinaan, Koordinasi, Pengendalian dan Fasilitasi pelaksanaan kegiatan bidang lalu lintas, komunikasi dan informatika;
5. Pelaksanaan kegiatan penatausahaan dinas;
6. Pembinaan terhadap unit pelaksana teknis dinas;
7. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

d) Kewenangan:

Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Tata Urusan Pemerintahan, Pemerintah Daerah Provinsi dan

Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota, maka kewenangan Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan;
2. Pemberian izin penyelenggaraan dan pemberian fasilitas parkir untuk umum;
3. Pengawasan dan pengendalian operasional terhadap pengguna jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan;
4. Pengawasan penyelenggaraan pendidikan dan latihan mengemudi;
5. Penetapan lokasi terminal penumpang Tipe C;
6. Pengesahan rancangan bangunan terminal penumpang Tipe C;
7. Pembangunan pengoperasian terminal penumpang Tipe A, Tipe B dan Tipe C;
8. Pembangunan Terminal Angkutan Barang;
9. Pengoperasian Terminal Angkutan Barang;
10. Penyusunan dan penetapan kelas jalan pada jaringan jalan Kabupaten/Kota;
11. Pemberian ijin trayek angkutan Pedesaan/Kota;
12. Pemberian ijin operasional Angkutan Taksi yang melayani wilayah Kabupaten/Kota;
13. Pemberian rekomendasi Angkutan Sewa;
14. Pemberian ijin usaha Angkutan Pariwisata;
15. Pemberian ijin usaha Angkutan Barang;

16. Penetapan tarif penumpang kelas ekonomi angkutan dalam Kabupaten/Kota;
17. Penetapan lokasi pengadaan, pemasangan, pemeliharaan dan penghapusan rambu lalu lintas, marka jalan dan alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan Kabupaten/Kota;
18. Penyelenggaraan manajemen dan rakayasa lalu lintas di jalan Kabupaten/Kota;
19. Penyelenggaraan ANDALALIN di Kabupaten/Kota;
20. Penyelenggaraan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di jalan Kabupaten/Kota;
21. Penyelenggaraan pencegahan dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas di Kabupaten/Kota;
22. Penelitian dan pelaporan kecelakaan lalin yang mengakibatkan korban meninggal dunia dan/atau yang menjadi isu Kabupaten/Kota;
23. Pelaksanaan pengujian berkala Kendaraan Bermotor;
24. Pemeriksaan kendaraan di jalan sesuai kewenangan;
25. Perijinan penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan Kabupaten/Kota;
26. Pelaksanaan penyidikan pelanggaran;
27. Pengumpulan pengolahan data dan analisis kecelakaan lalu lintas di wilayah Kabupaten/Kota;
28. Penyelenggaraan pelayanan pos di pedesaan;

29. Pemberian rekomendasi untuk pendirian kantor pusat jasa titipan;
30. Pemberian ijin jasa titipan untuk kantor agen;
31. Pemberian Ijin Mendirikan Bangunan (IMB) alat telekomunikasi sebagai sarana dan prasarana telekomunikasi;
32. Pemberian ijin lokasi pembangunan studio dan stasiun pemancar radio dan/atau televisi.

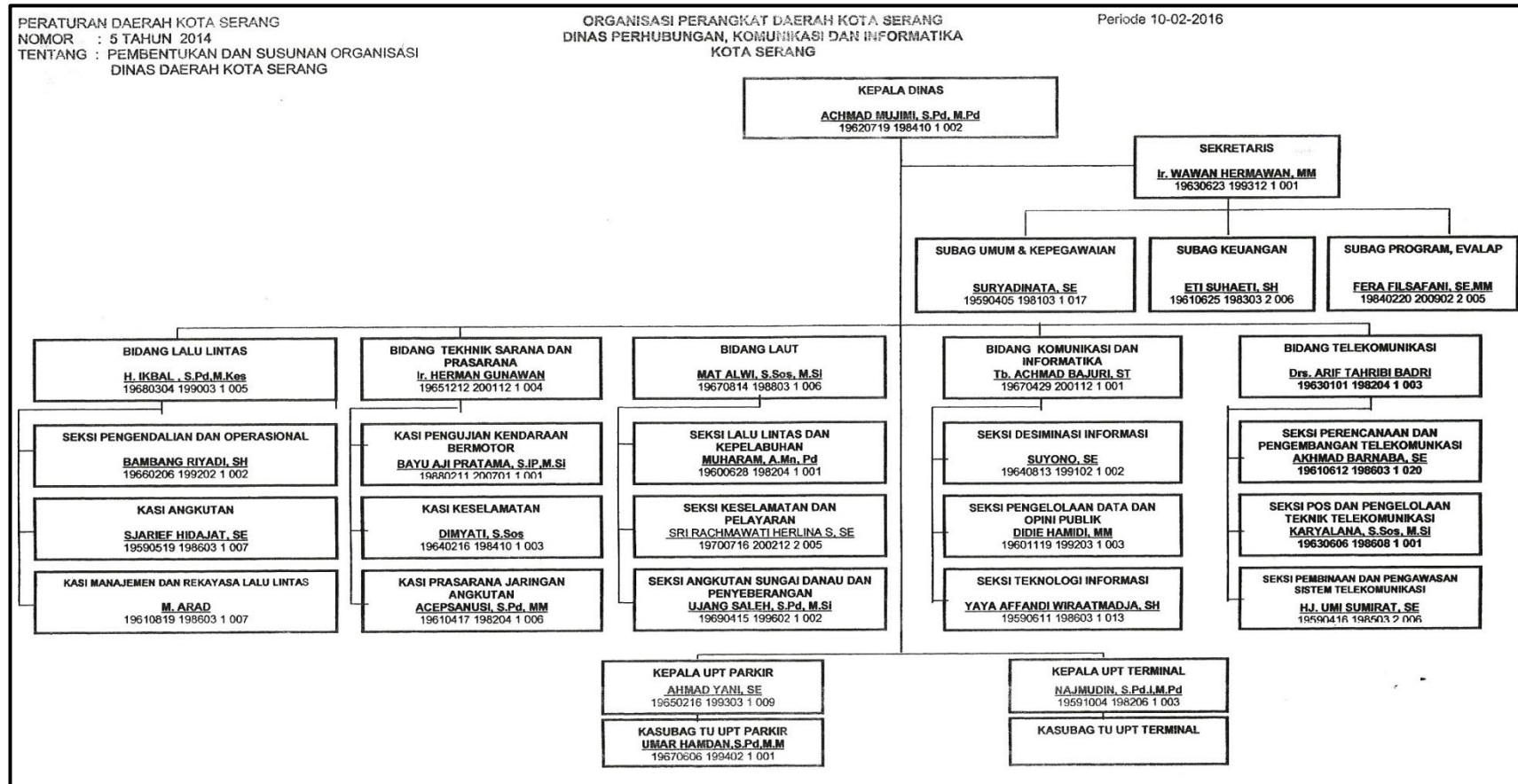
Selanjutnya sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 5 Tahun 2014 Tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Serang, susunan organisasi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang adalah sebagai berikut:

- a. Kepala;
- b. Sekretariat, membawahkan:
 1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian;
 2. Sub Bagian Keuangan;
 3. Sub Bagian Program, Evaluasi dan Pelaporan.
- c. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, membawahkan:
 1. Seksi Pengendalian dan Operasional;
 2. Seksi Angkutan;
 3. Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas.
- d. Bidang Keselamatan, Sarana dan Prasarana, membawahkan:
 1. Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor;
 2. Seksi Keselamatan;
 3. Seksi Prasarana Jaringan Angkutan.

- e. Bidang Perhubungan Laut, membawahkan:
 - 1. Seksi Lalu Lintas dan Kepelabuhanan;
 - 2. Seksi Keselamatan dan Pelayaran;
 - 3. Seksi Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan.
- f. Bidang Komunikasi dan Informatika, membawahkan:
 - 1. Seksi Desiminasi Informatika;
 - 2. Seksi Pengolahan Data dan Informasi Publik;
 - 3. Seksi Sistem Teknologi Informatika.
- g. Bidang Telekomunikasi, membawahkan:
 - 1. Seksi Perencanaan dan Pengembangan Telekomunikasi;
 - 2. Seksi Pos dan Pengelolaan Teknik Telekomunikasi;
 - 3. Seksi Pembinaan dan Pengawasan Sistem Telekomunikasi.
- h. Unit Pelayanan Teknis;
- i. Kelompok Jabatan Fungsional.

Berdasarkan pemaparan diatas, untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada gambar 4.2 berikut.

Gambar 4.2
Susunan Organisasi Dishubkominfo Kota Serang 2016



(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

e) Rincian Tugas dan Fungsi Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang

1. Kepala Dinas

Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah. Kepala Dinas memiliki tugas pokok merencanakan, melaksanakan, mengawasi dan mengendalikan kegiatan di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Kepala Dinas mempunyai fungsi:

- a. Penyusunan rumusan kebijakan teknis di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika berdasarkan peraturan perundang-undangan;
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika;
- c. Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika;
- d. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Walikota.

2. Sekretariat

Sekretariat dipimpin oleh seorang Sekretaris yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Sekretariat memiliki tugas pokok merencanakan, melaksanakan, membina dan mengkoordinasikan serta melakukan pengendalian pada urusan umum dan kepegawaian, keuangan, serta program, evaluasi dan pelaporan. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Sekretariat mempunyai fungsi:

- a. Pengoordinasian penyusunan program dan penyelenggaraan tugas-tugas Bidang secara terpadu serta tugas pelayanan administratif;
- b. Pengelolaan administrasi umum dan rumah tangga;

- c. Pengelolaan administrasi kepegawaian dan administrasi keuangan di lingkungan Dinas;
- d. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas.

3. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan

Bidang Lalu Lintas dan Angkutan dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Lalu Lintas dan Angkutan memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan sebagian tugas dinas di bidang lalu lintas, angkutan perhubungan laut meliputi penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas, penilaian kinerja operasional lalu lintas dan angkutan, penertiban perijinan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas angkutan dan perhubungan laut. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Bidang Lalu Lintas dan Angkutan mempunyai fungsi:

- a. Perumusan rencana kebijakan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- b. Pengaturan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- c. Pelaksanaan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- d. Pengawasan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
- e. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan sesuai dengan bidangnya.

4. Bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana

Bidang Keselamatan, Sarana dan Prasarana dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Keselamatan, Sarana dan Prasarana memiliki tugas pokok yaitu melaksanakan sebagian tugas dinas di bidang keselamatan, teknik sarana dan prasarana yang meliputi perumusan program kerja keselamatan, pencegahan

dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas, penyelenggaraan pengujian kendaraan bermotor, analisa penyediaan fasilitas parkir dan keterminalan, identifikasi simpul jaringan dan pemantauan, pengawasan serta pelaporan kinerja sarana dan prasarana pengujian, parkir dan keterminalan. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana mempunyai fungsi:

- a. Perumusan rencana kebijakan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana;
- b. Pengaturan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana;
- c. Pelaksanaan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana;
- d. Pengawasan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Keselamatan, Teknik Sarana dan Prasarana;
- e. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan sesuai dengan bidangnya.

5. Bidang Perhubungan Laut

Bidang Perhubungan Laut dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Perhubungan Laut memiliki tugas pokok yaitu merencanakan, melaksanakan dan mengawasi penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Perhubungan Laut, menganalisa data dan informasi permasalahan perhubungan laut, melaksanakan pembinaan teknis operasional keselamatan transportasi laut, serta melaksanakan fasilitasi dan konsultasi dalam upaya menyelesaikan permasalahan terkait bidang perhubungan laut. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Bidang Perhubungan Laut mempunyai fungsi:

- a. Perumusan rencana kebijakan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Perhubungan Laut;

- b. Pengaturan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Perhubungan Laut;
- c. Pelaksanaan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Perhubungan Laut;
- d. Pengawasan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Perhubungan Laut;
- e. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan sesuai dengan bidangnya.

6. Bidang Komunikasi dan Informatika

Bidang Komunikasi dan Informatika dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Komunikasi dan Informatika memiliki tugas pokok yaitu merencanakan, melaksanakan dan mengawasi penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Komunikasi dan Informatika, menganalisa data dan informasi permasalahan Komunikasi dan Informatika, melaksanakan pembinaan teknis operasional pengembangan dan pengendalian multimedia serta diseminasi informasi, dan melaksanakan fasilitasi dan konsultasi dalam upaya menyelesaikan permasalahan sengketa Komunikasi dan Informatika. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Bidang Komunikasi dan Informatika mempunyai fungsi:

- a. Perumusan rencana kebijakan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Komunikasi dan Informatika;
- b. Pengaturan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Komunikasi dan Informatika;
- c. Pelaksanaan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Komunikasi dan Informatika;
- d. Pengawasan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Komunikasi dan Informatika;
- e. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan sesuai dengan bidangnya.

7. Bidang Telekomunikasi

Bidang Telekomunikasi dipimpin oleh seorang Kepala Bidang yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas. Bidang Telekomunikasi memiliki tugas pokok yaitu merencanakan, melaksanakan dan mengawasi penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Telekomunikasi, menganalisa data dan informasi permasalahan Telekomunikasi, melaksanakan pembinaan teknis operasional pengembangan dan pengendalian Telekomunikasi, dan melaksanakan fasilitasi dan konsultasi dalam upaya menyelesaikan permasalahan sengketa Telekomunikasi. Untuk melaksanakan tugas tersebut, Bidang Komunikasi dan Informatika mempunyai fungsi:

- a. Perumusan rencana kebijakan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Telekomunikasi;
- b. Pengaturan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Telekomunikasi;
- c. Pelaksanaan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Telekomunikasi;
- d. Pengawasan penyelenggaraan tugas pemerintahan daerah di bidang Telekomunikasi;
- e. Pelaksanaan tugas kedinasan lainnya yang diberikan oleh atasan sesuai dengan bidangnya.

4.2 Deskripsi Data

Deskripsi data penelitian merupakan penjelasan mengenai data yang didapat dari hasil penelitian di lapangan dan diolah dengan menggunakan teknik analisis data yang relevan. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif, sehingga data yang dihasilkan merupakan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Data kualitatif yang dihasilkan dalam penelitian ini diperoleh melalui observasi

partisipatif, wawancara mendalam dengan informan penelitian, studi dokumentasi serta metode penelusuran data online yang sesuai dengan fokus penelitian dan dapat dipertanggungjawabkan secara akademis.

Selanjutnya untuk memperjelas dan memandu peneliti dalam menemukan fakta-fakta penelitian mengenai Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang), peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan yang dirumuskan oleh Van Meter dan Van Horn yang disebut dengan *A Model of The Policy Implementation*. Menurut Van Meter dan Van Horn, ada 6 (enam) variabel yang harus diperhatikan karena dapat memengaruhi keberhasilan implementasi, yaitu:

- (1) Standar dan sasaran kebijakan;
- (2) Sumber daya;
- (3) Hubungan antar organisasi;
- (4) Karakteristik agen pelaksana;
- (5) Kondisi sosial, politik dan ekonomi;
- (6) Disposisi/sikap implementor.

Kemudian selama proses di lapangan, peneliti menggunakan model analisis data yang dikemukakan oleh Miles and Huberman yang menyatakan bahwa aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung terus menerus sampai tuntas, sehingga datanya sudah jenuh. Seperti yang sudah dijelaskan pada bab sebelumnya, aktivitas dalam analisis data menurut

Miles and Huberman yakni *data collection*, *data reduction*, *data display*, dan *conclusion drawing/verification*.

4.2.1 Deskripsi Informan Penelitian

Informan adalah orang yang dimanfaatkan untuk memberikan informasi tentang situasi dan kondisi latar penelitian. Kegunaan informan bagi peneliti adalah agar dalam waktu yang relatif singkat banyak informasi yang terjaring, karena informan dimanfaatkan untuk berbicara, bertukar pikiran, atau membandingkan suatu kejadian yang ditemukan dari subjek lainnya.

Pemilihan informan dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan teknik *purposive*, yaitu teknik pengambilan informan atau sumber data dengan pertimbangan tertentu. Pertimbangan tertentu ini, misalnya orang tersebut yang dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan, atau orang tersebut dianggap layak dan mengetahui informasi yang berkaitan dengan fokus permasalahan penelitian sehingga akan memudahkan peneliti memperoleh data dan fakta yang dibutuhkan. Untuk lebih jelasnya, peneliti mencoba mendeskripsikan penjelasan tersebut pada tabel 4.2 berikut.

Tabel 4.2
Deskripsi Informan Penelitian

No.	Kode Informan	Nama Informan	Keterangan	Jenis Kelamin-Usia (Tahun)
1	I ₁	H. Iqbal, S.Pd., M.Kes	Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dishubkominfo Kota Serang	Laki-laki (48)
2	I ₂	Bambang Riyadi, SH	Kepala Seksi Pengendalian dan Operasional Dishubkominfo Kota Serang	Laki-laki (51)
3	I ₃	H. Iwan Supriadi	Wakil Ketua Organda Kota Serang	Laki-laki (51)
4	I ₄	Dadan Salim	Bamin Lantas Polres Kota Serang	Laki-laki (52)
5	I ₅₋₁	Identitas Dirahasiakan	Sopir Angkot Kota Serang	Laki-laki (51)
6	I ₅₋₂	Medi	Sopir Angkot Kota Serang	Laki-laki (31)
7	I ₅₋₃	Roni	Sopir Angkot Kota Serang	Laki-laki (49)

(Sumber: Peneliti, 2016)

Berdasarkan tabel diatas, dapat diketahui bahwa informan dalam penelitian ini berjumlah 7 (tujuh) orang, dan kepada 7 (tujuh) orang informan tersebut peneliti memberikan kode tertentu untuk mempermudah peneliti dalam melakukan kegiatan reduksi data (*data reduction*) maupun penyajian data (*data display*). Makna dari kode-kode yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Kode I₁, menunjukkan informan dari Dishubkominfo Kota Serang yakni Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan;

- b. Kode I₂, menunjukkan informan dari Dishubkominfo Kota Serang yakni Kasi Pengendalian dan Operasional;
- c. Kode I₃, menunjukkan informan dari Organda Kota Serang yakni Wakil Ketua Organda Kota Serang;
- d. Kode I₄, menunjukkan informan dari Kepolisian Resort Kota Serang yakni Bamin Lantas Polres Kota Serang;
- e. Kode I₅₋₁, I₅₋₂, I₅₋₃, menunjukkan urutan informan Sopir Angkot Kota Serang;

4.2.2 Hasil Penelitian Lapangan

Setelah menentukan daftar informan penelitian, langkah selanjutnya adalah peneliti melakukan penelitian (*data collection*) baik melalui wawancara terhadap informan maupun observasi lapangan. Dari hasil penelitian tersebut, peneliti menemukan berbagai informasi, kondisi dan berbagai fenomena yang kompleks yang terkait dengan fokus penelitian. Dengan banyaknya informasi yang didapat di lapangan, maka peneliti melakukan proses reduksi data (*data reduction*) atau memilih dan memfokuskan pada hal-hal yang penting, peneliti mengkategorikan jawaban-jawaban yang dianggap sama yang berkaitan dengan pembahasan dan dimuat dalam tabel matriks hasil wawancara. Kategorisasi dilakukan untuk mempermudah peneliti dalam membaca dan menganalisis jawaban-jawaban tersebut sehingga data yang telah direduksi dapat memberikan gambaran yang lebih jelas dan mudah dimengerti. Untuk penyajian data (*data display*) dalam penelitian ini, peneliti melakukan penyajian data dalam bentuk teks narasi, tabel, dan gambar. Selanjutnya penarikan kesimpulan (*conclusion drawing/verification*) dilakukan setelah data bersifat jenuh, artinya telah ada

pengulangan informasi yang sama. Data-data tersebut dapat dilihat dari pemaparan hasil penelitian lapangan berikut ini.

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Kinerja implementasi kebijakan dapat diukur tingkat keberhasilannya hanya jika ukuran dan tujuan dari kebijakan tersebut memang realistis dengan sosio-kultur yang berada di level pelaksana kebijakan. Ketika ukuran kebijakan atau tujuan kebijakan terlalu ideal (bahkan terlalu utopis) untuk dilaksanakan di level warga, maka akan sulit untuk merealisasikan kebijakan tersebut.

Pemahaman tentang maksud umum dari suatu standar dan tujuan kebijakan juga menjadi penting. Implementor bisa jadi gagal dalam melaksanakan kebijakan dikarenakan mereka menolak atau tidak mengerti apa yang menjadi tujuan dari suatu kebijakan. Berkaitan dengan fokus penelitian ini, salah satu tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika adalah sebagai dasar hukum penyelenggaraan trayek angkutan umum di Kota Serang. Hal ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Kabid Lalu Lintas dan Angkutan Dishubkominfo Kota Serang (**I₁**) berikut:

“Perda itu tujuannya sebagai dasar hukum penyelenggaraan trayek angkutan kota, khususnya di Kota Serang. Jadi Perda itu mengatur rute-rute angkutan umum, misalnya trayek 01 dari Pakupatan-Ciceri-Kepandean PP, trayek 04 Pakupatan-Cipocok-Pasar Rau PP dan sebagainya”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₁**, dapat diketahui bahwa salah satu tujuan dari peraturan daerah tersebut adalah sebagai dasar hukum atas

penyelenggaraan trayek angkutan umum khususnya di Kota Serang. Dengan adanya peraturan daerah tersebut juga, dinas terkait dalam hal ini Dishubkominfo Kota Serang memiliki dasar aturan yang jelas terkait penyelenggaraan trayek angkutan kota di Kota Serang. Hal ini juga senada dengan yang dijelaskan oleh Kasi Pengendalian dan Operasional Dishubkominfo Kota Serang (**I₂**) berikut:

“Perda itu tujuannya memberikan jalur atau tujuan dari angkot tersebut. Misalnya Pakupatan-Kepandean, nah diatur disitu. Jadi Perda itu mengatur kendaraan atau angkutan umum dari awal sampai akhir tujuannya”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Mengacu pada hasil wawancara dengan **I₂** tersebut, diketahui bahwa tujuan yang dicita-citakan oleh pembuat kebijakan adalah untuk memberikan jalur atau tujuan dari angkutan kota yang ada di Kota Serang. Di dalam peraturan daerah tersebut diatur mengenai tujuan awal sampai akhir angkutan kota tersebut. Pernyataan yang sama juga diungkapkan oleh Wakil Ketua Organda Kota Serang (**I₃**) yang menyatakan bahwa:

“Tujuan dari perda ini salah satunya untuk mengatur trayek-trayek khususnya untuk angkot di Kota Serang”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Kemudian lebih lanjut, **I₄** mengatakan bahwa perda ini bukan hanya untuk sekedar mengatur mengenai rute-rute atau trayek angkutan kota yang ada di Kota Serang, beliau mengatakan bahwa tujuan dari adanya perda ini juga untuk penertiban. Hal ini sesuai dengan pernyataannya berikut:

“Tujuannya untuk penertiban. Penertiban dalam arti kata luas ya, baik penggunaannya, baik trayeknya, baik alokasinya. Alokasinya itu gini lho, dalam trayek itu kan biasanya ada trayek gemuk, ada trayek kurus. Trayek gemuk itu angkotnya banyak, penumpangnya juga banyak. Trayek kurus itu angkotnya sedikit, karena penumpangnya memang

sedikit. Nah itu harusnya diatur alokasinya disitu". (Wawancara, Sabtu, 24 September 2016. Pukul 10:30 WIB. Di Polres Kota Serang).

Dari hasil wawancara dengan I₄, diketahui bahwa fungsi dari adanya peraturan daerah ini bukan hanya untuk mengatur trayek angkutan kota yang ada di Kota Serang, tetapi lebih jauh dari itu, perda juga mengatur mengenai alokasi kendaraan umum yang harus ada untuk melayani kebutuhan masyarakat. Secara lebih jelas, I₁ menyampaikan pendapatnya terkait alokasi kendaraan tersebut. Berikut adalah yang beliau sampaikan:

"Jadi semestinya alokasi ini sudah berdasar kajian, tapi itu kan alokasi itu kita keluarkan pada tahun 2009, berarti sudah 7 tahun. Artinya begini, berarti sebetulnya ini harus ditinjau ulang. Jadi kalau berbicara pada saat itu memang database itu demikian adanya. Jadi untuk alokasi angkot ini, apakah berdasarkan kebutuhan? jawabannya ya. Ada perwalnya, perwal tahun 2009. Kajian pada saat itu demikian kebutuhannya dan lain sebagainya. Tetapi ini apakah masih relevan? pasti sudah berubah. Karena ada pengembangan kota dan Kota Serang ini kan menjadi Ibukota Provinsi, dan dimana-mana sudah ada pengembangan kota sehingga pasti tidak akan seimbang sekarang ini. Jadi kalau berdasarkan kebutuhan, pasti yang kita keluarkan pada 2009 karena kita mengacu pada perwal 2009 dan itu berdasar kajian, kita butuh sekian trayek, kita butuh sekian armada". (Wawancara, Jumat, 18 November 2016. Pukul 09:08 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan oleh I₁, dapat diketahui bahwa jumlah kendaraan yang ada saat ini untuk mengisi dari masing-masing trayek yang telah ditentukan adalah mengacu pada Keputusan Walikota Serang Nomor 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang yang mana keputusan walikota tersebut telah berdasarkan kajian yang dilakukan pada tahun 2009. Secara umum, hal tersebut dinilai sudah sesuai dengan kebutuhan masyarakat pada saat itu, namun mengingat telah ada pengembangan kota di berbagai wilayah Kota Serang, maka

menurut beliau perlu dilakukan kajian ulang terkait alokasi kendaraan dari masing-masing trayek tersebut. Adapun jumlah alokasi kendaraan untuk masing-masing trayek dapat dilihat pada tabel 4.3 berikut.

Tabel 4.3
Data Angkutan Umum Kota Serang Tahun 2014

No.	Trayek		Jumlah
	Kode Trayek	Jurusan	
1	01	Pakupatan – Ciceri – Kepandean PP	214
2	02	Pakupatan – Ahmad Yani – Kepandean PP	200
3	03	Pakupatan – Pasar Rau – Kepandean PP	187
4	04	Pakupatan – Cipocok – Pasar Rau PP	165
5	05A	Cipocok – Yumaga – Kepandean – Royal PP	29
6	05B	Cipocok – Yumaga – Kepandean – Royal PP (Via Buah Gede/Al-Azhar)	13
7	06	Cipocok – Royal – Pasar Lama – Pasar Rau PP	91
8	07	Kepandean – Lopang – Pasar Rau PP	218
9	08	Sawah Luhur/Kemayungan/Lebak Indah – Pasar Rau – Royal PP	5
10	09	Pakupatan – Polda Banten – Simpang Boru – Cipocok PP	26
11	10	Pakupatan – Polda Banten – KP3B Palima – Kepandean PP	0
12	11	Pasar Rau – Banten	112
JUMLAH			1260

(Sumber: Dishubkominformo Kota Serang, 2016)

Ketika tujuan dari kebijakan telah dipahami oleh seluruh *stakeholder* yang terlibat, maka tujuan tersebut perlu diusahakan agar tujuan yang diharapkan tidak sekedar menjadi cita-cita. Menurut **I₁** standar pelaksanaan untuk mewujudkan tujuan dari perda tersebut adalah dengan melakukan sosialisasi di lingkungan internal Dishubkominformo Kota Serang, kepada satuan kerja perangkat daerah (SKPD) lain yang terkait serta kepada operator angkutan umum ataupun masyarakat. Kemudian setelah perda disosialisasikan, maka perda

diimplementasikan dan dalam proses implementasi ini pihak Dishubkominfo Kota Serang bekerjasama dengan pihak Kepolisian sebagai penegak hukum atas dilakukannya pelanggaran terhadap perda. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang disampaikan oleh **I₁** berikut:

“Standar pelaksanaannya meliputi sosialisasi Perda kepada internal Dishubkominfo Kota Serang, kepada beberapa SKPD terkait, dan juga kepada operator angkutan ataupun masyarakat. Setelah sosialisasi dilakukan maka selanjutnya proses implementasi, dalam proses implementasi ini kita bekerjasama terutama dengan pihak Kepolisian sebagai penegak hukum atas dilakukannya pelanggaran terhadap Perda”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Pernyataan **I₁** tersebut juga diperkuat oleh pernyataan **I₂** yang mengatakan:

“Standar pelaksanaannya ini meliputi sosialisasi dan pengawasan, khususnya tentang trayek ini. Terkait sosialisasi, saya rasa sudah dilaksanakan terutama dalam rapat-rapat ya. Dan kalau untuk pengusaha atau pengemudi angkutan, sosialisasinya dilakukan ketika perpanjangan izin trayek. Kemudian untuk pengawasannya ini kita bekerjasama dengan pihak kepolisian”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan wawancara dengan **I₂**, dapat diketahui bahwa kedua pihak memiliki pemahaman yang sama atas standar pelaksanaan perda ini, yaitu meliputi sosialisasi dan pengawasan. Menurut **I₂**, salah satu cara yang dilakukan Dishubkominfo Kota Serang untuk mensosialisasikan perda ini kepada pengusaha atau pengemudi angkutan adalah ketika pengusaha atau pengemudi tersebut melakukan perpanjangan izin trayek. Hal ini sesuai dengan apa yang peneliti temukan pada saat observasi di kantor Dishubkominfo Kota Serang. Beberapa pengemudi/pemilik angkutan yang dinilai cat angkutannya tidak sesuai dengan

ketentuan dalam Keputusan Walikota Serang Nomor 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang maka angkutannya tersebut akan di cat ulang di kantor Dishubkominfo Kota Serang.

Pihak Organda Kota Serang (**I₃**) juga memberi pernyataan yang sama dengan **I₁** dan **I₂**, hal ini seperti yang terungkap dalam kutipan wawancara berikut:

“Kalau standar pelaksanaan, pertama kita kan sosialisasi. Dari sosialisasi itu kita beritahukan kepada pemilik-pemilik angkutan kota untuk memenuhi peraturan yang sudah ditentukan didalam perda itu tadi. Setelah sosialisasi ada pengawasan dari Dishub selaku pelaksana perda dan Organda selaku pendamping angkutan”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Mengacu pada hasil wawancara yang telah dilakukan kepada beberapa informan penelitian, maka dapat disimpulkan bahwa standar pelaksanaan perda ini meliputi sosialisasi dan pengawasan. Sosialisasi dilakukan oleh pihak Dishubkominfo Kota Serang, sedangkan dalam hal pengawasan, pihak Dishubkominfo juga melibatkan pihak Kepolisian sebagai penegak hukum atas dilakukannya pelanggaran terhadap peraturan daerah ini.

Selanjutnya untuk menilai berhasil atau tidaknya pelaksanaan perda ini, diperlukan suatu ukuran yang jelas. Menurut **I₂** ukuran keberhasilan atas pelaksanaan perda ini adalah semua angkutan umum melaksanakan kewajibannya sesuai dengan trayek yang telah diatur. Hal ini seperti yang diungkapkan **I₂** berikut:

“Ukuran atau tolak ukurnya keberhasilan perda itu ya semua angkot melaksanakan kewajibannya sesuai dengan trayek yang diatur”.

(Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Pendapat yang senada juga disampaikan oleh **I₄** berikut:

“Kalau ukurannya, Dishubkominfo Kota Serang yang punya ukurannya. Tapi secara global, ya pengennya tertib lah trayek angkutan kotanya itu”. (Wawancara, Sabtu, 24 September 2016. Pukul 10:30 WIB. Di Polres Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan kepada kedua informan diatas, tolak ukur atas keberhasilan implementasi perda ini adalah terciptanya trayek angkutan kota yang tertib, yang mana setiap angkutan melaksanakan kewajibannya sesuai trayek yang telah diatur. Tetapi pernyataan berbeda disampaikan oleh **I₁**, menurut beliau bahwa ukuran keberhasilan atas pelaksanaan peraturan daerah ini bisa kualitatif dan kuantitatif. Hal ini seperti pendapat yang beliau sampaikan berikut:

“Keberhasilan dari perda ini ukurannya bisa kualitatif, bisa kuantitatif. Untuk di Kota Serang ini, dilihat dari kualitatif ya bisa dikatakan belum sesuai antara trayek yang kita keluarkan dengan implementasinya. Itu juga dipengaruhi banyak faktor kenapa sopir angkutan kota mengoperasikan kendaraan tidak sesuai pada trayeknya. Isu utamanya, kalau saya pelajari dan sudah kita lakukan investigasi, itu karena “kue” (penumpang) angkutan kota sudah termakan sama angkutan luar kota. Jadi angkutan kota ini kan adanya di dalam kota semua, tapi di sisi lain ada angkutan luar kota yang bisa masuk ke pinggiran-pinggiran kota, contohnya adalah angkutan Merah yang dari Balaraja-Cikande-Ciruas itu kan mestinya transisinya di terminal Pakupatan lewat belakang, keluar lewat belakang. Tapi kenyataannya dia masuk Kota bahkan masuk ke Rau artinya berarti penumpang angkutan kota termakan sama angkutan luar kota, itu yang jadi complicated.” (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara diatas, **I₁** menyatakan bahwa secara kualitatif, pelayanan angkutan umum di Kota Serang belum sesuai antara trayek yang sudah dikeluarkan dengan implementasinya. Hal ini dipengaruhi oleh

banyak faktor. Menurut hasil pengamatan dan investigasi beliau, hal utama yang menjadi alasannya adalah karena penumpang angkutan kota sudah termakan atau diserobot oleh angkutan luar Kota Serang yang bisa masuk kedalam wilayah Kota Serang. Sehingga hal ini menimbulkan permasalahan yang sangat *complicated* bagi angkutan umum Kota Serang itu sendiri. Salah satu angkutan luar Kota Serang yang dapat memasuki wilayah Kota Serang adalah angkutan kota dalam provinsi (AKDP) yang melintas dari Kabupaten Tangerang, Kabupaten Serang dan Kota Serang. Berdasarkan pengamatan yang dilakukan peneliti, angkutan ini adalah salah satu angkutan yang kerap kali ditemukan melakukan penyerobotan terhadap penumpang angkutan umum Kota Serang karena melanggar batas trayek yang ditentukan oleh provinsi. Terkait hal ini, **I₁** menjelaskan sebagai berikut:

“Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang merah itu, yang melintas dari Kabupaten Tangerang, Kabupaten Serang dan Kota Serang. Ada kan dari Balaraja masuk Cikande, Cikande ke Kabupaten Serang, lalu masuk Kota Serang (Terminal Pakupatan). AKDP itu kewenangannya Dinas Perhubungan Provinsi. Jadi memang semestinya kan gini, angkutan AKDP itu boleh masuk wilayah kota tapi kan sudah ditentukan trayeknya. Jadi kalau sesuai jalur yang kita rekomendasikan itu boleh. Contoh begini, angkutan merah itu kan boleh dia masuk terminal Pakupatan lewat belakang keluar lewat belakang. Tapi faktanya kan masuk ke tengah kota sampai ke Carrefour dan lain-lain, jadi bahasa saya bener nggak ngambil kue (penumpang) orang lain? Nah jadi itu sudah melanggar. Tapi pada saat operasi kalau memang keliatan sama kita ya langsung kita beri tindakan. Dikurungin atau ditilang lah. Tapi kalau dikurungin itu kalau semua kelengkapannya tidak ada. Jadi disini menurut saya pembinaan dari provinsi juga kurang, kalau saya memahaminya begitu. Jadi kita yang kena imbas”. (Wawancara, Jumat, 18 November 2016. Pukul 09:08 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan yang diungkapkan oleh **I₁** dalam wawancara tersebut, AKDP yang melintas dari Balaraja Kabupaten Tangerang memang boleh memasuki wilayah Kota Serang, tapi hanya sampai Terminal Pakupatan. Namun

pada kenyataan di lapangan angkutan ini seringkali melanggar aturan tersebut. Menurut beliau, salah satu penyebab atas pelanggaran trayek yang dilakukan oleh AKDP tersebut adalah kurangnya pembinaan dari Dishubkominfo Provinsi Banten.

Kemudian pihak Organda Kota Serang juga menyampaikan hal yang berbeda terkait ukuran atas keberhasilan pelaksanaan peraturan daerah ini. Pernyataan yang beliau sampaikan adalah sebagai berikut:

“Yang menjadi salah satu ukuran keberhasilan pelaksanaan dari kami Organda, yaitu prasarana untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan ketentuannya yang mana sudah diatur dalam perda itu tadi. Untuk saat ini, menurut kami masih banyak prasarana yang belum difasilitasi, rambu-rambu petunjuk sesuai trayek angkot itu masing-masing belum ada. Contoh kalau trayek 01 ke arah mana, masuknya wilayah mana, itu belum ada rambu-rambunya”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan **I₃** diatas, salah satu ukuran keberhasilan pelaksanaan peraturan daerah menurut Organda Kota Serang adalah adanya prasarana untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat mengingat saat ini masih banyak prasarana yang belum difasilitasi. Salah satu prasarana yang dimaksud adalah berupa rambu-rambu petunjuk sesuai dengan masing-masing trayek angkot.

Selanjutnya sasaran dari perda ini adalah seluruh pengusaha ataupun pengemudi angkutan umum yang ada di wilayah Kota Serang karena perda ini bertujuan untuk menertibkan angkutan kota agar dapat melayani masyarakat sesuai dengan trayeknya. Hal ini seperti yang diungkapkan **I₂** berikut:

“Sasarannya adalah semua pengusaha maupun pengemudi angkutan umum/angkutan kota yang ada di wilayah Kota Serang. Jadi perda ini tujuannya untuk menertibkan agar angkutan kota melayani sesuai dengan trayeknya”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Kemudian terkait tujuan perda seperti yang telah diuraikan sebelumnya, sampai saat ini tujuan tersebut belum dapat tercapai. Hal ini sesuai dengan apa yang disampaikan oleh **I_{5.2}** dalam wawancara berikut:

“Saya udah tahu dari dulu ya kalau ada peraturan yang ngatur soal trayek ini. Tapi ya gini tujuannya belum tercapai, masih semrawut, masih acak-acakan soalnya mobil luarnya aja pada di cat kota. Saya sih tahu sebenarnya ada yang di cat kota gitu, kadang ada yang saya tahu, kadang nggak. Soalnya banyak banget angkotnya”. (Wawancara, Senin, 26 September 2016. Pukul 14:27 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari pernyataan **I_{5.2}** tersebut dapat diketahui bahwa sampai saat ini tujuan yang diinginkan, yaitu berupa tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang masih belum dapat tercapai. Pernyataan tersebut juga senada dengan apa yang disampaikan oleh **I₂**. Beliau mengatakan bahwa:

“Sampai saat ini tujuannya belum tercapai. Kan masih kayak taksi sekarang angkutannya. Apalagi kendaraan-kendaraannya juga tahun lama semua”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan **I₂**, dapat diketahui bahwa sampai saat ini tujuan perda yang diinginkan belum tercapai dan ditambah lagi kendaraan yang beroperasi saat ini banyak yang merupakan kendaraan-kendaraan tahun lama. Informasi tersebut juga dikuatkan oleh pernyataan **I₁** berikut:

“Dilihat dari segi waktu implementasi, sebenarnya masih sangat terbatas karena perda ini baru berjalan sekitar 1 tahun lebih, tapi untuk saat ini bisa dikatakan tujuannya belum tercapai. Kemudian jika pertanyaannya tentang tercapai atau tidaknya tujuan tersebut, bisa

dilihat dari produk turunan dari perda. Produk turunan dari perda itu salah satunya yang kemarin sudah kita turunkan itu berupa SK Walikota mengenai tarif angkutan. Kemudian selanjutnya adalah dari pihak Dishubkominfo Kota Serang sudah membuat draft mengenai rencana pengembangan jaringan trayek yang baru tetapi masih dikaji oleh bagian hukum Setda Kota Serang. Karena yang mengeluarkan SK Walikota itu kan pintunya melalui bagian hukum". (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan kutipan wawancara tersebut, dapat dilihat bahwa tujuan tersebut belum bisa tercapai mengingat waktu implementasi yang masih sangat singkat, yaitu perda yang baru berjalan sekitar satu tahun. Kemudian rencana pengembangan jaringan trayek yang baru juga masih dikaji oleh bagian hukum Setda Kota Serang sehingga sampai saat ini jaringan trayek yang ada masih mengacu pada jaringan trayek lama yang mengacu pada Surat Keputusan Walikota Serang Nomor 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang.

Kemudian berdasarkan keseluruhan hasil wawancara, peneliti dapat memberikan beberapa kesimpulan sementara terkait variabel Standar dan Sasaran Kebijakan yaitu: pertama, salah satu tujuan dari dibentuknya Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika adalah sebagai dasar hukum penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang. Kedua, standar pelaksanaan perda ini meliputi sosialisasi kepada lingkungan internal Dishubkominfo Kota Serang dan kepada berbagai *stakeholder* yang terkait dalam pelaksanaan perda ini. Selain itu pihak Dishubkominfo Kota Serang juga melakukan pengawasan terhadap trayek angkutan umum tersebut. Ketiga,

ukuran keberhasilan atas pelaksanaan perda ini adalah semua angkutan umum di Kota Serang dapat melaksanakan kewajibannya sesuai dengan trayek yang telah diatur. Keempat, jaringan trayek yang berlaku saat ini masih mengacu pada jaringan trayek lama sesuai dengan Surat Keputusan Walikota Serang Nomor 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang.

2. Sumber Daya

Disamping ukuran-ukuran dasar dan tujuan-tujuan kebijakan, yang perlu mendapatkan perhatian dalam proses implementasi kebijakan adalah sumber-sumber yang tersedia. Sumber-sumber layak mendapat perhatian karena dapat menunjang keberhasilan implementasi kebijakan. Sumber-sumber yang dimaksud mencakup sumber daya manusia, dana atau anggaran yang disiapkan, serta perangsang (*incentive*) lain yang akan mendorong dan memperlancar implementasi yang efektif.

Sumber daya manusia yang ada di Dishubkominfo Kota Serang merupakan salah satu faktor utama yang akan mendukung pencapaian tujuan kebijakan tentang pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang, namun berdasarkan fakta di lapangan, sumber daya manusia yang ada saat ini belum dapat dikatakan ideal. Hal ini seperti yang disampaikan I₁ dalam wawancara berikut:

“Kalau berbicara terkait sumber daya manusia yang ada untuk mengimplementasikan kebijakan, saya sih nyebutnya masih kurang. Karena apa? Karena kita punya tenaga di lapangan itu cuma yang resmi

sih ada sekitar 40 sampai 50-an orang. Tenaga dilapangan itu kan ada yang pegawai negeri, ada pegawai yang kita kontrak (Tenaga Harian Lepas/THL). Tetapi tetap itu kan menjadi bagian daripada aset kita. Mereka itu pekerjaannya mengawasi kelancaran angkutan umum, pengendalian termasuk juga tindakan”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan I₁, dapat dikatakan bahwa Dishubkominfo Kota Serang saat ini masih kekurangan sumber daya manusia untuk mengimplementasikan kebijakan khususnya dalam hal pengawasan trayek angkutan umum di Kota Serang. Hal ini dikarenakan tenaga yang ada di lapangan untuk melakukan pengawasan tersebut hanya berjumlah sekitar 40 sampai 50 orang per hari yang terdiri dari Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan pegawai kontrak atau Tenaga Harian Lepas (THL) yang ditempatkan di beberapa titik dengan tugas mengawasi kelancaran angkutan umum, pengendalian termasuk juga tindakan. Jadwal petugas yang ditempatkan di masing-masing titik dapat dilihat pada tabel 4.4 berikut.

Tabel 4.4
Jadwal Petugas Pengaturan Lalu Lintas Bulan Juli Tahun 2016

No.	Tempat Tugas	Tanggal																														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31
1	Terminal Pakupatan (Pukul 06.00-12.00 WIB)	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G
2	Terminal Pakupatan (Pukul 12.00-18.00 WIB)	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H
3	Terminal Kepandean (Pukul 08.00-16.00 WIB)	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A
4	Terminal Cipocok (Pukul 08.00-16.00 WIB)	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B
5	Pasar Rau (Pukul 08.00-16.00 WIB)	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C
6	Terowongan Trondol (Pukul 06.00-18.00 WIB)	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D
7	Cadangan/WASDAL/Pemkot d disesuaikan kegiatan	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E	F	G	H	A	B	C	D	E

(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

Pernyataan yang senada terkait kekurangan sumber daya manusia untuk mengimplementasikan kebijakan juga disampaikan oleh I₂ dalam wawancara berikut:

“Kalau PNS-nya sendiri ada sekitar 45 dan ditambah dengan pegawai honorer. Kalau tenaga dilapangan untuk mengawasi trayek itu cukup banyak, 40 sampai 50-an tapi tetap kurang untuk melakukan pengawasan”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut maka dapat dilihat bahwa saat ini Dishubkominfo Kota Serang memang masih memiliki permasalahan berupa kekurangan sumber daya manusia untuk melaksanakan kebijakan tersebut. Data mengenai jumlah Pegawai Negeri Sipil (PNS) di Dishubkominfo Kota Serang dapat dilihat pada tabel 4.5 berikut.

Tabel 4.5

Daftar Pegawai Negeri Sipil Dishubkominfo Kota Serang Tahun 2016

No.	Nama	Golongan	Jabatan
1	Achmad Mujimi, S.Pd., M.Pd	IV/B	Kepala Dinas
2	Ir. Wawan Hermawan, MM	IV/B	Sekretaris
3	Drs. Arif Tahribadri	IV/A	Kabid Telekomunikasi
4	Mat Alwi, S.Sos., M.Si	IV/A	Kabid Laut
5	Tb. Achmad Bajuri, ST	III/D	Kabid Komunikasi dan Informatika
6	Ir. Herman Gunawan	III/D	Kabid Keselamatan, Sarana dan Prasarana
7	H. Iqbal, S.Pd., M.Kes	III/D	Kabid Lalu Lintas dan Angkutan
8	Najmuddin, S.Pdi., M.Pd	IV/A	Kepala UPT Terminal
9	Muharam, A.Mn.Pd	IV/A	Kasi Lalu Lintas dan Kepelabuhanan
10	Didie Hamidi, MM	IV/A	Kasi Pengelolaan Data dan Opini Publik

11	Suryadinata, SE	III/D	Kasubag Umum dan Kepegawaian
12	Eti Suhaeti, SH	III/D	Kasubag Keuangan
13	Acepsanusi, S.Pd., M.Pd	III/D	Kasi Prasarana Jaringan Angkutan
14	Bambang Riyadi, SH	III/D	Kasi Pengendalian dan Operasional
15	Hj. Umi Sumirat, SE	III/D	Kasi Pembinaan dan Pengawasan Sistem Telekomunikasi
16	Yaya Affandi W., SE	III/D	Kasi Teknologi Informasi
17	Akhmad Barnaba, SE	III/D	Kasi Perencanaan dan Pengembangan
18	Sjarief Hidajat, SE	III/D	Kasi Angkutan
19	Dimyati, S.Sos	III/D	Kasi Keselamatan
20	Ujang Saleh, S.Pd., M.Pd	III/D	Kasi Angkutan Sungai, Danau dan Penyebrangan
21	M. Arad	III/D	Kasi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
22	Suyono, SE	III/D	Kasi Desiminasi Informasi
23	Sri Rachmawati, S.SI	III/D	Kasi Keselamatan dan Pelayaran
24	Karyalana, S.Sos., M.Si	III/C	Kasi Pos dan Pengelolaan Teknik Telekomunikasi
25	Ahmad Yani, SE	III/C	Kepala UPT Parkir
26	Bayu Aji Pratama, S.IP., M.Si	III/C	Kasi Pengujian Kendaraan Bermotor
27	Fera Filsafani, SE., MM	III/C	Kasubag Program, Evaluasi dan Pelaporan
28	Umar Hamdan, S.Pd., MM	III/D	Kasubag TU UPT Parkir
29	Yurani, S.Sos., M.Si	IV/A	Pelaksana
30	Aksan Hidayat, SE	III/D	Pelaksana
31	Listiana	III/C	Pelaksana
32	Asmat Winata, S.Sos	III/C	Pelaksana

33	M. Sabihis	III/C	Pelaksana
34	Sri Sulastri	III/B	Pelaksana
35	Arjani, S.IP	III/B	Pelaksana
36	Indra Kurniawan, SH., MM	III/B	Pelaksana
37	Dicky Firmansyah, SE	III/B	Pelaksana
38	Yuli Siswanto, S.Pdi	III/B	Pelaksana
39	Fariandi, SE	III/B	Pelaksana
40	Subari	III/A	Pelaksana
41	Agus Kurniawan	III/A	Pelaksana
42	M. Yasin	II/D	Pelaksana
43	Ahmad Yani	II/C	Pelaksana
44	Rd. Rusmadi	II/B	Pelaksana
45	Dedi Kusnadi	I/C	Pelaksana

(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

Berdasarkan data pada tabel 4.5 dapat diketahui bahwa Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang ada di Dishubkominfo Kota Serang berjumlah 45 orang yang mana setiap golongan memiliki jumlah pegawai yang berbeda-beda, yaitu: 1) golongan I/C sebanyak 1 orang; 2) golongan II/B sebanyak 1 orang; 3) golongan II/C sebanyak 1 orang; 4) golongan II/D sebanyak 1 orang; 5) golongan III/A sebanyak 2 orang; 6) golongan III/B sebanyak 6 orang; 7) golongan III/C sebanyak 7 orang; 8) golongan III/D sebanyak 18 orang; 9) golongan IV/A sebanyak 6 orang dan 10) golongan IV/B sebanyak 2 orang.

Sedangkan untuk melaksanakan kegiatan harian disiplin pengoperasian angkutan umum di jalan raya pada bulan Juli tahun 2016 dilakukan oleh 8 (delapan) regu yang mana setiap regu terdiri dari 7 sampai 8 orang dan

ditempatkan di 5 (lima) titik pengaturan yaitu Terminal Pakupatan, Terminal Kepandean, Terminal Cipocok, Pasar Rau, dan Terowongan Trondol. Daftar anggota Dallops pada bulan Juli tahun 2016 dapat dilihat pada tabel 4.6 berikut.

Tabel 4.6
Daftar Anggota Dallops Bulan Juli Tahun 2016

Regu	Nama Anggota	Jabatan	Keterangan
A	Yusup Gine	Anggota Dallops	M. Sabihis (Danru Cipocok)
	Suherman		Arjani, S.IP (Danru Terowongan)
	Endri Sopandi		Subari (Danru Kepandean)
	Abdul Muhyi		Ahmad Yani, A.Ma (Danru Rau)
	Sofariah		Dedi Kusnadi (Danru Pakupatan)
	Muhamad Jamil		
	Ari Fudoli		
	M. Hasan		
B	Abu Sufian	Anggota Dallops	
	Irwan Hidayatullah		
	Ahmad Sayuti		
	Rohman Fadli		
	Hayatun Nufus		
	Ahmad Rohani		
	Chaeroni		
	Hadi		
C	Andriana	Anggota Dallops	
	Agam Kumbo K		
	Mansur Hanafi		
	Yayan Ade A		
	Abdul Muhyi		
	Marfu		
	Irman Purnama		

D	Hilmi	Anggota Dallops	
	Septiadi suryadi		
	Asrap Setiawan		
	Fitri Sulistiawati		
	Elly Fatulloh		
	Irwansyah		
	Ahmad Sumantri		
E	M. Suryadi	Anggota Dallops	
	Tomi		
	M. Ragil		
	Vina Adya Lestari		
	Dendi Pratama		
	Sariban		
	Bustomi		
F	Andri Wijaya	Anggota Dallops	
	Subhekti		
	Usep Faisal		
	Sahroni		
	Riska		
	TB. Suhandi		
	Ubaidillah		
G	Ridho Santoso	Anggota Dallops	
	Nuur Sahid Beny I.		
	Arif Robi		
	Yani Haryani		
	Rizky Tri Irjayanto		
	Pasa Junaedi		
	Irwan Marwan		

H	Dani Hamdani	Anggota Dallops	
	Bayu Dwi Septian		
	Kamalludin		
	Agus Reza		
	Sigit Triongko		
	Darojatun		
	Fatmawati		

(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

Selanjutnya berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terkait penyidikan dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan oleh Penyidik Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) tertentu yang diberi wewenang khusus menurut undang-undang tersebut, namun sayangnya sampai saat ini PPNS yang tersedia di Dishubkominfo Kota Serang hanyalah berjumlah 1 (satu) orang. Hal ini sejalan dengan apa yang disampaikan **I₂** dalam wawancara berikut:

“PPNS itu hanya 1 (satu) di Dishubkominfo sedangkan pengawasan yang dilakukan anggota harus didampingi oleh PPNS. Maka jumlah ini masih sangat kurang”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diketahui bahwa PPNS yang ada di Dishubkominfo Kota Serang saat ini hanya berjumlah 1 (satu) orang dan jumlah ini masih sangat kurang untuk mendukung implementasi kebijakan karena untuk melakukan pengawasan, seharusnya anggota didampingi oleh PPNS. Terkait hal ini, **I₁** memberikan pernyataan sebagai berikut:

“...untuk melakukan penindakan sebetulnya kita membutuhkan PPNS lebih banyak, tetapi itu belum bisa dipenuhi. Sampai saat ini kita belum bisa menambah jumlah PPNS terkait regulasi. Sebelum ada UU otonomi

daerah yang baru, pusat itu sering melakukan perekrutan/diklat-diklat untuk penyidik PPNS. Mekanismenya daerah diundang untuk ikut pelatihan, tetapi sekarang ini nggak bisa lagi begitu. Sekarang nggak bisa lagi begitu kenapa? Karena berbenturan dengan aturan. Jadi sekarang ini daerah sendiri yang harus mengusulkan. Mengusulkan orangnya, mengusulkan budget-nya. Tapi permasalahannya, begitu kita sudah siapkan anggarannya, sudah siapkan orangnya, eh disananya nggak ada kelasnya, misalnya disana hanya ada 5 orang, padahal seharusnya per kelas minimal 15 orang (tidak memenuhi kuota minimal). Kan jadi masalah juga. Akhirnya nanti jadi nggak jadi lagi. Dan cara alternatif yang kita gunakan adalah, orang lain yang melakukan pemberhentian, maksudnya petugas yang melakukan penindakan tetapi dalam kerangka yang mengeluarkan tindakannya itu adalah penyidik PPNS-nya, sudah dibekali suratnya". (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan **I₁** dalam wawancara tersebut, dapat dilihat bahwa untuk melakukan penindakan di lapangan, Dishubkominfo Kota Serang saat ini hanya memiliki 1 (satu) orang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) yang mana hal ini dirasa masih sangat kurang. Sehingga untuk menyasiasi hal ini, pihak Dishubkominfo Kota Serang dalam hal melakukan penindakan tidak selalu melibatkan PPNS tersebut, namun dengan cara petugas lain yang melakukan penindakan tetapi dalam kerangka yang mengeluarkan tindakannya itu adalah PPNS yang dimaksud dan sudah dibekali suratnya. Bentuk surat tilang yang dimaksud dapat dilihat pada gambar 4.3 berikut.

Gambar 4.3
Berita Acara Pelanggaran Lalu Lintas

PEMERINTAH KOTA SERANG DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA PENYIDIK PEGAWAI NEGERI SIPIL		No. Seri : 00016
" DEMI KEADILAN " BERITA ACARA PELANGGARAN LALU LINTAS (Ps. 212 UU No. 8 Tahun 1981)		
Pada hari ini	Tanggal	Jam
Saya nama	NIP	Pangkat
Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang, berdasarkan SK Menteri Hukum dan HAM.		
Selaku Penyidik Pegawai negeri Sipil pada		
No.	Telah melakukan penyidikan di	
Nomor	Jenis	Tahun Pembuatan
Terhadap kendaraan bermotor/tidak bermotor		
Pemilik	Alamat	
Dikemudikan oleh	Umur	Tahun
SIM	Nomor	Tanggal
Tersangka telah melakukan pelanggaran UU No. 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ PERDA No. (Lihat Sebelah)		
Selanjutnya tersangka diperintahkan untuk menghadap Sidang Pengadilan Negeri		
Pada hari	Tanggal	Jam
Sebagai barang bukti jaminan dilampirkan :		
STUK / KIR No. :		
KP/Trayek No. :		
STNK No. :		
SIM No. :		
Barang Bukti lain :		
Selanjutnya benda tersebut merupakan barang bukti pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan yang disita dan disimpan di Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang dengan Alamat : Jl. Jend. Sudirman No. 5 Serang sampai dengan Perkarannya diterima oleh Pengadilan Negeri pada hari dan tanggal sebagaimana tercantum diatas.		
Demikian berita acara ini dibuat dengan dihadiri dan ditanda tangani oleh tersangka dan pejabat pembuat berita acara.		
Tersangka yang melakukan pelanggaran	Jaksa	
Nama	PUTUSAN	
Tanda tangan	Nomor	
KURUNGAN/DENDA Rp	SUBSIDAIR	
ONGKOS PEKERJA Rp	Memerintahkan mengembalikan barang bukti TANGGAL	
PANITRA PENGGANTI	HAKIM	

(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

Menurut penjelasan I₁, persoalan terkait kekurangan PPNS tersebut sampai saat ini belum dapat diatasi karena terbentur persoalan aturan dari pusat yang mengharuskan jumlah peserta diklat dan anggaran untuk mengikuti diklat PPNS harus disiapkan oleh daerah, sedangkan ketika daerah sudah menyiapkan semua hal tersebut, kadang terbentur lagi dengan permasalahan yang muncul di pusat berupa belum tersedianya kelas untuk diklat karena kuota minimal untuk mengikuti diklat tersebut adalah 15 (lima belas) orang peserta. Sehingga ketika peserta diklat kurang dari 15 (lima belas) orang maka diklat tidak dapat diselenggarakan.

Selain itu, kewenangan PPNS di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga ternyata sangat sempit. Seperti yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 262 ayat (2) dan (3) menyebutkan bahwa kewenangan PPNS hanya dilaksanakan di terminal dan/atau tempat alat penimbangan yang dipasang secara tetap. Sedangkan jika akan

melaksanakan kewenangannya di jalan, PPNS wajib berkoordinasi dengan dan harus didampingi oleh Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Berkaitan dengan aturan tersebut, menyebabkan ruang gerak PPNS sangat terbatas sehingga dalam pengawasan dan pengendalian angkutan masih kurang maksimal dan sering kali terjadi tumpang tindih kewenangan (*overlapping authority*) antara Dishubkominfo Kota Serang dan Kepolisian Resort Kota Serang.

Persoalan terkait tumpang tindih kewenangan ini ternyata tidak hanya sampai disitu. Berdasarkan hasil wawancara, pihak Dishubkominfo Kota Serang juga menjelaskan bahwa pihaknya seringkali melaksanakan tugas yang tidak sesuai dengan kewenangan yang dimilikinya. Contohnya adalah pengaturan lalu lintas di sekitar Terowongan Trondol pada pagi dan sore hari. Menurut Kabid Lalin dan Angkutan, pihaknya terpaksa menurunkan personel di daerah tersebut karena jika lalu lintas di daerah tersebut tidak diatur akan menimbulkan kepadatan lalu lintas yang dapat mengganggu aktivitas warga Kota Serang, padahal jika mengacu pada aturan yang berlaku, daerah tersebut bukanlah kewenangan Dishubkominfo Kota Serang, melainkan wilayah kerja dari Kepolisian Resort Kota Serang. Berdasarkan fenomena ini, peneliti berpendapat bahwa sebenarnya yang menjadi masalah terkait variabel sumber daya manusia bukanlah hanya karena kurangnya personel dalam hal jumlah, tetapi Dishubkominfo Kota Serang juga perlu berkoordinasi dengan Polres Kota Serang terkait beban kerja ini sehingga pendistribusian personel Dishubkominfo Kota Serang dapat lebih merata dan pengaturan lalu lintas serta pengawasan terhadap trayek angkutan umum di Kota Serang dapat lebih efektif lagi.

Kemudian terkait kurangnya sumber daya manusia di Dishubkominfo Kota Serang, I₃ menyampaikan pendapatnya sebagai berikut:

“Menurut saya mungkin perlu ditambah karena untuk pengawasan itu kan membutuhkan personel yang cukup banyak”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan wawancara yang dilakukan dengan berbagai *stakeholder*, diketahui bahwa PPNS yang tersedia di Dishubkominfo Kota Serang saat ini berjumlah 1 (satu) orang; Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang ada di lingkungan Dishubkominfo Kota Serang berjumlah 45 orang dan tenaga di lapangan untuk mengawasi trayek berjumlah 40 sampai 50 orang per hari namun dianggap tetap kurang dan perlu ada penambahan personel karena untuk melakukan pengawasan tersebut dibutuhkan personel yang cukup banyak. Terkait hal ini, I₁ menambahkan penjelasannya dalam wawancara berikut:

“...kalau kita lihat database angkutan itu ada sekitar 1.260 kendaraan. Kalau saya asumsikan 1.260:49, berarti 1:25, atau 1 orang mengawasi sekitar 25-26 angkot. Secara logika ya memang tidak sesuai”. (Wawancara, Jumat, 18 November 2016. Pukul 09:08 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan wawancara tersebut, dapat diketahui bahwa jumlah angkutan umum yang beroperasi di Kota Serang saat ini berjumlah sekitar 1.260 kendaraan dan diawasi oleh 40 sampai 50 orang petugas di lapangan per hari, berarti dapat diasumsikan bahwa setiap petugas bertanggung jawab untuk mengawasi 25 angkutan sehingga menurut beliau hal ini sangat tidak sesuai secara logika karena tidak sesuai dengan beban kerja yang diberikan.

Keberhasilan proses implementasi kebijakan juga sangat tergantung dari kemampuan memanfaatkan sumber daya manusia yang tersedia, karena jumlah

tidak selalu mempunyai efek positif bagi implementasi kebijakan. Hal ini berarti bahwa jumlah pegawai yang banyak tidak secara otomatis mendorong implementasi yang berhasil. Hal ini disebabkan oleh kurangnya kecakapan, kompetensi maupun kapabilitas yang dimiliki oleh para pegawai pemerintah tersebut. Apabila ketiga hal tersebut tidak dimiliki implementor kebijakan, maka kinerja kebijakan publik yang baik sangat sulit untuk diharapkan. Berkaitan dengan hal tersebut, I₁ menyampaikan pendapatnya perihal kompetensi pegawai Dishubkominfo Kota Serang pada wawancara berikut:

“Secara umum menurut saya, mereka-mereka yang di lapangan jauh lebih kompeten daripada orang-orang yang setara dengan pendidikan transportasi. Karena secara rutin setiap 1 tahun sekali kita juga melakukan bimbingan teknis juga. Seperti menghadapi konflik karena penindakan, saya pikir mereka sudah biasa menghadapi itu ya. Jadi kalau berbicara kompetensi, orang lapangan itu memiliki kompetensi yang cukup bagus. Itu kalau ukurannya skill ya, tapi kalau ukurannya background pendidikan memang tidak linier”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Mengacu pada hasil wawancara diatas, terlihat bahwa menurut I₁, secara kompetensi petugas ataupun tenaga di lapangan memiliki kompetensi yang baik meskipun tidak linier dengan *background* pendidikan. Petugas-petugas yang ada di lapangan dianggap jauh lebih kompeten jika dibandingkan dengan orang-orang yang setara pendidikan transportasi. Hal ini dikarenakan setiap 1 (satu) tahun sekali diadakan bimbingan teknis, dan juga karena petugas-petugas di lapangan sudah terbiasa menghadapi berbagai konflik sehingga kompetensinya lebih terasah.

I₁ juga menambahkan pernyataannya terkait kompetensi pegawai ini. Berikut adalah yang beliau sampaikan:

“Bukti kompetensinya ini pertama dari segi waktu, orang itu kerja sesuai dengan surat perintah. Kemudian bisa menjelaskan kepada masyarakat, misalnya trayek yang tidak sesuai lalu diterobos dan dilakukan tindakan kepada orang tersebut kan itu bentuk kinerja dia. Jadi banyak lah kinerjanya, kinerja kan hasil yang ditampilkan dari kerja mereka kan. Kalau ada operasi lalu dilakukan tindakan itu kan suatu bentuk ketegasan, kinerja juga”. (Wawancara, Jumat, 18 November 2016. Pukul 09:08 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Mengacu pada hasil wawancara tersebut, dapat dipahami bahwa kompetensi pegawai dapat dilihat dari beberapa hasil kinerjanya, seperti melaksanakan tugas sesuai dengan surat perintah dan juga melakukan penindakan terhadap angkutan yang melanggar peraturan daerah. Pernyataan **I₁** juga dipertegas dalam wawancara dengan **I₂** berikut:

“Setiap akan melaksanakan tugas itu kan pasti ada arahan, nah itu diarahkan dulu. Mana kendaraan yang harus ditindak, mana kendaraan yang harus ada kebijakan, kan gitu. Maka menurut saya pasti cukup paham ya”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₂**, diketahui bahwa sebelum melaksanakan tugas, setiap petugas akan diberikan arahan terlebih dahulu tentang mana kendaraan yang harus ditindak dan mana kendaraan yang harus diberikan kebijakan, sehingga dapat dipastikan para petugas di lapangan sudah memahami tugasnya masing-masing.

Pernyataan yang serupa mengenai kompetensi petugas yang cukup baik juga disampaikan oleh **I₃**, beliau mengatakan:

“Kalau menurut saya memang sudah berkompeten, tetapi terkadang masyarakatnya sendiri yang sudah ditindak tapi tidak ada kemauan untuk berubah. Contoh, seumpama angkutan ini bukan trayek kota, tapi masuk ke kota, udah ditindak tapi si angkot ini tetap saja begitu. Boleh dikatakan tidak mau berubah lah. Tidak jera. Sebenarnya kalau secara teknis boleh dikatakan setiap seminggu sekali pasti ada penindakan.

Penindakannya secara mayoritas biasanya di masing-masing titik. Ada di Ciceri, Warung Pojok, Sempu, depan Terminal Pakupatan, Rau dan Kepandean". (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Pernyataan yang disampaikan I₃ tersebut menjelaskan bahwa petugas Dishubkominfo Kota Serang dinilai sudah cukup kompeten dalam hal melaksanakan tugasnya, namun terkadang masyarakatnya sendiri (terutama sopir-sopir angkutan umum) yang sudah ditindak tetapi seperti tidak ada kemauan untuk berubah dan tidak merasa jera. Hal ini terlihat dari masih banyaknya kasus pelanggaran trayek yang dilakukan, seperti halnya bukan trayek angkutan Kota Serang tetapi masih saja masuk ke wilayah trayek Kota Serang. Berikut adalah data mengenai perkara pelanggaran lalu lintas pada tanggal 18 November 2016.

Tabel 4.7
Perkara Pelanggaran Lalu Lintas Tanggal 18 November 2016

No.	No. Seri	Nama	Alamat	Pasal	Nomor Polisi	Barang Bukti	Jenis Kendaraan
1	00122	Rustaya	Cipocok Jaya	288	A 8922 AG	STNK	PICK UP
2	00121	Sukardi	Walantaka	288 dan 308	A 1997 AG	STNK	ANGKUTAN UMUM
3	00127	Mardiyanto	Ciruas	308	A 1934 FJ	STNK	ANGKUTAN UMUM
4	00117	Dewi Sukaenah	Kutajaya Ps. Kemis	306	A 8653 ZX	STNK	LIGHT TRUCK DUMP
5	00118	PT Bangun Cipta Kreasi	Cilegon	288	A 8332 Z	STNK	PICK UP
6	00115	Heri	Cipocok Jaya	288	A 9650 A	STNK	PICK UP
7	00124	Samsul Bahri	Bojonegara	288	A 9378 F	STNK	LIGHT TRUCK DUMP
8	00126	Abdul Muthalib	Bojonegara	288	A 9057 G	STNK	LIGHT TRUCK DUMP
9	00116	Agus Rochman	Dalung Serang	306	A 8013 AH	BUKU UJI	PICK UP
10	00119	Eko Priyono	Balaraja	288 dan 308	B 7034 GAA	KARTU PENGAWASAN	MICRO BUS
11	00114	Endang Sunarsa	Taktakan	288 dan 308	A 1986 AH	KARTU PENGAWASAN	ANGKUTAN UMUM

(Sumber: Dishubkominfo Kota Serang, 2016)

Kemudian diluar sumber daya manusia, sumber daya finansial berupa anggaran yang dialokasikan untuk pencapaian tujuan juga perlu diperhitungkan. Karena ketika sumber daya manusia yang kompeten dan kapabel telah tersedia sedangkan kucuran dana melalui anggaran tidak tersedia, maka akan menjadi persoalan pelik untuk merealisasikan apa yang hendak dituju oleh tujuan kebijakan publik tersebut.

Berkaitan dengan pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang, sumber daya anggaran memiliki peran yang sangat vital karena dengan adanya anggaran yang lancar yang diberikan kepada dinas terkait, besar harapan pelaksanaan kebijakannya dapat berjalan dengan lancar pula. Namun pada kenyataannya, terkait dengan pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, Dishubkominfo Kota Serang sebagai implementor utama kebijakan belum menerima dana yang memadai untuk membayar jumlah dan tipe personil yang dibutuhkan guna melaksanakan kebijakan tersebut. Hal itu terungkap dari pernyataan **I₁** dalam wawancara berikut:

“Kalau bicara anggaran ini relatif ya. Saya nggak bilang cukup atau kurang ya. Tapi sebenarnya kalau dilihat dari beban kerjanya sih kurang. Jadi setiap tahun itu kita punya anggaran dari APBD, tapi tidak sebanding dengan beban kerja atau permasalahan di lapangan. Otomatis akan mempengaruhi pengendalian. Tapi ya kita tidak menyerah begitu saja ya, jadi kita menggunakan anggaran secara minimal atau memilih skala prioritas”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan wawancara dengan **I₁**, diketahui bahwa anggaran yang saat ini diterima Dishubkominfo Kota Serang berasal dari APBD Kota Serang dan

dianggap masih kurang karena tidak bersesuaian dengan beban kerja. Namun menurut **I₁**, hal ini tidak menghalangi Dishubkominfo Kota Serang untuk melaksanakan kebijakan terutama pengaturan trayek tersebut, dan untuk menyasati hal tersebut (kurangnya anggaran) Dishubkominfo Kota Serang menerapkan pola anggaran minimal ataupun memilih skala prioritas.

Pernyataan terkait kurangnya anggaran juga disampaikan oleh **I₂** dalam wawancara berikut:

“Anggaran ini kan kita dapatkan dari APBD Kota Serang. Anggaran yang ada sekarang menurut saya jauh dari kata cukup karena untuk pengawasan dan pengendalian ini cuma ada 1 bulan 10 hari pengawasan dan untuk tahun ini jatahnya hanya 4 bulan, kemudian itu dengan kapasitas hanya 12 orang petugas. Nah penertiban oleh 12 orang ini tidak akan bisa maksimal, namanya penertiban itu harusnya menempatkan petugas di titik-titik yang rawan terjadi pelanggaran seperti terminal dan lain-lain. Dan kita belum bisa melakukan hal tersebut karena terbentur persoalan anggaran”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₂**, terungkap bahwa anggaran yang ada saat ini didapat dari APBD Kota Serang dan dianggap masih jauh dari kata cukup. Pengawasan dan pengendalian (Wasdal) yang dilakukan saat ini masih terbatas pada jadwal dalam 1 (satu) bulan ada 10 (sepuluh) hari pengawasan dengan kapasitas 12 (dua belas) orang petugas. Dan itu pun tidak bisa dilakukan sepanjang tahun. Untuk tahun 2016 sendiri jatah anggaran yang diberikan adalah hanya untuk 4 (empat) bulan pengawasan gabungan (Wasdal).

Pernyataan senada juga dituturkan oleh pihak Organda Kota Serang (**I₃**). Beliau menyatakan bahwa:

“Kalau menurut saya, anggarannya pasti sudah ada untuk fasilitasi angkutan kota, tetapi mungkin masih kurang. Soalnya sampai sekarang juga seperti rambu-rambu angkot itu belum dibangun”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, terungkap bahwa menurut **I₃** anggaran yang ada saat ini dinilai masih kurang karena masukan Organda terkait dibangunnya rambu-rambu petunjuk untuk angkutan kota sampai saat ini belum terealisasi.

Selain sumber daya finansial, sumber daya sarana dan prasarana serta waktu pelaksanaan kebijakan juga sangat berpengaruh bagi keberhasilan pelaksanaan suatu kebijakan. Terkait hal ini, **I₁** menyampaikan pendapatnya dalam wawancara berikut:

“Sarana pendukung itu kalau untuk trayek berarti kan ada shelter. Shelter (halte) memang kita sudah ada tapi belum semuanya, baru pada jalan-jalan tertentu. Sarana pendukung itu ada tapi memang belum merata. Selanjutnya keterminalan, tujuan dan akhirnya harus ada kalau terkait trayek. Tapi terminal di Kota Serang ini ada yang memang sudah relatif bagus ada yang masih kurang, nah sarana pendukung itu salah satunya. Di Kota Serang ini kan ada 5 terminal: Pakupatan, Cipocok, Kepandean, Rau dan ada Terminal Khusus. Kalau menurut saya dari sisi perhubungannya belum layak”. (Wawancara, Jumat, 18 November 2016. Pukul 09:08 WIB. Di Kantor Dishubkominformo Kota Serang).

Berdasarkan kutipan hasil wawancara, dapat diketahui bahwa salah satu sarana pendukung yang diperlukan untuk mendukung tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang adalah halte (*shelter*) dan juga terminal angkutan umum. Berkaitan dengan hal tersebut, **I₁** menyatakan bahwa saat ini sarana pendukung berupa halte adalah sudah tersedia namun belum merata karena baru dibangun pada jalan-jalan tertentu. Selain itu saat ini ada 5 (lima) terminal yang difungsikan

di Kota Serang yaitu Terminal Pakupatan, Cipocok, Kepandean, Rau dan Terminal Khusus namun menurut beliau hal itu masih belum layak dari sisi perhubungan.

I₁ juga menyampaikan pendapatnya terkait sumber daya waktu terkait pelaksanaan peraturan daerah ini. Berikut adalah pernyataan yang beliau sampaikan:

“Dilihat dari segi waktu implementasi, sebenarnya masih sangat terbatas atau sangat dini ya karena perda ini baru berjalan sekitar 1 tahun lebih sehingga masih belum kelihatan hasilnya. Selain itu kita juga masih menunggu Perwal yang mengatur mengenai rencana jaringan trayek yang baru”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Mengacu pada hasil wawancara diatas, dapat diketahui bahwa menurut I₁, waktu pelaksanaan terkait Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika masih sangat singkat karena baru berjalan sekitar 1 (satu) tahun lebih sehingga masih belum membuahkan hasil yang baik bagi pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang.

Berdasarkan keseluruhan hasil wawancara, peneliti dapat menarik beberapa kesimpulan sementara yakni: pertama, terdapat kekurangan personel di lapangan dan seringkali terjadi tumpang tindih kewenangan (*overlapping authority*) antara Dishubkominfo Kota Serang dan Polres Kota Serang untuk mengatur lalu lintas dan juga pengawasan angkutan umum di Kota Serang karena sempitnya kewenangan yang dimiliki oleh Dishubkominfo Kota Serang. Kedua, terdapat kekurangan anggaran khususnya untuk pengawasan trayek angkutan

umum. Ketiga, sarana dan prasarana pendukung belum cukup memadai. Keempat, masih sangat singkatnya waktu pelaksanaan perda menyebabkan implementasi perda belum bisa berjalan maksimal karena belum ada peraturan pelaksanaannya.

3. Hubungan Antar Organisasi

Implementasi atau pelaksanaan sebuah program kebijakan perlu dukungan dan koordinasi dengan instansi lain. Untuk itu diperlukan komunikasi dan koordinasi yang baik antar instansi guna menunjang keberhasilan suatu program kebijakan tersebut. Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat, maka asumsinya akan semakin sedikit kesalahan-kesalahan yang terjadi.

Berkaitan dengan pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya terkait penyelenggaraan trayek angkutan umum Kota Serang, ada beberapa instansi lain yang terlibat, diantaranya adalah Dishubkominfo Kota Serang, Kepolisian Resort Kota Serang dan Organda Kota Serang. Hal ini sesuai dengan yang diungkapkan oleh **I₁** berikut:

“Terkait siapa saja stakeholder yang terlibat, secara normatif ada Dinas PU; PU itu terkait jalannya; ada juga Dinas Tata Kota terkait PJU-nya (penerangan jalan umum); lalu terkait teknisnya langsung adalah Organda, dan tidak lepas juga mengenai Kepolisian karena penegakan hukumnya ada disana (Kepolisian). Jadi kalau kita berbicara stakeholder lain yang terlibat ya itu semua”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₁**, dapat diketahui bahwa secara normatif banyak *stakeholder* yang terlibat dalam pelaksanaan Peraturan Daerah

Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika meskipun bukan sebagai implementor utama, diantaranya adalah Dinas Pekerjaan Umum terkait penyediaan maupun pembangunan jalan di Kota Serang; Dinas Tata Kota terkait penyediaan penerangan jalan umum; dan yang terkait teknisnya langsung diantaranya adalah Organda Kota Serang serta Kepolisian Resort Kota Serang.

Lebih lanjut **I₄** menjelaskan peran dan fungsinya dalam melaksanakan peraturan daerah tersebut. Hal ini terungkap dalam wawancara berikut:

“Implementor utamanya sebetulnya Dishub ya, tapi seperti yang tadi saya bilang, kepolisian ini ikut melaksanakan perda itu tapi tidak secara langsung, karena hanya sebagai pendukung ketika ada penertiban bersama misalnya”. (Wawancara, Sabtu, 24 September 2016. Pukul 10:30 WIB. Di Polres Kota Serang).

Dari pernyataan **I₄** tersebut, dapat diketahui bahwa implementor utama dari peraturan daerah tersebut adalah Dishubkominfo Kota Serang. Kepolisian ikut melaksanakan perda tetapi sifatnya hanyalah sebagai pendukung seperti halnya ketika ada penertiban bersama.

Selanjutnya **I₂** juga menyampaikan pendapatnya terkait pihak-pihak (*stakeholder*) yang terlibat dalam pelaksanaan peraturan daerah tersebut. Beliau mengatakan bahwa:

“Yang terlibat itu ya Dishubkominfo, Organda, dan Kepolisian. Organda disini tugasnya mengayomi dan membantu dinas perhubungan dalam menertibkan angkutan umum. Organda itu mengarahkan, membina”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari hasil wawancara dengan **I₂** dapat dilihat bahwa *stakeholder* lain yang terlibat adalah Organda Kota Serang dan Kepolisian Resort Kota Serang. Organda dalam hal ini berperan sebagai mitra kerja Dishubkominfo Kota Serang yang tugasnya mengayomi dan membantu Dishubkominfo Kota Serang dalam menertibkan angkutan umum.

Lebih lanjut, dalam kesempatan wawancara yang lain, **I₁** menambahkan penjelasannya sebagai berikut:

“Organda sendiri memiliki peran khusus terkait angkutan umum ini. Kalau saya ilustrasikan, induk semangnya angkutan umum ini adanya Organda. Jadi Organda itu mempunyai fungsi melakukan komunikasi, pembinaan kepada operator-operator angkutan. Nah jika Organdanya memang bisa bekerja secara profesional, semestinya semuanya itu terkendalinya tidak semua langsung ke Dishubkominfo, tapi lewat Organda dulu. Tapi permasalahannya, Organda ini kan Non-Government Organization (NGO), kalau Ketuanya tahu tupoksi, tahu mengembangkan jaringan, ya mungkin akan lebih bagus. Faktanya, dalam beberapa tempat Organda itu tukcing – dibentuk cicing, artinya dibentuk tapi tidak berjalan. Jadi Organda kerja atau tidak kerja, kami dari Dishubkominfo tidak bisa memberikan sanksi karena itu tadi, Organda sifatnya NGO atau hanya mitra kami”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Dari penjelasan **I₁** dapat diketahui bahwa Organda memiliki peran khusus terkait angkutan umum. Fungsinya adalah melakukan komunikasi dan pembinaan kepada operator-operator angkutan. Namun dalam fungsinya tersebut, pihak Dishubkominfo Kota Serang tidak bisa memberikan sanksi ketika kinerja Organda dianggap kurang maksimal, hal ini karena sifat Organda yang merupakan *Non-Government Organization (NGO)*.

Selanjutnya terkait koordinasi untuk melaksanakan peraturan daerah ini, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan koordinasi tersebut dilakukan melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diadakan setiap 3 (tiga) bulan sekali. Keanggotaan forum ini terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi dan masyarakat. Hal ini dijelaskan oleh I₁ dalam wawancara berikut:

“Kita ada forum lalu lintas, itu terjemahan dari UU Nomor 22 Tahun 2009 juga dari PP Nomor 37 Tahun 2011. Forum lalu lintas itu salah satu isunya adalah menjawab isu-isu terkait juga permasalahan perhubungan dan transportasi. Di forum lalu lintas itu isinya ada Pembina, itu kalau dinas kota berarti Walikota dan Kapolres, Penyelenggara berarti adalah kita (Dishubkominfo Kota Serang) nah ada unsur-unsur yang lainnya kan ada, ada akademisi dan masyarakat kita undang. Kita rutin lakukan itu, per triwulan. Jadi isu-isunya disampaikan disitulah, lalu dipikirkan secara bersama-sama bagaimana solusinya. Isunya tidak mutlak selalu tentang trayek angkot, tergantung isu terkini. Jadi misalnya kemarin itu kita munculkan isu tentang U-Turn dan kantong parkir Untirta. Karena ini jadi masalah, maka kita diskusikan disitu. Salah satu hasil kesepakatannya itu U-Turnnya itu ditutup. Bagaimana penggantinya? Ada 2 alternatif solusinya, kita buka U-Turn baru didepan UT atau kita muternya di ujung yang muter ke terminal itu. Kita sepakati itu dulu, kita evaluasi. Nah untuk U-Turn di depan Untirta itu pihak rektorat minta untuk pejabat struktural itu dibuka kalau mau masuk ke kampus. Kalau hasil kesepakatannya atau notulensi terkait trayek itu rasanya sudah dibahas tahun 2015, tapi kalau nanti masih bermasalah lagi ya tetap kita bahas lagi nanti”. (Wawancara, Jumat, 18 November 2016. Pukul 09:08 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Hal tersebut juga diperkuat oleh pernyataan yang diungkapkan oleh I₂ dalam wawancara berikut:

“Koordinasi tidak ada masalah. Koordinasi dilakukan lewat forum lalu lintas. Forum lalu lintas ini diadakan setiap 3 bulan sekali. Jadi setiap 3 bulan sekali ini kita cari permasalahan apa yang perlu dibahas. Yang terlibat ada dari kepolisian, media elektronik, dinas PU dan yang lain yang terlibat”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara, **I₁** dan **I₂** menjelaskan bahwa tidak ada masalah dalam hal koordinasi. Koordinasi dengan para *stakeholder* dilakukan melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diadakan setiap 3 (tiga) bulan sekali yang mana dalam forum ini dibahas berbagai permasalahan yang berkaitan dengan lalu lintas. Isu yang dibahas dalam forum ini tidak mutlak selalu mengenai trayek angkutan umum Kota Serang, jadi tergantung isu lalu lintas terkini yang dihadapi Kota Serang. Salah satu isu yang baru-baru ini dibahas adalah mengenai U-Turn di depan Kampus Untirta Serang dan mengenai kantong parkir Untirta Serang. Kesepakatan yang dihasilkan dalam forum tersebut adalah menutup U-Turn di depan Kampus Untirta Serang.

Pernyataan **I₂** juga diperkuat oleh pernyataan yang disampaikan oleh **I₃** dalam wawancara berikut:

“Alhamdulillah tidak ada hambatan untuk koordinasi. Kita koordinasi didalam forum, per 3 bulan sekali dalam rapat pembahasan forum lalu lintas”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Kemudian **I₄** juga menyampaikan pendapatnya terkait koordinasi yang dilakukan. Berikut yang beliau sampaikan:

“Kalau kooordinasi kita kan ada di dalam forum lalu lintas ya. Ada tingkat kota dan kabupaten, meskipun polisinya yang ikut itu-itu saja. Dan karena kita polisi nasional, maka yang timbul, kalau ada kegiatan penertiban dari Dishub ya kita ikut. Tapi mekanismenya ada permohonan dari mereka (Dishubkominfo) ke kita. Intinya kita hanya pendamping sebetulnya mah, karena polisi dianggap lebih kuat, jadi kalau di-stop polisi akan cepat berhenti ketimbang jika di-stop-in sama Dishub. Jadi hanya perkuatan aja atau backup deh. Kalau untuk penindakan/peneguran itu baik penindakan yuridis maupun non-yuridis itu dari Dishub”. (Wawancara, Sabtu, 24 September 2016. Pukul 10:30 WIB. Di Polres Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₃** dan **I₄**, terungkap bahwa koordinasi dengan berbagai pihak seperti Organda Kota Serang maupun Kepolisian Resort Kota Serang dilakukan melalui Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diadakan setiap 3 (tiga) bulan sekali dan terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi dan masyarakat. Proses koordinasi dalam forum ini dilakukan dengan cara masing-masing pihak yang terlibat menyampaikan aspirasinya di dalam forum tersebut kemudian dicarikan solusinya secara bersama-sama. Pihak kepolisian dalam hal ini ikut melaksanakan kegiatan penertiban trayek yang diadakan oleh Dishubkominfo Kota Serang dengan mekanisme adanya permohonan kerjasama dari Dishubkominfo Kota Serang kepada Kepolisian Resort Kota Serang.

4. Karakteristik Agen Pelaksana

Kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para agen pelaksanaannya. Hal ini berkaitan dengan konteks kebijakan yang akan dilaksanakan, pada beberapa kebijakan dituntut pelaksana yang ketat dan disiplin pada aturan dan sanksi hukum, seperti halnya kebijakan publik yang bertujuan untuk merubah perilaku dasar manusia. Namun pada konteks lain, diperlukan agen pelaksana yang demokratis dan persuasif. Selain itu, cakupan atau luas wilayah implementasi kebijakan perlu juga diperhitungkan manakala hendak menentukan agen pelaksana. Semakin luas cakupan implementasi kebijakan, maka seharusnya semakin besar pula agen yang dilibatkan.

Dalam pelaksanaan peraturan daerah Kota Serang yang berkaitan dengan pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang ini, melibatkan beberapa agen pelaksana yaitu Dishubkominfo Kota Serang, Organda Kota Serang, serta Kepolisian Resort Kota Serang. Namun Dishubkominfo Kota Serang merupakan sebagai implementor utama untuk melaksanakan kebijakan ini. Secara umum, Dishubkominfo Kota Serang serta *stakeholder* lain yang terlibat berpendapat bahwa Dishubkominfo Kota Serang telah melaksanakan perannya sesuai dengan apa yang diamanatkan oleh Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Hal ini seperti yang disampaikan **I₂** dalam wawancara berikut:

“Sejauh ini Dishub melaksanakan tugas sesuai dengan perda”.
(Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Pernyataan tersebut juga dikuatkan oleh **I₃** seperti yang beliau ungkapkan berikut:

“Kalau ditinjau dari Organda, menurut kami Dishub sudah melaksanakan peran dan fungsinya sesuai dengan aturan yang berlaku”.
(Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₂** dan **I₃**, dapat dilihat bahwa Dishubkominfo Kota Serang dinilai telah melaksanakan tugas atau perannya sesuai dengan aturan yang berlaku, yakni Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

Kemudian secara lebih jelas I₁ juga memaparkan pendapatnya dalam wawancara berikut:

“Menurut saya, kita sudah berusaha semaksimal mungkin melaksanakan aturan sesuai dengan apa yang ingin dicapai dari perda ini, yaitu tertibnya angkutan umum di Kota Serang, tetapi jika kita lihat dari berbagai sudut pandang, berbagai macam bentuk ketegasan yang kita lakukan itu belum efektif. Makanya saya berharap bisa berubah total itu dari lahirnya perwal mengenai jaringan trayek baru, karena memang masih banyak juga angkutan umum ini yang luar kota ya, yang bukan kewenangan Kota Serang misalnya angkutan Cilegon itu membuat warna sendiri menyerupai warna angkot Kota Serang. Jadi berebut penumpangnya gitu. Diantara para sopir sih pasti tau. Makanya saya ingin merubah warna angkot ini full-body, diharapkan ini menjadi salah satu jawaban. Karena begitu kita lakukan investigasi, ternyata tidak sesederhana itu. Mereka begitu juga ada deking-dekingannya juga, ada aparat ada ini ada itu, makanya susah juga kata saya”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, I₁ mengungkapkan bahwa Dishubkominfo Kota Serang sudah berusaha semaksimal mungkin untuk menertibkan trayek angkutan umum Kota Serang sesuai dengan aturan yang berlaku, namun yang menjadi kendala adalah berbagai macam bentuk ketegasan yang dilakukan Dishubkominfo dirasa masih belum efektif, masih banyak angkutan luar Kota Serang yang masuk wilayah Kota Serang bahkan sampai merubah warna cat kendaraannya. Menurut I₁ setelah dilakukan investigasi, ditemukan bahwa mungkin saja para sopir berani melakukan hal tersebut karena memiliki “*dekingan*” aparat ataupun lainnya. Dan untuk mengatasi hal ini, pihak Dishubkominfo Kota Serang mengaku sedang menunggu terbitnya peraturan walikota mengenai jaringan trayek angkutan umum yang baru yang mana didalam perwal tersebut akan mengatur mengenai perubahan warna cat kendaraan angkutan umum di Kota Serang.

Pendapat lainnya dituturkan oleh I_{5.2}, beliau mengatakan bahwa:

“Kalau menurut saya, untuk masalah ngaturnya mah sudah sesuai. Tapi belum tegas, kalau sudah tegas mah gak mungkin acak-acakan trayeknya”. (Wawancara, Senin, 26 September 2016. Pukul 14:27 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan pendapat I_{5.2} tersebut dapat diketahui bahwa menurut beliau Dishubkominfo Kota Serang sudah melaksanakan pengaturan sesuai dengan apa yang tercantum di dalam peraturan daerah, namun yang menjadi persoalan adalah kurang tegasnya sikap para petugas dalam menertibkan trayek tersebut. Kemudian secara lebih luas, I_{5.1} menyampaikan pendapatnya dalam wawancara berikut:

“Kalau menurut saya, untuk masalah ngaturnya gitu sih sudah sesuai ya. Tapi mungkin kondisi dan situasinya di Serang ini gak memungkinkan. Kalau penumpangnya banyak, kotanya luas ya mungkin bisa itu trayek tertib. Tapi disini kan paling yang rame ke arah Royal sama Rau, jadi trayek lain kalau mau dapat penumpang ya mau gak mau harus muter-muter bahkan sampai melanggar trayek. Jadi sebenarnya bukan Dishubnya nggak ngatur, itu kan sudah kewajiban dia. Tapi yang jadi masalah ini ya memang yang diaturnya aja susah”. (Wawancara, Selasa, 6 September 2016. Pukul 14:42 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari hasil wawancara yang disampaikan I_{5.1}, dijelaskan bahwa Dishubkominfo Kota Serang sudah melaksanakan pengaturan sesuai dengan aturan yang berlaku, namun yang menjadi kendala menurut beliau adalah situasi dan kondisi Kota Serang itu sendiri tidak memungkinkan untuk tertibnya trayek tersebut karena persoalan luas kota tidak sebanding dengan jumlah angkutan yang ada sehingga mengakibatkan sedikitnya penumpang. Menurut beliau, trayek yang paling ramai saat ini adalah yang kearah Rau dan Royal, sedangkan trayek-trayek lainnya sepi penumpang. Hal inilah yang menyebabkan banyaknya pelanggaran trayek terjadi.

Berdasarkan keseluruhan hasil wawancara, terlihat bahwa menurut berbagai *stakeholder*, Dishubkominfo Kota Serang sudah melaksanakan tugas dan perannya sesuai dengan peraturan yang berlaku terkait pengaturan trayek angkutan umum tersebut, namun yang menjadi kendala adalah dari pihak yang diaturnya itu sendiri (para sopir angkot) masih sulit untuk ditertibkan, hal ini dipengaruhi oleh berbagai faktor, salah satunya adalah karena sepiunya penumpang sehingga menyebabkan para sopir angkutan umum melakukan pelanggaran terhadap trayek yang telah ditentukan pemerintah.

Selanjutnya sesuai dengan Pasal 85 dalam Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, dalam implementasinya pemerintah daerah wajib melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap penyelenggaraan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika. Terkait dengan penjelasan tersebut, maka dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek ini juga dilakukan pengawasan dan pengendalian. Berikut adalah pemaparan **I₁** terkait jadwal pengawasan trayek angkutan umum di Kota Serang:

“Pengawasan dilakukan secara rutin ya. Misalnya Wasdal (Pengawasan dan Pengendalian) yang dilakukan setiap bulan selama 10 hari. Yang terlibat itu ada dari kepolisian, polisi militer. Ada juga pengendalian mandiri (diluar Wasdal) kita lakukan, hanya memang terbatas di wilayah terminal. Jadi kalau operasi gabungan itu kita punya kewenangan di semua jalan, tapi pada saat mandiri kita kewenangannya hanya di dalam terminal dan diluar terminal dalam lingkup kecil, antara 100-200 meter lah radiusnya”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut, **I₁** menjelaskan bahwa pengawasan yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Serang bersifat rutin, ada Wasdal

(Pengawasan dan Pengendalian) dan ada juga pengendalian mandiri. Wasdal dilakukan setiap bulan selama 10 (sepuluh) hari pengawasan dengan melibatkan kepolisian dan juga polisi militer. Namun seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya, untuk tahun 2016 ini hanya dijadwalkan 4 (empat) bulan Wasdal. Sedangkan untuk pengendalian mandiri dilakukan secara terbatas di wilayah terminal, kewenangannya hanya di dalam terminal dan di luar terminal dalam lingkup kecil yaitu dalam radius 100-200 meter. Kegiatan pengawasan mandiri yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Serang dapat dilihat pada gambar 4.4 berikut.

Gambar 4.4
Kegiatan Pengawasan Mandiri Dishubkominfo Kota Serang



(Sumber: Observasi Peneliti, 2016)

Pernyataan sebelumnya juga dibenarkan oleh **I₂**, beliau mengatakan bahwa:

“Pengawasan ini dilakukan setiap hari ya, misalnya di Pakupatan, di Rau. Yang sulit ini di Rau, karena tumpahnya disana semua kan. Selain itu anggota juga terbatas disananya. Kendala lainnya juga pengawasan yang dilakukan hanya sampai jam 12 siang, tidak seperti di Pakupatan itu kan pagi sore ada. Sebenarnya percuma pengawasan hanya sampai jam 12, jadi bisa dibilang belum maksimal lah pengawasannya. Kemudian ada juga yang dinamakan Wasdal (Pengawasan dan Pengendalian) yang dilakukan setiap bulan selama 10 hari pengawasan. Ini seperti operasi gabungan gitu, yang terlibat ada dari Dishub, kepolisian, dan polisi militer”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan kutipan wawancara tersebut, dapat dilihat bahwa menurut **I₂** pengawasan dilakukan secara rutin. Salah satu titik pengawasan yang sulit adalah di Rau karena persoalan terbatasnya anggota. Kendala lainnya juga karena pengawasan di Rau ini hanya dilakukan dari pagi hari hingga pukul 12 siang sehingga masih memungkinkan dilakukannya pelanggaran-pelanggaran tersebut.

Pernyataan senada juga diungkapkan oleh **I_{5.1}** terkait jadwal pengawasan trayek. Beliau mengungkapkan bahwa:

“Iya kalau pengawasan terkait trayek suka rutin. Bulan-bulan kemarin juga abis ada operasi. Kadang operasinya di terminal, di Patung. Kadang Dishub sendiri kadang juga gabungan sama polisi. Cuma ya masih kurang maksimal ya, banyak mobil angkot luar kota yang di cat kota. Kayak mobil-mobil Pandeglang, Cilegon banyak yg di cat kota itu. Kalau lagi operasi gabungan mah banyak yang kena, tapi kalau hari biasa gini bebas-bebas aja”. (Wawancara, Selasa, 6 September 2016. Pukul 14:42 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari pernyataan **I_{5.1}** diketahui bahwa pengawasan trayek dilakukan secara rutin. Menurut beliau, pengawasan biasanya dilakukan di Terminal Pakupatan ataupun di Patung. Pengawasan terkadang dilakukan oleh

Dishubkominfo secara mandiri ataupun pengawasan gabungan yang melibatkan kepolisian. Namun sekali lagi, hal ini dinilai masih kurang maksimal karena para pelanggar hanya dikenai sanksi ketika ada pengawasan gabungan, sedangkan ketika hari-hari biasa tidak dikenai sanksi atau bebas-bebas saja. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diungkapkan **I_{5.2}** berikut:

“...kadang suka gak ada sanksi juga sih. Soalnya kan mobilnya bukan trayek kotanya gitu, tapi di cat kota. Padahal angkot kota mah Dishub tahu semua, gak mungkin gak tahu, kan plat nomornya ada di Dishub semua, Dishub yang punya. Jadi sebenarnya mana yang trayek angkot Kota Serang dan mana yang bukan itu udah keliatan dari plat nomornya. Udah tahu Dishub mah”. (Wawancara, Senin, 26 September 2016. Pukul 14:27 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Selanjutnya mengenai bagaimana mekanisme sanksi yang diberikan terhadap pelanggar trayek dijelaskan oleh **I₁** dalam wawancara berikut:

“Kita tetap melakukan pengawasan dan juga tindakan. Tindakannya itu berupa peringatan tertulis untuk menyesuaikan dengan jaringan trayek yang telah dikeluarkan oleh kita atau oleh pemerintah. Yang kedua, tindakannya adalah tindakan hukum. Berarti kalau dia masih melanggar, yang kita lakukan itu pertama peringatan tertulis udah, berarti kan penilangan. Terus yang terakhir itu tindakannya adalah mengkandangan angkutan tersebut. Tapi tindakan ini baru kita lakukan ketika angkot tersebut sudah diperingatkan/dikasih kesempatan tapi tetap ngeyel. Kemudian untuk besaran sanksi tilang/denda, itu wilayahnya pengadilan. Jadi kita hanya melakukan penilangan, kasih surat, sita dokumennya, dan dokumennya udah dikirim ke pengadilan yasudah pengadilan yang menentukan”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Mengacu pada hasil wawancara, **I₁** menjelaskan bahwa tindakan yang dilakukan atas pelanggaran trayek yang pertama adalah berupa peringatan tertulis untuk menyesuaikan dengan jaringan trayek yang telah dikeluarkan oleh pemerintah; kemudian yang kedua, apabila setelah peringatan tertulis angkutan tersebut masih melanggar, maka dilakukan tindakan hukum berupa penilangan.

Selanjutnya yang terakhir adalah mengkandangan angkutan, hal ini dilakukan apabila ketika kedua tindakan sebelumnya masih belum dipatuhi oleh pelanggar. Sedangkan untuk besaran sanksi tilang/denda ditentukan oleh pengadilan.

Selanjutnya **I₂** juga menjelaskan pendapatnya terkait sanksi yang diberikan atas pelanggaran trayek. Berikut yang beliau sampaikan:

“Sanksi ada sesuai undang-undang pasal 308 dan pasal 306. Sanksinya berupa penindakan (ditilang) yang dikirim ke pengadilan nanti ikut melaksanakan sidang”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari pernyataan yang disampaikan oleh **I₂** dapat diketahui bahwa untuk penindakan berupa penilangan ini mengacu pada Pasal 306 dan 308 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Lebih lanjut, **I_{5.1}** menyampaikan pendapatnya terkait besaran tarif tilang yang diberikan, seperti yang beliau ungkapkan berikut:

“Pelanggaran trayek sanksinya ditilang. Untuk besaran tarif tilangnya tergantung kesalahannya. Kalau matinya trayeknya doang bisa 30-40ribuan”. (Wawancara, Selasa, 6 September 2016. Pukul 14:42 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut, **I_{5.1}** menjelaskan bahwa besaran tarif tilang yang dibebankan mengikuti atau sesuai dengan kesalahan yang dilakukannya. Menurut beliau, kalau hanya izin trayeknya saja yang mati maka dendanya sebesar 30.000 hingga 40.000 rupiah.

Berdasarkan keseluruhan hasil wawancara dengan informan penelitian, dapat disimpulkan bahwa peran Dishubkominfo Kota Serang dalam implementasi perda ini adalah melaksanakan segala sesuatu yang diamanatkan di dalam perda

tersebut, seperti halnya melakukan pengawasan terhadap trayek angkutan umum di Kota Serang. Pengawasan itu sendiri dilakukan secara rutin, ada 2 (dua) jenis pengawasan yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Serang, yakni pengawasan dan pengendalian (Wasdal) yang melibatkan pihak Kepolisian Resort Kota Serang serta Polisi Militer (operasi gabungan), dan juga pengawasan mandiri. Apabila ditemukan pelanggaran trayek, maka akan dikenai sanksi berupa peringatan tertulis, penilangan kendaraan serta mengkandangkan kendaraan.

5. Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi

Hal yang perlu juga diperhatikan guna menilai kinerja implementasi kebijakan publik dalam perspektif yang ditawarkan oleh Van Meter dan Van Horn adalah sejauh mana lingkungan eksternal turut mendorong keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan. Kondisi sosial, politik dan ekonomi yang tidak kondusif dapat menjadi penyebab dari kegagalan kinerja implementasi kebijakan. Karena itu, upaya untuk mengimplementasikan kebijakan harus pula memperhatikan kekondusifan kondisi lingkungan eksternal tersebut.

Untuk mengetahui bagaimana lingkungan eksternal mempengaruhi kinerja implementasi kebijakan, peneliti melakukan wawancara dengan **I₁** sebagai berikut:

“Yang paling berpengaruh sebenarnya lingkungan sosial. Dukungan dari lingkungan sosial sangatlah berperan penting, suatu kebijakan tidak akan terimplementasi secara sempurna jika masyarakatnya tidak mau bekerjasama, dalam hal ini khususnya sopir angkot itu sendiri ya pastinya. Nah untuk trayek ini, sopir-sopirnya itu masih susah untuk ditertibkan. Sebenarnya manusiawi ya, karena motifnya kan ekonomi, untuk kejar setoran gitu, tapi disisi lain juga menimbulkan

ketidaknyamanan untuk masyarakat luas, karena mau naik angkot jadi susah, nggak jelas gitu". (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara yang diungkapkan **I₁**, dijelaskan bahwa lingkungan sosial sangat berpengaruh besar bagi keberhasilan pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang karena implementasi suatu kebijakan perlu dukungan dan kerjasama dari masyarakat dalam hal ini khususnya para pengemudi angkutan umum Kota Serang. Pernyataan yang sama terkait hal ini juga disampaikan oleh **I₂** dalam wawancara berikut:

"Kondisi sosial, politik dan ekonomi pastinya sangat memengaruhi proses implementasi kebijakan ya, karena ketiga hal itu saling berkaitan. Untuk di Kota Serang, lingkungan sosialnya ini menurut saya memang susah orang-orangnya untuk diatur, seperti tidak ada jeranya begitu". (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Kemudian pernyataan yang sama juga diungkapkan oleh **I₃** dalam wawancara berikut:

"Ya sudah pasti kondisi sosial, politik dan ekonomi memengaruhi. Karena semua hal tersebut ada keterkaitannya dengan perda ini". (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut, dapat dilihat bahwa menurut **I₂** dan **I₃** kondisi sosial, politik maupun ekonomi dapat memengaruhi proses implementasi kebijakan di lapangan, namun untuk di Kota Serang sendiri yang paling berpengaruh adalah lingkungan sosial masyarakatnya karena menurut beliau orang-orang yang menjadi sasaran kebijakan (para sopir angkot) masih sulit untuk diatur dan ditertibkan.

Kemudian lebih lanjut, **I₁** juga menjelaskan mengenai besarnya pengaruh kebijakan terhadap kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran (sopir angkot). Hal ini terungkap dalam wawancara berikut:

“Regulasi atau Perda ini orientasinya menciptakan kelancaran dan keselamatan. Kalau bicara kelancaran berarti kan arus barang dan arus orang itu sesuai dengan aktivitas masyarakat, kalau aktivitas masyarakat tidak terganggu, maka multi-efeknya dari semua bidang, ekonomi masuk, pendidikan masuk, kesehatan masuk, termasuk politik. Kenapa politik? Karena kalau terjadi stagnasi jalan, biasanya orang protes, kan mempengaruhi tensi politik atau isu kemudian menyalahkan pemerintah, nah kalau sudah menyalahkan, nanti kan larinya ke masalah politik. Jadi multi-efeknya itu, kalau terjadi kelancaran, baik arus barang, arus orang, dan keselamatan itu terwujud ya semuanya akan menjadi lebih indah. Dunia usaha dan sektor-sektor lain tidak terganggu”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut, dapat dilihat bahwa Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika salah satu orientasinya adalah untuk menciptakan kelancaran dan keselamatan dalam bidang perhubungan. Apabila bidang perhubungan terselenggara dengan baik maka diharapkan dapat memberikan multiefek positif pada bidang-bidang lain seperti kesempatan ekonomi lebih tinggi, pemerataan pembangunan, serta mudahnya akses terhadap pendidikan maupun kesehatan serta bidang-bidang lainnya.

Di lain pihak, secara lebih khusus **I₃** menjelaskan mengenai besarnya pengaruh kebijakan terhadap kondisi ekonomi kelompok sasaran. Hal tersebut diungkapkan dalam wawancara berikut:

“Itu bisa mendapat penghasilan secara maksimal untuk pemilik kendaraan dan juga untuk sopir”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₃**, diketahui bahwa apabila trayek angkutan umum di Kota Serang dapat terimplementasi dengan baik akan memberikan efek positif yaitu para sopir ataupun pemilik angkutan umum tersebut akan mendapat penghasilan secara maksimal. Pendapat yang senada juga dituturkan oleh **I₂** dalam wawancara berikut:

“Sebenarnya kalau mau menurut, akan menambah pemasukan sih. Cuma yang namanya jalur/trayek angkutan kota, ada gemuk ada kurus, maksudnya ada yang penumpangnya ramai dan ada yang sepi. Nah biasanya yang membuat pengemudi melanggar jalur ya karena sepi, sedangkan setoran harus”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara yang diungkapkan **I₂**, diketahui bahwa apabila trayek angkutan umum di Kota Serang terlaksana dengan baik akan menambah pemasukan bagi sopir maupun pemilik angkutan. Namun yang menjadi persoalan adalah trayek angkutan umum di Kota Serang ini terbagi menjadi 2 (dua), yakni trayek yang dikategorikan gemuk dan juga trayek yang dikategorikan kurus. Pengemudi dengan trayek kurus tersebutlah yang rawan untuk melakukan pelanggaran terhadap trayek yang telah ditentukan disebabkan sepi penumpang. Terkait trayek kurus ini, **I₄** memberikan penjelasan sebagai berikut:

“...Sebetulnya setiap perumahan di Kota Serang ini sudah dijangkau angkot loh, Cipocok itu sudah ada angkotnya dari tahun 2001 tapi sampai sekarang gak ada angkot yang lewat Cipocok. Ke Bhayangkara itu ada angkotnya, ada jalurnya, trayek 01 itu. Cuma pemilik angkot tidak mau ambil (mengisi; lewat) trayek itu karena alasannya sepi.

Akhirnya jalur gemuknya itu ya Rau-Royal-Pakupatan". (Wawancara, Sabtu, 24 September 2016. Pukul 10:30 WIB. Di Polres Kota Serang).

Dari penjelasan **I₄** dapat diketahui bahwa sebenarnya Cipocok dan Bhayangkara sudah dijangkau oleh angkutan umum yaitu trayek 01, namun sayangnya sampai saat ini pelaksanaannya belum efektif karena pemilik angkot tidak mau mengisi ataupun melewati trayek tersebut karena sepi penumpang.

Kemudian ketika dikonfirmasi kepada sopir angkutan umum, beliau juga mengatakan bahwa trayek yang ada saat ini belum memberikan efek positif terhadap ekonomi mereka. Hal ini sesuai dengan yang beliau sampaikan berikut:

"Sampai saat ini sih karena trayeknya masih acak-acakaan, belum terasa ya efek positifnya ke ekonomi kita. Padahal kalau diatur dan tertib mungkin akan lebih enak, lebih bagus. Gak ada serobot-serobotan penumpang. Tapi dengan kondisi trayek yang seperti ini sih kadang saya bisa dapat seratus ribu, itu udah bersih. Udah beli bensin, udah beli rokok. Itu saya keluarnya dari jam 12 siang, nanti jam 2an istirahat. Nanti keluar lagi jam 5 sore, jam 7 malem istirahat lagi. Nanti jam 9 keluar lagi sekalian pulang kan. Tapi kalau yang muter-muter, yang anak muda gitu hari minggu juga bisa ada yang dapat tiga ratus ribu. Tapi kan nggak selalu mujur begitu ya, kadang juga sepi gak dapat penumpang. Gak tentu lah pokoknya". (Wawancara, Selasa, 6 September 2016. Pukul 14:42 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, dapat diketahui bahwa menurut **I₅₋₁**, trayek yang ada saat ini belum terlalu memberikan efek positif terhadap pendapatan para sopir angkutan umum. Beliau sendiri mengatakan bahwa biasanya beliau hanya mendapatkan pendapatan sekitar seratus ribu rupiah per hari namun itu pun tidak tetap. Jika dihitung, peneliti dapat menyimpulkan pendapatan beliau dalam sebulan hanyalah berkisar antara 2-3 juta rupiah yang mana hal ini dirasa belum mampu memberikan kesejahteraan ekonomi bagi sopir angkutan umum di Kota Serang.

Pernyataan yang senada juga dituturkan oleh **I₅₋₂** berikut:

“Ya kalau udah tertib mah angkot kota menang sih, bagus angkot kota mah. Kalau udah tertib jadi memberikan keuntungan untuk sopir angkot kota gitu. Kalau udah tertib kan otomatis angkotnya sedikit. Sekarang mah angkotnya berapa kali lipat ini. Jadi sebenarnya angkot banyak banget ini bukan semuanya trayek kota. Orang trayek Cikande cat kota, trayek Cilegon cat kota, belum trayek Ciomas cat kota lagi, hampir semua. Soalnya trayek luar itu kan udah diganti mobil baru-baru itu ya, jadi mobil jelek-jeleknya di cat kota tapi sebenarnya mereka mah gak punya izin trayeknya, gak ngurus ke Dishub gitu”. (Wawancara, Senin, 26 September 2016. Pukul 14:27 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari pernyataan yang disampaikan oleh **I₅₋₂** dalam wawancara diatas, dapat diketahui bahwa sampai saat ini pendapatan yang mereka dapatkan belumlah maksimal, dan beliau berpendapat apabila trayek bisa ditertibkan, hal itu akan memberikan potensi pendapatan yang lebih besar lagi.

Selanjutnya mengenai dukungan elite politik terhadap kebijakan, menurut seluruh informan yang peneliti wawancarai terkait hal ini menyatakan bahwa elite politik memberikan dukungan penuh terhadap implementasi kebijakan tersebut. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh **I₂** berikut:

“Menurut saya, elite politik pasti mendukung, karena ini kan untuk kepentingan masyarakat supaya dapat melayani penumpang dari asal ke tujuan”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara tersebut diketahui bahwa menurut **I₂** elite politik pasti mendukung kebijakan ini karena ini ditujukan untuk kepentingan masyarakat supaya dapat melayani penumpang dengan lebih baik. Pendapat senada juga diungkapkan oleh **I₁**, beliau mengatakan bahwa:

“Perda ini sudah disahkan, maka dapat dikatakan elite politik yang ada mendukung kebijakan ini”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Pernyataan tersebut juga diperkuat oleh I₃:

“Sangat, sangat mendukung. Dewan selalu mendorong lah”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari hasil wawancara dengan ketiga informan tersebut, diketahui bahwa elite politik sangat mendukung kebijakan ini untuk diimplementasikan secara maksimal karena ini berkaitan dengan kewajiban pemerintah daerah dalam hal penyediaan angkutan umum.

Selanjutnya mengenai tanggapan publik terhadap kebijakan ini, seluruh *stakeholder* yang terkait juga sangat mendukung kebijakan ini. Hal tersebut diungkapkan oleh I₁ dalam wawancara berikut:

“Kalau tanggapan publik dari beberapa produk hukum yang sudah kita keluarkan ini, baik melalui forum lalu lintas, termasuk juga melalui rapat-rapat dengan stakeholder terkait terutama Organda, itu pada dasarnya sangat mendukung terkait juga dengan angkutan kota”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan I₁, diketahui bahwa tanggapan publik sangat mendukung kebijakan ini. Pernyataan tersebut juga dikuatkan oleh pernyataan I₂ berikut:

“Kalau publik sih tidak ada masalah, malah semua masyarakat pengennya diatur trayek ini, tapi dari stakeholdernya ini kadang-kadang kurang maksimal”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut diketahui bahwa seluruh masyarakat sangat mendukung dan menginginkan trayek angkutan umum di Kota Serang diatur dengan baik, namun sayangnya *stakeholder* terkait belum mampu melaksanakannya secara maksimal.

Pertanyaan yang sama juga peneliti sampaikan kepada sopir angkutan umum Kota Serang, berikut adalah jawaban beliau:

“Ya kalau saya sih kalau ada peraturan yang ngatur trayek gini saya setuju-setuju aja, malah nanti jadi lebih adil kan, semua jurusan kebagian penumpang”. (Wawancara, Selasa, 6 September 2016. Pukul 14:42 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Pernyataan senada juga diungkapkan oleh I_{5.2} dalam wawancara berikut:

“Atuh kalau saya mah setuju aja trayek diatur ini, soalnya kan biar merata gitu pendapatannya. Ditertibin nggak apa-apa, enak ditertibin. Periksa semua angkot”. (Wawancara, Senin, 26 September 2016. Pukul 14:27 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan jawaban yang beliau sampaikan, terungkap bahwa sopir angkutan tersebut sangat mendukung untuk pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang, karena dengan begitu akan mewujudkan persaingan yang sehat diantara para sopir angkot dan akan lebih adil untuk mendapatkan penumpang.

Kemudian setelah peneliti melakukan wawancara terhadap seluruh informan penelitian, peneliti dapat menarik beberapa kesimpulan sementara terkait variabel Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi yaitu: pertama, kondisi sosial sasaran kebijakan dinilai sebagai penghambat utama terkait pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang karena kondisi masyarakat yang masih sangat sulit untuk ditertibkan. Kedua, kebijakan yang ada saat ini belum mampu meningkatkan kesejahteraan ekonomi bagi para sopir angkutan umum di Kota

Serang. Ketiga, secara politis dapat dikatakan elite-elite politik yang ada seperti DPRD Kota Serang sangat mendukung untuk pelaksanaan perda ini. Namun menurut peneliti sendiri, pihak Dishubkominfo Kota Serang perlu segera berkoordinasi dengan Sekretariat Daerah Kota Serang agar Perwal yang mengatur mengenai Rencana Umum Jaringan Trayek dapat segera dibentuk karena hal tersebut sudah diamanatkan oleh perda dan perlu segera direalisasikan demi mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

6. Disposisi/Sikap Implementor

Disposisi atau sikap pelaksana merupakan hal terakhir yang diidentifikasi oleh Van Meter dan Van Horn dapat memengaruhi implementasi kebijakan publik. Variabel disposisi atau sikap pelaksana diartikan sebagai keinginan atau kesepakatan dikalangan pelaksana untuk menerapkan kebijakan. Jika penerapan kebijakan dilaksanakan secara efektif, pelaksana bukan hanya harus mengetahui apa yang harus mereka kerjakan, tetapi mereka juga harus memiliki kemampuan untuk menerapkannya serta mereka juga mempunyai keinginan untuk menerapkan kebijakan tersebut.

Dalam dimensi penilaian mengenai disposisi para pelaksana, peneliti memusatkan perhatian pada 3 (tiga) unsur tanggapan pelaksana yang mungkin memengaruhi kemampuan dan keinginan mereka untuk melaksanakan kebijakan, yakni: kognisi atau pemahaman tentang kebijakan, macam tanggapan terhadapnya (penerimaan, netralitas, penolakan) dan intensitas tanggapan tersebut.

Dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya dalam hal penyelenggaraan trayek angkutan umum Kota Serang, berikut adalah respon **I₁** terhadap kebijakan tersebut:

“Secara normatif dapat dikatakan bahwa implementor dalam hal ini Dishubkominfo Kota Serang ya belum siap, dari sisi tenaga juga belum, tapi kan kalau kita tidak siap terus, atau siapnya kapan, selamanya tidak akan siap. Jadi kita optimis aja karena ini kan kerja kolektif. Adapun nanti jika dalam implementasinya harus memakan waktu yang lebih lama ya kita ikuti prosesnya sambil terus melakukan perbaikan-perbaikan”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan **I₁** yang disampaikan dalam wawancara tersebut, diketahui bahwa secara normatif bila dilihat dari sisi tenaga (sumber daya manusia yang ada) Dishubkominfo Kota Serang dianggap belum siap untuk melaksanakan perda tersebut. Namun dalam hal ini, Dishubkominfo Kota Serang tetap optimis untuk melaksanakan perda tersebut dengan terus melakukan perbaikan-perbaikan kinerjanya.

Kemudian mengenai respon/tanggapan implementor terhadap kebijakan juga disampaikan oleh **I₂** dalam pernyataannya berikut:

“Kalau bagi implementor khususnya Dishub, sebenarnya penertiban trayek ini berat, karena seperti kerja tidak ada hasilnya. Karena biasanya seminggu ada penertiban, nanti tertib tuh, tapi kalau sudah tidak ada penertiban, nanti balik lagi acak-acakan”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan **I₂**, dapat dipahami bahwa penertiban trayek angkutan umum Kota Serang ini dirasa berat untuk dilakukan, beliau beranggapan bahwa pekerjaan menertibkan trayek ini seperti kerja tapi

tidak membuahkan hasil karena trayek hanya akan tertib ketika ada penertiban, sedangkan ketika tidak ada maka akan kembali semrawut.

Dari hasil wawancara dengan kedua informan, dapat dipahami bahwa implementor kebijakan dalam hal ini Dishubkominfo Kota Serang bersikap menerima untuk melaksanakan kebijakan tersebut meskipun dari sisi sumber daya dikatakan belum siap dan juga dari sisi kondisi sosial masyarakat masih sulit untuk ditertibkan.

Hal yang diperhatikan selanjutnya adalah mengenai kognisi atau pemahaman implementor tentang kebijakan yang sedang diimplementasikan.

Terkait hal ini **I₁** mengungkapkan pendapatnya dalam wawancara berikut:

“Setiap yang sudah kita gagas, itu berangkat knowledge, dari skill dan juga dari sikap. Apalagi kalau sudah menjadi Perda seperti ini, pasti sudah mengetahui dan memahami apa isi Perda itu. Nah persoalannya, setiap yang masuk di dinas ini/SKPD teknis kan tidak ada jaminan yang merancang kebijakan akan selamanya disini, bisa mutasi, bisa meninggal. Nah jadi pengetahuan yang ada sifatnya estafet, jadi karena organisasi adalah untuk kebutuhan publik, maka ya harus kita pikirkan dalam kondisi apapun. Dokumennya atau rancangan kebijakannya kan sudah ada, tinggal dilaksanakan secara estafet jika memang terjadi pergantian kepemimpinan di organisasi itu”. (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut terungkap bahwa menurut **I₁**, seluruh satuan kerja perangkat daerah (SKPD) yang terkait untuk melaksanakan perda ini seharusnya sudah memahami apa isi maupun tujuan dari kebijakan tersebut. Namun persoalannya adalah orang-orang yang masuk kedalam SKPD teknis tidaklah bersifat permanen karena bisa terjadi pergantian kepemimpinan, mutasi,

meninggal ataupun lainnya sehingga pengetahuan yang ada dan pelaksanaan kebijakan tersebut sifatnya estafet.

Pernyataan lainnya juga disampaikan oleh **I₂** dalam wawancara berikut:

“Kalau mengenai pemahaman ini tergantung dari masing-masing stakeholder ya. Misalnya dari kepolisian, kan ga pasti hafal trayek mana-mana aja tanpa didampingi oleh kita”. (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan tersebut diketahui bahwa menurut **I₂** pemahaman terhadap isi dan tujuan kebijakan sifatnya relatif, tergantung dari masing-masing *stakeholder*. Selanjutnya **I₃** juga menyampaikan pendapatnya terkait hal ini, sebagai berikut:

“Saya kira pasti ya, karena mereka sebagai pelaksana utama dari perda itu jadi pasti memahami dengan baik apa-apa yang diatur dalam perda itu”. (Wawancara, Jumat, 23 September 2016. Pukul 7:49 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Dari pernyataan tersebut, **I₃** berpendapat bahwa Dishubkominfo Kota Serang selaku implementor utama perda ini dianggap sudah memahami dengan baik hal-hal apa saja yang diatur dalam perda tersebut.

Poin terakhir yang disoroti oleh peneliti terkait variabel disposisi implementor adalah mengenai intensitas konsistensi pelaksana dalam melaksanakan pengawasan maupun penertiban trayek angkutan umum Kota Serang. Berikut adalah pernyataan yang disampaikan oleh **I₁** terkait hal ini:

“Pengawasan terkait trayek pasti dilakukan. Artinya irama itu tetap jalan, hanya masalahnya jalannya kita itu ada yang didukung juga oleh stakeholder lain, ada yang biasa-biasa saja. Seperti trayek ini kan didalamnya ada penegakan hukum, berarti stakeholder lain yang terlibat

ya Kepolisian. Jadi ya menurut saya, tetap itu pengawasan dilakukan walaupun tensinya ada turun ada naik sesuai dengan kebutuhan pada saat itu". (Wawancara, Rabu, 29 Agustus 2016. Pukul 10:38 WIB. Di Kantor Dishubkominfo Kota Serang).

Berdasarkan pernyataan yang disampaikan **I₁** dalam kutipan wawancara tersebut dapat dipahami bahwa pengawasan terkait trayek angkutan umum Kota Serang dilakukan secara konsisten meskipun tensinya tidak tetap, ada naik dan turun sesuai dengan kebutuhan. Pernyataan yang senada juga dituturkan **I₂** dalam wawancara berikut:

"Pengawasan dilakukan secara konsisten, ini anggota kan tiap hari pengawasan. Cuma yang namanya tenaga manusia ada batasnya, kita tidak melaksanakan pengawasan full 24 jam. Pengawasan tetap dilakukan setiap hari tapi fokusnya adalah pengawasan lalu lintasnya, kalau angkutan umum kan kita harus bekerjasama dengan stakeholder yang lain misalnya kepolisian". (Wawancara, Senin, 5 September 2016. Pukul 09:29 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan hasil wawancara dengan **I₂**, dapat diketahui bahwa pengawasan trayek angkutan umum Kota Serang dilakukan secara konsisten meskipun pengawasan tersebut tidak dilakukan secara 24 jam. Pengawasan juga dilakukan setiap hari namun fokus pengawasannya adalah pengawasan terhadap lalu lintas kendaraan.

Pernyataan tersebut juga dikuatkan oleh **I₄**, berikut yang beliau sampaikan:

"Sudah konsisten dilaksanakan, yang jadi masalah itu tadi lho aplikasi mereka sendiri. Artinya gini lho, udah disediakan lokasinya, udah disahkan menurut undang-undang dan aturan, nih kamu nih trayeknya 01 jalurnya ini, warnanya ini, tapi mereka tidak melaksanakan, terus yang salah siapa? Pasti yang disalahkan Dishub sama Polisi, padahal kan tidak seperti itu. Kan angkot itu tergantung demand, karena merintis itu sulit, ada gak angkot yang mau berkorban? Ada gak pengusaha yang mau berkorban? Masuk perumahan gak ada penumpang? Kan enggak".

(Wawancara, Sabtu, 24 September 2016. Pukul 10:30 WIB. Di Polres Kota Serang).

Dari hasil wawancara tersebut diketahui bahwa pengawasan sudah dilaksanakan secara konsisten, namun terkait tertibnya angkutan ini dikembalikan lagi kepada sopir angkutan itu sendiri. Pernyataan yang serupa terkait hal ini juga disampaikan oleh I₅₋₁ dalam wawancara berikut:

“Pengawasannya iya konsisten. Ada aja sih pengawasan mah. Bulan-bulan kemarin juga ada pengawasan itu, tapi palingan sampai jam 1-2 siang, abis itu nanti bebas lagi. Pada ngacak lagi”. (Wawancara, Selasa, 6 September 2016. Pukul 14:42 WIB. Di Terminal Pakupatan Kota Serang).

Berdasarkan keseluruhan hasil wawancara yang telah dilakukan dengan informan penelitian, dapat dipahami bahwa seluruh pegawai bersikap menerima untuk melaksanakan kebijakan tersebut dan pengawasan yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Serang telah dijalankan secara konsisten meskipun sampai saat ini hal tersebut belum membuahkan hasil berupa tertibnya trayek angkutan umum Kota Serang.

4.3 Pembahasan

Pembahasan merupakan pemaparan yang disampaikan oleh peneliti sehubungan dengan data dan fakta yang telah peneliti dapatkan dari lapangan penelitian serta disesuaikan dengan teori yang digunakan. Dalam penelitian ini peneliti menggunakan teori implementasi kebijakan publik menurut Donald Van Meter dan Carl Van Horn yang disebut dengan *A Model of The Policy Implementations*. Menurut Van Meter dan Van Horn ada 6 (enam) variabel yang harus diperhatikan karena dapat memengaruhi keberhasilan implementasi.

Keenam variabel tersebut adalah: (1) Standar dan sasaran kebijakan; (2) Sumber Daya; (3) Hubungan Antar Organisasi; (4) Karakteristik Agen Pelaksana; (5) Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi serta (6) Disposisi atau Sikap Para Pelaksana Kebijakan. Teori tersebut digunakan untuk mengukur sejauh mana keberhasilan implementasi kebijakan publik khususnya untuk mengukur keberhasilan implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang.

Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika merupakan kebijakan pemerintah daerah Kota Serang yang diturunkan dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan daerah ini dibentuk dalam rangka memberi arahan yang jelas pada sektor perhubungan, komunikasi dan informatika di Kota Serang.

Dalam penelitian ini, peneliti memfokuskan bahasannya pada penyelenggaraan perhubungan khususnya mengenai penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Penyediaan angkutan umum ini diatur dalam Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 pasal 23 ayat (1), (2), dan (3) yang menyatakan bahwa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Kemudian pemerintah daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan angkutan umum tersebut dan pemerintah

daerah juga menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam daerah.

Dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, disebutkan pada pasal 24 bahwa pelayanan angkutan orang dalam trayek ini harus memenuhi beberapa kriteria, yaitu: (a) perlunya penetapan rencana umum jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum untuk angkutan orang dalam trayek; (b) penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung angkutan umum; (c) pelaksanaan penyelenggaraan perizinan angkutan umum; (d) penyediaan kendaraan bermotor umum; (e) pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal angkutan orang yang telah ditetapkan; (f) penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa angkutan umum; dan yang terakhir adalah (g) pengembangan sumber daya manusia di bidang angkutan umum.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, peneliti beranggapan bahwa beberapa kriteria yang ditetapkan dalam pasal 24 tersebut belum dapat terlaksana dengan baik, terutama dalam hal pengawasan standar pelayanan minimal angkutan orang dan pengembangan sumber daya manusia di bidang angkutan umum. Pembahasan lebih lanjut mengenai hal tersebut dapat dilihat dari pembahasan dimensi-dimensi yang peneliti gunakan sebagai pedoman penelitian berikut.

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Pemahaman tentang maksud umum dari suatu standar dan tujuan kebijakan adalah hal yang penting. Implementor bisa jadi gagal dalam

melaksanakan kebijakan dikarenakan mereka menolak atau tidak mengerti apa yang menjadi tujuan dari suatu kebijakan. Berkaitan dengan fokus dalam penelitian ini, dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika sejauh ini para *stakeholder* yang terlibat dalam implementasi kebijakan tersebut dinilai telah memahami tujuan yang ingin dicapai dari kebijakan tersebut, yaitu mengatur mengenai penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sehingga dapat mewujudkan harapan masyarakat berupa tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang. Standar pelaksanaan yang dilakukan adalah berupa sosialisasi kepada lingkungan internal Dishubkominfo Kota Serang, kepada SKPD atau instansi-instansi lain yang terkait dengan peraturan daerah ini serta kepada pengemudi dan pengusaha angkutan umum di Kota Serang. Ukuran keberhasilan dari pelaksanaan peraturan daerah ini adalah semua angkutan umum di Kota Serang melaksanakan kewajibannya sesuai dengan trayek yang telah diatur sehingga menimbulkan tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang, namun sampai saat ini hal tersebut belum dapat tercapai.

Kemudian yang menjadi persoalan lain dari sisi standar dan sasaran kebijakan adalah belum adanya peraturan pelaksana sesuai dengan yang diamanatkan oleh perda (pasal 33 dan pasal 89) bahwa untuk menyelenggarakan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek perlu disusun Rencana Umum Jaringan Trayek yang diatur dengan Peraturan Walikota yang dibentuk paling lama 1 (satu) tahun sejak diundangkannya perda ini, namun hingga saat ini Peraturan Walikota yang dimaksud belum ada sehingga jaringan

trayek yang berlaku saat ini masih mengacu pada Keputusan Walikota Serang Nomor 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang yang mana menurut hemat peneliti, hal ini sudah tidak relevan lagi mengingat hasil wawancara juga mengungkapkan telah ada pengembangan kota di berbagai wilayah Kota Serang sehingga perlu dilakukan kajian ulang terkait jaringan trayek angkutan umum di Kota Serang.

2. Sumber Daya

Sumber daya juga merupakan hal yang penting untuk diperhatikan karena dapat memengaruhi kinerja implementasi kebijakan publik. Sumber daya yang disoroti oleh peneliti dalam penelitian ini adalah sumber daya manusia yang tersedia untuk mengimplementasikan kebijakan, sumber daya dana atau anggaran yang disiapkan oleh agen pelaksana untuk melaksanakan kebijakan, sumber daya waktu, serta sarana dan prasarana.

Pertama, jika melihat dari sisi sumber daya manusia dalam hal jumlah, informan dari Dishubkominfo Kota Serang menyatakan bahwa Dishubkominfo Kota Serang saat ini masih kekurangan personel. Hal ini karena personel yang tersedia saat ini baik itu Pegawai Negeri Sipil (PNS) maupun Tenaga Harian Lepas (THL) tidaklah fokus untuk melakukan pengawasan terhadap trayek angkutan umum, tetapi juga bertugas mengawasi kelancaran lalu lintas, pengendalian termasuk juga tindakan. Pihak Dishubkominfo Kota Serang juga mengatakan perlu adanya penambahan personel di lapangan serta perlu juga penambahan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS). Namun terkait penambahan

jumlah PPNS ini belum bisa dilakukan karena untuk menambah PPNS tersebut perlu dilakukan diklat PPNS yang mana pelaksanaan diklat tersebut bergantung pada pemerintah pusat. Untuk meniyasati kekurangan PPNS, Dishubkominfo Kota Serang ketika melakukan pengawasan terhadap trayek angkutan umum Kota Serang tidak selalu mengikutsertakan PPNS tersebut, tetapi dengan cara petugas lain yang melakukan penilangan namun dalam kerangka yang mengeluarkan surat tilang tersebut adalah PPNS yang dimaksud. Sedangkan jika melihat dari sisi kompetensi, I₁ dan I₂ menyatakan bahwa petugas-petugas yang terlibat di lapangan sudah dapat dikatakan kompeten atau memiliki kompetensi yang cukup baik meskipun kebanyakan dari mereka tidak linier dengan *background* pendidikannya masing-masing.

Kedua, mengenai anggaran yang disiapkan untuk melaksanakan kebijakan. Anggaran tersebut didapatkan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Serang dan dapat dikatakan bahwa Dishubkominfo Kota Serang saat ini masih kekurangan anggaran untuk melaksanakan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, namun untuk meniyasati hal ini mereka menerapkan pola anggaran minimal dan juga menetapkan skala prioritas. Pihak dinas menyebutkan kekurangan anggaran ini disebabkan karena anggaran yang ada tidaklah hanya dialokasikan untuk pengaturan trayek, tetapi juga untuk pembangunan halte dan kegiatan operasional dinas yang lainnya.

Ketiga, terkait sumber daya sarana dan prasarana, I₁ menyatakan bahwa saat ini sarana pendukung berupa halte sudah tersedia namun belum merata karena baru dibangun pada jalan-jalan tertentu. Selain itu saat ini ada 5 (lima) terminal yang difungsikan di Kota Serang yaitu Terminal Pakupatan, Cipocok, Kepandean, Rau dan Terminal Khusus namun menurut beliau hal itu masih belum layak dari sisi perhubungan.

Keempat, dari sisi sumber daya waktu, I₁ berpendapat bahwa masih sangat singkatnya waktu pelaksanaan perda menyebabkan implementasi perda belum bisa berjalan maksimal karena belum ada peraturan pelaksanaannya yang berupa Perwal terkait Rencana Umum Jaringan Trayek yang baru.

3. Hubungan Antar Organisasi

Dalam implementasi atau pelaksanaan sebuah kebijakan diperlukan komunikasi dan koordinasi yang baik antar instansi guna menunjang keberhasilan implementasi tersebut. Berkaitan dengan implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek terdapat beberapa *stakeholder* yang terkait, yaitu Dishubkominfo Kota Serang, Kepolisian Resort Kota Serang dan Organda Kota Serang.

Dalam hal komunikasi dan koordinasi untuk melaksanakan peraturan daerah ini, beberapa pihak yang terkait tersebut melaksanakan koordinasi di dalam Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diselenggarakan secara rutin setiap 3

(tiga) bulan sekali. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut merupakan badan *ad hoc* yang berfungsi sebagai wahana untuk mensinergikan tugas pokok dan fungsi setiap instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka menganalisis permasalahan, menjembatani, menemukan solusi serta meningkatkan kualitas pelayanan dan bukan sebagai aparat penegak hukum.

Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut mempunyai tugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sedangkan keanggotaan forum tersebut terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi dan masyarakat.

Berdasarkan pembahasan tersebut, peneliti berpendapat bahwa komunikasi dan koordinasi yang dilakukan antar instansi pelaksana di dalam Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah dilakukan dengan cukup baik, namun perlu ditingkatkan lagi guna meminimalisir terjadinya tumpang tindih kewenangan (*overlapping authority*) dalam pengaturan lalu lintas dan pengawasan trayek angkutan umum di Kota Serang. Beberapa kesepakatan juga telah dihasilkan dari forum tersebut, salah satunya adalah mengenai penutupan U-Turn di depan Kampus Untirta Serang.

4. Karakteristik Agen Pelaksana

Pusat perhatian terkait agen pelaksana dalam pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan

Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek meliputi Dishubkominfo Kota Serang sebagai implementor utama dalam melaksanakan peraturan daerah ini.

Berdasarkan hasil wawancara dengan berbagai *stakeholder* yang terlibat, pertama, didapatkan informasi bahwa saat ini Dishubkominfo Kota Serang sudah berusaha melaksanakan tugas dan fungsinya sesuai dengan aturan yang berlaku khususnya terkait pengaturan trayek angkutan umum tersebut. Yang menjadi kendala hingga saat ini adalah dari para sopir angkot itu sendiri masih sulit diatur ataupun ditertibkan, hal ini dipengaruhi berbagai faktor, salah satu diantaranya adalah karena persoalan sepinya penumpang sehingga mau tidak mau mereka mencari penumpang bahkan dengan melanggar trayek sekalipun.

Kedua, pengawasan dan pengendalian atas penyelenggaraan perhubungan khususnya mengenai angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek ini dilakukan secara rutin, yaitu berupa pengawasan mandiri dan juga pengawasan dan pengendalian (Wasdal) atau operasi gabungan yang dilaksanakan oleh Dishubkominfo Kota Serang dengan melibatkan pihak Kepolisian Resort Kota Serang serta Polisi Militer. Wasdal dijadwalkan untuk dilakukan setiap bulan selama 10 (sepuluh) hari pengawasan, namun pada pelaksanaannya hal ini belum dapat terlaksana secara maksimal karena terbentur persoalan anggaran. Seperti halnya pada tahun 2016, porsi anggaran yang diberikan untuk kegiatan Wasdal ini adalah hanya untuk 4 bulan kegiatan Wasdal.

Ketiga, mekanisme pemberian sanksi yang telah dilakukan Dishubkominfo Kota Serang atas pelanggaran trayek dilakukan secara bertahap. Pertama adalah berupa peringatan tertulis kepada pelanggar untuk menaati trayek sesuai dengan izin trayek yang dimilikinya, atau jika izin trayeknya telah habis masa berlakunya maka perlu dilakukan perpanjangan izin trayek; Kedua, apabila setelah diberikan peringatan tertulis dan angkutan tersebut masih melanggar, maka dilakukan tindakan hukum berupa penilangan. Selanjutnya apabila kedua tindakan sebelumnya masih tidak diindahkan oleh pelanggar (sopir) ataupun sopir tidak dapat menunjukkan kelengkapan surat-surat kendaraan, maka langkah terakhir yang dilakukan Dishubkominfo Kota Serang adalah mengkandangkan angkutan tersebut. Menurut peneliti, ketiga mekanisme ini seharusnya sudah mampu untuk menciptakan ketertiban trayek angkutan umum di Kota Serang, namun berdasarkan fakta di lapangan hal ini belum dapat terealisasi dengan baik.

5. Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi

Berdasarkan analisis terhadap keseluruhan hasil wawancara, didapatkan informasi bahwa kondisi sosial, politik dan ekonomi sangat berpengaruh bagi keberhasilan implementasi kebijakan terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang. Namun dalam hal ini, kondisi sosial masyarakat dinilai sebagai penghambat utama bagi tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang karena sampai saat ini masyarakat (khususnya para sopir angkot) masih sangat sulit untuk ditertibkan. Selain itu, peneliti juga berpendapat bahwa masih kurangnya dukungan politik dari Setda

Kota Serang karena hingga saat ini belum membentuk Perwal terkait Rencana Umum Jaringan Trayek sesuai dengan yang diamanatkan oleh Perda tersebut.

Sikap atau opini publik terhadap kebijakan ini adalah sangat mendukung, baik itu dari para sopir maupun dari Organda dan Kepolisian. Mereka secara umum mendukung pelaksanaan kebijakan ini dengan harapan agar dapat memberikan pendapatan yang maksimal kepada para sopir dan pengusaha angkutan, dapat menciptakan persaingan yang sehat diantara para sopir serta agar dapat tercipta pelayanan yang baik kepada masyarakat sebagai pengguna angkutan umum.

6. Disposisi/Sikap Implementor

Dalam dimensi penilaian mengenai disposisi para pelaksana, peneliti memusatkan perhatian pada 3 (tiga) unsur tanggapan pelaksana yang mungkin memengaruhi kemampuan dan keinginan mereka untuk melaksanakan kebijakan, yakni kognisi atau pemahaman tentang kebijakan, macam tanggapan terhadapnya (penerimaan, netralitas, penolakan) dan intensitas tanggapan tersebut.

Berdasarkan analisis terhadap keseluruhan hasil wawancara maka hasil penilaian atas dimensi sikap/disposisi para pelaksana adalah sebagai berikut:

Pertama, implementor kebijakan dalam hal ini Dishubkominfo Kota Serang sudah memahami hal-hal yang diatur dalam Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika, namun sebagaimana yang diungkapkan I₁ dan I₂ bahwa pengetahuan dan pemahaman tersebut sifatnya relatif dan estafet mengingat orang-orang yang

ada di instansi teknis seperti Dishubkominfo ini sifatnya tidak permanen karena bisa saja mengalami mutasi, meninggal dunia dan berbagai sebab lainnya.

Kedua, respon Dishubkominfo Kota Serang terhadap Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya terkait penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek adalah bersikap menerima meskipun jika melihat dari sisi sumber daya manusia dikatakan belum siap karena sedikitnya jumlah personel di lapangan dan juga dari sisi kondisi sosial masyarakatnya masih sulit untuk ditertibkan.

Ketiga, berdasarkan hasil wawancara, dikatakan bahwa intensitas pengawasan yang dilakukan oleh Dishubkominfo Kota Serang bersifat tidak tetap, bisa naik dan bisa turun sesuai dengan kebutuhan. Namun pengawasan terhadap trayek ini sudah dilakukan secara konsisten meskipun pengawasan tersebut tidak dilakukan secara 24 jam.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan temuan-temuan yang telah diperoleh di lapangan, peneliti menyimpulkan bahwa implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya dalam hal penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang masih belum maksimal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: pertama, belum tercapainya tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika karena kurangnya sikap empati dari para sopir dan belum adanya Perwal terkait Rencana Umum Jaringan Trayek yang disesuaikan dengan Perda; kedua, kurangnya Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) serta terjadinya *overlapping* kewenangan antara Dishubkominfo Kota Serang dan Polres Kota Serang; ketiga, minimnya anggaran yang disiapkan untuk pengawasan dan pengendalian; keempat, kurang tegasnya sanksi yang diberikan serta kelima, kurangnya dukungan sosial dari sasaran kebijakan (sopir angkutan umum Kota Serang) dan kurangnya dukungan politis dari Setda Kota Serang karena hingga saat ini belum membentuk Perwal

terkait Rencana Umum Jaringan Trayek yang baru guna mendukung pelaksanaan kebijakan tersebut.

5.2 Saran

Dengan telah ditemukannya beberapa kekurangan dan kelemahan dalam proses implementasi, kiranya perlu dilakukan pembenahan dan langkah-langkah penyempurnaan tindakan sehingga tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika dapat tercapai sesuai dengan harapan. Dalam usaha pencapaian tujuan tersebut dapat disampaikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Diharapkan kepada Dishubkominfo Kota Serang untuk menambah jumlah pejabat Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dengan cara berkoordinasi dengan pemerintah provinsi agar dapat menyediakan jumlah peserta diklat minimal 15 (lima belas) orang sehingga diklat di pusat dapat dilaksanakan dan jumlah PPNS di Dishubkominfo Kota Serang dapat bertambah.
2. Meningkatkan komunikasi dan koordinasi dengan Polres Kota Serang agar pembagian tugas dalam pengaturan lalu lintas dan pengawasan trayek angkutan umum di Kota Serang lebih jelas lagi sehingga tidak ada *overlapping* kewenangan antara Dishubkominfo Kota Serang dengan Polres Kota Serang.
3. Berkoordinasi dengan Sekretariat Daerah Kota Serang agar segera membentuk Perwal terkait Rencana Umum Jaringan Trayek sehingga pelaksanaan Perda bisa berjalan lebih maksimal.

4. Mengajukan kenaikan anggaran untuk kegiatan pengawasan dan pengendalian (Wasdal) yaitu dengan menyusun usulan rencana kerja dengan menaikkan anggarannya agar kegiatan pengawasan dan pengendalian (Wasdal) dapat berjalan secara maksimal.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Agustino, Leo. 2014. *Dasar-dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Anggara, Sahya. 2012. *Ilmu Administrasi Negara (Kajian Konsep, Teori, dan Fakta Dalam Upaya Menciptakan Good Governance)*. Bandung: CV Pustaka Setia.
- _____. 2014. *Kebijakan Publik*. Bandung: CV. Pustaka Setia.
- Arikunto, Suharsimi. 2006. *Prosedur Penelitian "Suatu Pendekatan Praktik"*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azis, Rudi dan Asrul. 2014. *Pengantar Sistem dan Perencanaan Transportasi*. Yogyakarta: Deepublish.
- Badan Pusat Statistik Kota Serang. 2014. *Kota Serang Dalam Angka 2014*. Serang: Badan Pusat Statistik Kota Serang.
- _____. 2015. *Kota Serang Dalam Angka 2015*. Serang: Badan Pusat Statistik Kota Serang.
- Bungin, Burhan. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif*. Jakarta: Kencana.
- Dunn, William N. 2013. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Indiahono, Dwiyanto. 2009. *Kebijakan Publik Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Yogyakarta: Gava Media.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Moleong, Lexy J. 2013. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja Rosdarya.
- Munawar, Ahmad. 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Jogjakarta: Beta Offset.
- Nugroho, Riant. 2011. *Public Policy*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- Syafiie, Inu Kencana. 2010. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: PT Rineka Cipta.
- Subarsono, AG. 2015. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Sugiyono. 2012. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung Alfabeta.

Taniredja, Tukiran dan Hidayati Mustafidah. 2012. *Penelitian Kuantitatif “Sebuah Pengantar”*. Bandung: Alfabeta.

Wahab, Solichin Abdul. 2012. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta: PT Bumi Aksara.

Jurnal/Skripsi/Tesis

Ambarita, Agnes S. 2012. *Peran Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang Dalam Pengaturan Trayek Angkutan Umum Di Kota Serang*. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa: Skripsi.

Amna, Muhamad Abdi. 2012. *Efektivitas Implementasi SK Walikota Serang No. 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang*. Universitas Sultan Ageng Tirtayasa: Skripsi.

Pudja, I Wayan. 2002. *Kajian Impelementasi Kebijakan Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Badung Provinsi Bali*. Program Pascasarjana Universitas Diponegoro: Tesis.

Putera, Rully Pradana. 2012. *Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan Di Kota Bogor*. Universitas Indonesia: Skripsi.

Peraturan Perundang-undangan:

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2011 Tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika.

Surat Keputusan Walikota Serang Nomor 551.23/Kep.74-Huk/2009 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Umum di Kota Serang.

Sumber Lain:

Kementerian Lingkungan Hidup. *Draft Pedoman Kriteria Transportasi Berkelanjutan*. Melalui <http://langitbiru.menlh.go.id/upload/publikasi/pdf/pedomankriteria.pdf> [20/02/16, 20:47 WIB]

Mangjaseng. 2015. *Trayek Angkot di Kota Serang Amburadul Penumpang Mengeluh*. Melalui <http://bit.ly/1WNHoPB> [22/02/16, 23:09 WIB]

http://elearning.gunadarma.ac.id/docmodul/sistem_transportasi/bab4_modal_transportasi.pdf, diakses 21 Februari 2016 pukul 01:15 WIB.

<http://satelitnews.co.id/7-tahun-trayek-angkum-amburadul/>, diakses pada 22 Februari 2016 pukul 23:45 WIB.

<http://www.serangkota.go.id/images/stories/peta/petakotaserang.gif>, diakses pada 23 April 2016 pukul 10:49 WIB.



LAMPIRAN

PEDOMAN WAWANCARA

IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA SERANG NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA (STUDI PADA TRAYEK ANGKUTAN UMUM KOTA SERANG)

1. Pedoman wawancara untuk Dishubkominfo Kota Serang

Variabel	Pertanyaan
Standar dan Sasaran Kebijakan	Apakah tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
	Apakah tujuan tersebut sudah tercapai?
	Bagaimana standar pelaksanaan Perda tersebut?
	Apakah yang menjadi ukuran atas keberhasilan pelaksanaan Perda tersebut?
	Siapakah yang menjadi sasaran atas Perda/kebijakan tersebut?
Sumber Daya	Berapa banyak sumber daya manusia yang tersedia untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?
	Apakah sumber daya manusia yang tersedia tersebut cukup/mampu mendukung pelaksanaan Perda tersebut? (tidak ada kekurangan personel)
	Bagaimana dengan kompetensi para pegawai? Apakah memiliki kompetensi/pemahaman yang baik terhadap kebijakan tersebut?
	Apakah tersedia sumber daya finansial (anggaran) yang cukup untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?
Hubungan Antar Organisasi	Siapa saja <i>stakeholder</i> yang terlibat dalam proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
	Bagaimana koordinasi yang dilakukan terkait pelaksanaan peraturan daerah tersebut? Apakah terjadi hambatan?

Karakteristik Agen Pelaksana	Apakah Dishubkominfo sudah sesuai untuk melakukan perda tersebut?
	Bagaimana jadwal pengawasan atas pelaksanaan Perda tersebut? (khususnya pengawasan tentang trayek angkot)
	Apakah sanksi yang diberlakukan atas pelanggaran Perda? (misal: melanggar trayek)
Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi	Apakah kondisi sosial, politik dan ekonomi lingkungan mempengaruhi implementasi kebijakan ini?
	Seberapa besar dan bagaimana kebijakan dapat memengaruhi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran?
	Apakah elite politik yang ada mendukung implementasi kebijakan?
	Bagaimana tanggapan publik tentang kebijakan/peraturan daerah tersebut?
Disposisi/Sikap Implementor	Bagaimana respons implementor atas kebijakan tersebut?
	Apakah implementor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik atas isi dan tujuan kebijakan tersebut?
	Bagaimana konsistensi sikap implementor dalam pelaksanaan kebijakan tersebut? Apakah pengawasan maupun penertiban trayek angkot dilakukan secara terus menerus?

2. Pedoman wawancara untuk Organda Kota Serang

Variabel	Pertanyaan
Standar dan Sasaran Kebijakan	Apakah tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
	Apakah tujuan tersebut sudah tercapai?
	Bagaimana standar pelaksanaan Perda tersebut?
	Apakah yang menjadi ukuran atas keberhasilan pelaksanaan Perda tersebut?
	Siapakah yang menjadi sasaran atas Perda/kebijakan tersebut?
Sumber Daya	Apakah sumber daya manusia yang tersedia tersebut cukup/mampu mendukung pelaksanaan Perda tersebut? (tidak ada kekurangan personel)
	Bagaimana dengan kompetensi para pegawai? Apakah memiliki kompetensi/pemahaman yang baik terhadap kebijakan tersebut?
	Apakah tersedia sumber daya finansial (anggaran) yang cukup

	untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?
Hubungan Antar Organisasi	Siapa saja <i>stakeholder</i> yang terlibat dalam proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
	Bagaimana koordinasi yang dilakukan terkait pelaksanaan peraturan daerah tersebut? Apakah terjadi hambatan?
Karakteristik Agen Pelaksana	Apakah Dishubkominfo sudah sesuai untuk melakukan perda tersebut?
	Bagaimana jadwal pengawasan atas pelaksanaan Perda tersebut? (khususnya pengawasan tentang trayek angkot)
	Apakah sanksi yang diberlakukan atas pelanggaran Perda? (misal: melanggar trayek)
Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi	Apakah kondisi sosial, politik dan ekonomi lingkungan mempengaruhi implementasi kebijakan ini?
	Seberapa besar dan bagaimana kebijakan dapat memengaruhi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran?
	Apakah elite politik yang ada mendukung implementasi kebijakan?
	Bagaimana tanggapan publik tentang kebijakan/peraturan daerah tersebut?
Disposisi/Sikap Implementor	Apakah implementor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik atas isi dan tujuan kebijakan tersebut?
	Bagaimana konsistensi sikap implementor dalam pelaksanaan kebijakan tersebut? Apakah pengawasan maupun penertiban trayek angkot dilakukan secara terus menerus?

3. Pedoman wawancara untuk Kepolisian Resort Kota Serang

Variabel	Pertanyaan
Standar dan Sasaran Kebijakan	Apakah tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
	Apakah yang menjadi ukuran atas keberhasilan pelaksanaan Perda tersebut?
Hubungan Antar Organisasi	Siapa saja <i>stakeholder</i> yang terlibat dalam proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
	Bagaimana koordinasi yang dilakukan terkait pelaksanaan

	peraturan daerah tersebut? Apakah terjadi hambatan?
Karakteristik Agen Pelaksana	Bagaimana jadwal pengawasan atas pelaksanaan Perda tersebut? (khususnya pengawasan tentang trayek angkot)
	Apakah sanksi yang diberlakukan atas pelanggaran Perda? (misal: melanggar trayek)
Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi	Apakah kondisi sosial, politik dan ekonomi lingkungan mempengaruhi implementasi kebijakan ini?
	Seberapa besar dan bagaimana kebijakan dapat memengaruhi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran?
Disposisi/Sikap Implementor	Bagaimana respons implementor atas kebijakan tersebut?
	Bagaimana konsistensi sikap implementor dalam pelaksanaan kebijakan tersebut? Apakah pengawasan maupun penertiban trayek angkot dilakukan secara terus menerus?

4. Pedoman wawancara untuk Sopir Angkutan Umum Kota Serang

Variabel	Pertanyaan
Standar dan Sasaran Kebijakan	Apakah tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika khususnya dalam pengaturan trayek angkutan umum di Kota Serang sudah tercapai?
Karakteristik Agen Pelaksana	Apakah Dishubkominfo sudah sesuai dengan aturan dan sanksi yang berlaku dalam melaksanakan perda tersebut?
	Bagaimana jadwal pengawasan atas pelaksanaan Perda tersebut? (khususnya pengawasan tentang trayek angkot)
	Apakah sanksi yang diberlakukan atas pelanggaran Perda? (misal: melanggar trayek)
Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi	Seberapa besar dan bagaimana kebijakan dapat memengaruhi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran?
	Bagaimana tanggapan publik tentang kebijakan/peraturan daerah tersebut?
Disposisi/Sikap Implementor	Bagaimana konsistensi sikap implementor dalam pelaksanaan kebijakan tersebut? Apakah pengawasan maupun penertiban trayek angkot dilakukan secara terus menerus?

MATRIKS HASIL WAWANCARA

Keterangan:

*Kode Q₁, Q₂, dst menunjukkan daftar urutan pertanyaan

*Kode A berarti *Answer* atau jawaban informan atas pertanyaan yang telah diajukan

*Kode I₁, I₂, dst menunjukkan daftar urutan informan penelitian

1. Standar dan Sasaran Kebijakan

Q₁ A	Apakah tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
I₁	Perda itu tujuannya sebagai dasar hukum penyelenggaraan trayek angkutan kota, khususnya di Kota Serang. Jadi Perda itu mengatur rute-rute angkutan umum, misalnya trayek 01 dari Pakupatan-Ciceri-Kepandean PP, trayek 04 Pakupatan-Cipocok-Pasar Rau PP dan sebagainya.
I₂	Perda itu tujuannya memberikan jalur atau tujuan dari angkot tersebut. Misalnya Pakupatan-Kepandean, nah diatur disitu. Jadi Perda itu mengatur kendaraan atau angkutan umum dari awal sampai akhir tujuannya.
I₃	Tujuan dari perda ini salah satunya untuk mengatur trayek-trayek khususnya untuk angkot di Kota Serang.
I₄	Tujuannya untuk penertiban. Penertiban dalam arti kata luas ya, baik penggunaannya, baik trayeknya, baik alokasinya. Alokasinya itu gini lho, dalam trayek itu kan biasanya ada trayek gemuk, ada trayek kurus. Trayek gemuk itu angkotnya banyak, penumpangnya juga banyak. Trayek kurus itu angkotnya sedikit, karena penumpangnya memang sedikit. Nah itu harusnya diatur alokasinya disitu.

Q₂ A	Apakah tujuan tersebut sudah tercapai?
I₁	Dilihat dari segi waktu implementasi, sebenarnya masih sangat terbatas karena perda ini baru berjalan sekitar 1 tahun lebih, tapi untuk saat ini bisa dikatakan tujuannya belum tercapai. Kemudian jika pertanyaannya tentang tercapai atau tidaknya tujuan tersebut, bisa dilihat dari produk turunan dari perda. Produk turunan dari perda itu salah satunya yang kemarin sudah kita turunkan itu berupa SK Walikota mengenai tarif angkutan. Kemudian selanjutnya adalah dari

	<p>pihak Dishubkominfo Kota Serang sudah membuat <i>draft</i> mengenai rencana pengembangan jaringan trayek yang baru tetapi masih dikaji oleh bagian hukum Setda Kota Serang. Karena yang mengeluarkan SK Walikota itu kan pintunya melalui bagian hukum.</p>
I ₂	<p>Sampai saat ini tujuannya belum tercapai. Kan masih kayak taksi sekarang angkutannya. Apalagi kendaraan-kendaraannya juga tahun lama semua.</p>
I ₃	<p>Kalau tujuan memang sudah tercapai, hanya belum maksimal.</p>
I ₅₋₁	<p>Tujuan itu tercapai, tapi nggak lama. Bisa sebulan-2 bulan rapi, trayeknya sesuai, tapi ya gitu nanti balik lagi. Jadi nggak tahan lama. Sebenarnya kalau Dishubnya pengawasannya terus-terusan bisa kali itu rapi.</p>
I ₅₋₂	<p>Saya udah tahu dari dulu ya kalau ada peraturan yang ngatur soal trayek ini. Tapi ya gini tujuannya belum tercapai, masih semrawut, masih acak-acakan soalnya mobil luarnya aja pada di cat kota. Saya sih tahu sebenarnya ada yang di cat kota gitu, kadang ada yang saya tahu, kadang nggak. Soalnya banyak banget angkotnya.</p>
I ₅₋₃	<p>Kalau soal trayek ini memang sudah diatur ini dari dulu juga, tapi sampai sekarang belum bisa rapi. Jadi masih tergantung sama penumpang gitu maunya kemana.</p>

Q ₃	<p>Bagaimana standar pelaksanaan Perda tersebut?</p>
A	
I ₁	<p>Standar pelaksanaannya meliputi sosialisasi Perda kepada internal Dishubkominfo Kota Serang, kepada beberapa SKPD terkait, dan juga kepada operator angkutan ataupun masyarakat. Setelah sosialisasi dilakukan maka selanjutnya proses implementasi, dalam proses implementasi ini kita bekerjasama terutama dengan pihak Kepolisian sebagai penegak hukum atas dilakukannya pelanggaran terhadap Perda.</p>
I ₂	<p>Standar pelaksanaannya ini meliputi sosialisasi dan pengawasan, khususnya tentang trayek ini. Terkait sosialisasi, saya rasa sudah dilaksanakan terutama dalam rapat-rapat ya. Dan kalau untuk pengusaha atau pengemudi angkutan, sosialisasinya dilakukan ketika perpanjangan ijin trayek. Kemudian untuk pengawasannya ini kita bekerjasama dengan pihak kepolisian.</p>
I ₃	<p>Kalau standar pelaksanaan, pertama kita kan sosialisasi. Dari sosialisasi itu kita beritahukan kepada pemilik-pemilik angkutan kota untuk memenuhi peraturan yang sudah ditentukan didalam perda itu tadi. Setelah sosialisasi ada pengawasan dari Dishub selaku pelaksana</p>

	perda dan Organda selaku pendamping angkutan.
--	---

Q ₄ A	Apakah yang menjadi ukuran atas keberhasilan pelaksanaan Perda tersebut?
I ₁	Keberhasilan dari perda ini ukurannya bisa kualitatif, bisa kuantitatif. Untuk di Kota Serang ini, dilihat dari kualitatif ya bisa dikatakan belum sesuai antara trayek yang kita keluarkan dengan implementasinya. Itu juga dipengaruhi banyak faktor kenapa sopir angkutan kota mengoperasikan kendaraan tidak sesuai pada trayeknya. Isu utamanya, kalau saya pelajari dan sudah kita lakukan investigasi, itu karena “kue” (penumpang) angkutan kota sudah termakan sama angkutan luar kota. Jadi angkutan kota ini kan adanya di dalam kota semua, tapi di sisi lain ada angkutan luar kota yang bisa masuk ke pinggiran-pinggiran kota, contohnya adalah angkutan Merah yang dari Balaraja-Cikande-Ciruas itu kan mestinya transitnya di terminal Pakupatan lewat belakang, keluar lewat belakang. Tapi kenyataannya dia masuk Kota bahkan masuk ke Rau artinya berarti penumpang angkutan kota termakan sama angkutan luar kota, itu yang jadi <i>complicated</i> .
I ₂	Ukuran atau tolak ukurnya keberhasilan perda itu ya semua angkot melaksanakan kewajibannya sesuai dengan trayek yang diatur.
I ₃	Yang menjadi salah satu ukuran keberhasilan pelaksanaan dari kami Organda, yaitu prasarana untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan ketentuannya yang mana sudah diatur dalam perda itu tadi. Untuk saat ini, menurut kami masih banyak prasarana yang belum difasilitasi, rambu-rambu petunjuk sesuai trayek angkot itu masing-masing belum ada. Contoh kalau trayek 01 ke arah mana, masuknya wilayah mana, itu belum ada rambu-rambunya.
I ₄	Kalau ukurannya, Dishubkominfo Kota Serang yang punya ukurannya. Tapi secara global, ya pengennya tertib lah trayek angkutan kotanya itu.

Q ₅ A	Siapakah yang menjadi sasaran atas Perda/kebijakan tersebut?
I ₁	Sasaran dari kebijakan/Perda ini adalah masyarakat dan juga sopir angkot. Masyarakat terdiri beberapa segmen, ada masyarakat pengguna jalan, ada masyarakat kelompok pengusaha di bidang angkutan. Ada juga SKPD terkait seperti dinas PU, dinas Tata Kota

	dan Kepolisian. Dan mungkin juga Bappeda karena berbicara tentang penyelenggaraan perhubungan ini kan banyak yang terkait.
I ₂	Sasarannya adalah semua pengusaha maupun pengemudi angkutan umum/angkutan kota yang ada di wilayah Kota Serang. Jadi perda ini tujuannya untuk menertibkan agar angkutan kota melayani sesuai dengan trayeknya.
I ₃	Dishubkominfo Kota Serang sebagai pemberi pelayanan pelaksanaan kendaraan khususnya angkutan kota agar masyarakat dapat naik kendaraan sesuai dengan yang telah ditentukan.

2. Sumber Daya

Q₆ A	Berapa banyak sumber daya manusia yang tersedia untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?
I ₁	Kita punya tenaga dilapangan itu jumlahnya sekitar 40 sampai 50-an orang. Dan PPNS yang ada di Dishubkominfo ini hanya ada 1 orang. Mereka itu pekerjaannya mengawasi kelancaran angkutan umum, pengendalian termasuk juga tindakan. Nah tenaga sebesar itu ditempatkan di beberapa titik.
I ₂	Kalau PNS-nya sendiri ada sekitar 45 dan ditambah dengan pegawai honorer. Kalau tenaga dilapangan untuk mengawasi trayek itu cukup banyak, 40 sampai 50-an tapi tetap kurang untuk melakukan pengawasan.

Q₇ A	Apakah sumber daya manusia yang tersedia tersebut cukup/mampu mendukung pelaksanaan Perda tersebut? (tidak ada kekurangan personel)
I ₁	Kalau berbicara terkait sumber daya manusia yang ada untuk mengimplementasikan kebijakan, saya sih nyebutnya masih kurang. Karena apa? Karena kita punya tenaga di lapangan itu Cuma yang resmi sih ada sekitar 40 sampai 50-an orang. Tenaga dilapangan itu kan ada yang pegawai negeri, ada pegawai yang kita kontrak (Tenaga Harian Lepas/THL). Tetapi tetap itu kan menjadi bagian daripada aset kita. Dan untuk melakukan penindakan sebetulnya kita membutuhkan PPNS lebih banyak, tetapi itu belum bisa dipenuhi. Dan cara alternatif yang kita gunakan adalah, orang lain yang melakukan pemberhentian, maksudnya petugas yang melakukan penindakan tetapi dalam kerangka yang mengeluarkan tindakannya itu adalah penyidik PPNSnya, sudah dibekali suratnya.
I ₂	Menurut saya personelnnya perlu ditambah. Apalagi PPNS itu hanya 1 di Dishubkominfo sedangkan pengawasan yang dilakukan anggota

	harus didampingi oleh PPNS. Maka jumlah ini masih sangat kurang.
I ₃	Menurut saya mungkin perlu ditambah karena untuk pengawasan itu kan membutuhkan personel yang cukup banyak.

Q ₈ A	Bagaimana dengan kompetensi para pegawai? Apakah memiliki kompetensi/pemahaman yang baik terhadap kebijakan tersebut?
I ₁	Secara umum menurut saya, mereka-mereka yang di lapangan jauh lebih kompeten daripada orang-orang yang setara dengan pendidikan transportasi. Karena satu, secara rutin setiap 1 tahun sekali kita juga melakukan bimbingan teknis. Tentunya bimtek itu lebih banyak ke teori ya, dan ditambah dengan pengetahuan di lapangan maka menurut saya jauh lebih kompeten. Seperti menghadapi konflik karena penindakan, saya pikir mereka sudah biasa menghadapi itu ya. Jadi kalau berbicara kompetensi, orang lapangan itu memiliki kompetensi yang cukup bagus. Itu kalau ukurannya <i>skill</i> ya, tapi kalau ukurannya <i>background</i> pendidikan memang tidak linier.
I ₂	Setiap akan melaksanakan tugas itu kan pasti ada arahan, nah itu diarahkan dulu. Mana kendaraan yang harus ditindak, mana kendaraan yang harus ada kebijakan, kan gitu. Maka menurut saya pasti cukup paham ya.
I ₃	Kalau menurut saya memang sudah berkompeten, tetapi terkadang masyarakatnya sendiri yang sudah ditindak tapi tidak ada kemauan untuk berubah. Contoh, seumpama angkutan ini bukan trayek kota, tapi masuk ke kota, udah ditindak tapi si angkot ini tetep saja begitu. Boleh dikatakan tidak mau berubah lah. Tidak jera. Sebenarnya kalau secara teknis boleh dikatakan setiap seminggu sekali pasti ada penindakan. Penindakannya secara mayoritas biasanya di masing-masing titik. Ada di Ciceri, Warung Pojok, Sempu, depan Terminal Pakupatan, Rau dan Kepandean.

Q ₉ A	Apakah tersedia sumber daya finansial (anggaran) yang cukup untuk mengimplementasikan kebijakan tersebut?
I ₁	Kalau bicara anggaran ini relatif ya. Saya nggak bilang cukup atau kurang ya. Tapi sebenarnya kalau dilihat dari beban kerjanya sih kurang. Jadi setiap tahun itu kita punya anggaran dari APBD, tapi tidak sebanding dengan beban kerja atau permasalahan di lapangan. Otomatis kan akan mempengaruhi pengendalian. Tapi ya kita tidak menyerah begitu saja ya, jadi kita menggunakan anggaran secara minimal atau memilih skala prioritas.

I ₂	Anggaran ini kan kita dapatkan dari APBD Kota Serang. Anggaran yang ada sekarang menurut saya jauh dari kata cukup karena untuk pengawasan dan pengendalian ini Cuma ada 1 bulan 10 hari pengawasan dan untuk tahun ini jatahnya hanya 4 bulan, kemudian itu dengan kapasitas hanya 12 orang petugas. Nah penertiban oleh 12 orang ini tidak akan bisa maksimal, namanya penertiban itu harusnya menempatkan petugas di titik-titik yang rawan terjadi pelanggaran seperti terminal dan lain-lain. Dan kita belum bisa melakukan hal tersebut karena terbentur persoalan anggaran.
I ₃	Kalau menurut saya, anggarannya pasti sudah ada untuk fasilitasi angkutan kota, tetapi mungkin masih kurang. Soalnya sampai sekarang juga seperti rambu-rambu angkot itu belum dibangun.

3. Hubungan Antar Organisasi

Q ₁₀ A	Siapa saja <i>stakeholder</i> yang terlibat dalam proses implementasi Peraturan Daerah Kota Serang No. 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika?
I ₁	Terkait siapa saja stakeholder yang terlibat, secara normatif ada Dinas PU; PU itu terkait jalannya; ada juga Dinas Tata Kota terkait PJU-nya (penerangan jalan umum); lalu terkait teknisnya langsung adalah Organda, dan tidak lepas juga mengenai Kepolisian karena penegakan hukumnya ada disana (Kepolisian). Jadi kalau kita berbicara <i>stakeholder</i> lain yang terlibat ya itu semua. Organda sendiri memiliki peran khusus terkait angkutan umum ini. Kalau saya ilustrasikan, induk semangnya angkutan umum ini adanya Organda. Jadi Organda itu mempunyai fungsi melakukan komunikasi, pembinaan kepada operator-operator angkutan. Nah jika Organdanya memang bisa bekerja secara profesional, semestinya semuanya itu terkendalinya tidak semua langsung ke Dishubkominfo, tapi lewat Organda dulu. Tapi permasalahannya, Organda ini kan <i>Non-Government Organization</i> (NGO), kalau Ketuaanya tahu tupoksi, tahu mengembangkan jaringan, ya mungkin akan lebih bagus. Faktanya, dalam beberapa tempat Organda itu <i>tukcing – dibentuk cicing</i> , artinya dibentuk tapi tidak berjalan. Jadi Organda kerja atau tidak kerja, kami dari Dishubkominfo tidak bisa memberikan sanksi karena itu tadi, Organda sifatnya NGO atau hanya mitra kami.
I ₂	Yang terlibat itu ya Dishubkominfo, Organda, dan Kepolisian. Organda disini tugasnya mengayomi dan membantu dinas perhubungan dalam menertibkan angkutan umum. Organda mengarahkan, membina.
I ₃	Bisa dikatakan semua SKPD terkait, baik dari Dishub, Dinas PU. Peran Organda sendiri hanya memfasilitasi kendaraan untuk

	menghidupkan trayek dan uji kelayakan kendaraan (KIR). Jadi kalau pemilik angkutan mau memperpanjang trayek bisa melalui Organda, ada rekomendasi.
I ₄	Implementor utamanya sebetulnya Dishub ya, tapi seperti yang tadi saya bilang, kepolisian ini ikut melaksanakan perda itu tapi tidak secara langsung, karena hanya sebagai pendukung ketika ada penertiban bersama misalnya.

Q ₁₁ A	Bagaimana koordinasi yang dilakukan terkait pelaksanaan peraturan daerah tersebut? Apakah terjadi hambatan?
I ₁	Kita ada forum lalu lintas, itu terjemahan dari UU Nomor 22 Tahun 2009 juga dari PP Nomor 37 Tahun 2011. Forum lalu lintas itu salah satu isunya adalah menjawab isu-isu terkait juga permasalahan perhubungan dan transportasi. Di forum lalu lintas itu isinya ada lembaga pendidikan, ada lembaga pemerintah, ada juga dari masyarakat. Jadi isu-isunya disampaikan disitulah, lalu dipikirkan secara bersama-sama bagaimana solusinya walaupun alternatif dilakukannya belum tentu terjawab semuanya. Tapi nggak apa-apa, menjadi bahan pemikiran. Supaya kita itu nggak menjadi sasaran tembak disalahkan oleh masyarakat. Forum itu diadakannya setiap triwulan, setahun itu 4 kali kita mengundang masyarakat tertentu ya, bukan semua masyarakat jadi sesuai dengan permasalahan yang akan dibicarakan.
I ₂	Koordinasi tidak ada masalah. Koordinasi dilakukan lewat forum lalu lintas. Forum lalu lintas ini diadakan setiap 3 bulan sekali. Jadi setiap 3 bulan sekali ini kita cari permasalahan apa yang perlu dibahas. Yang terlibat ada dari kepolisian, media elektronik, dinas PU dan yang lain yang terlibat.
I ₃	Alhamdulillah tidak ada hambatan untuk koordinasi. Kita koordinasi didalam forum, per 3 bulan sekali dalam rapat pembahasan forum lalu lintas.
I ₄	Kalau kooordinasi kita kan ada di dalam forum lalu lintas ya. Ada tingkat kota dan kabupaten, meskipun polisinya yang ikut itu-itu aja. Dan karena kita polisi nasional, maka yang timbul, kalau ada kegiatan penertiban dari Dishub ya kita ikut. Tapi mekanismenya ada permohonan dari mereka (Dishubkominfo) ke kita. Intinya kita hanya pendamping sebetulnya mah, karena polisi dianggap lebih kuat lah, jadi kalau di-stop polisi akan cepat berhenti ketimbang jika di-stopin sama Dishub. Jadi hanya perkuatan aja atau backup deh. Kalau untuk penindakan/peneguran itu baik penindakan yuridis maupun non-

	yuridis itu dari Dishub.
--	--------------------------

4. Karakteristik Agen Pelaksana

Q ₁₂ A	Apakah Dishubkominfo sudah sesuai untuk melakukan perda tersebut?
I ₁	Menurut saya, kita sudah berusaha semaksimal mungkin melaksanakan aturan sesuai dengan apa yang ingin dicapai dari perda ini, yaitu tertibnya angkutan umum di Kota Serang, tetapi jika kita lihat dari berbagai sudut pandang, berbagai macam bentuk ketegasan yang kita lakukan itu belum efektif. Makanya saya berharap bisa berubah total itu dari lahirnya perwal mengenai jaringan trayek baru, karena memang masih banyak juga angkutan umum ini yang luar kota ya, yang bukan kewenangan Kota Serang misalnya angkutan Cilegon itu membuat warna sendiri menyerupai warna angkot Kota Serang. Jadi berebut penumpangnya gitu. Diantara para sopir sih pasti tau. Makanya saya ingin merubah warna angkot ini <i>full-body</i> , diharapkan ini menjadi salah satu jawaban. Karena begitu kita lakukan investigasi, ternyata tidak sesederhana itu. Mereka begitu juga ada deking-dekingannya juga, ada aparat ada ini ada itu, makanya susah juga kata saya.
I ₂	Sejauh ini Dishub melaksanakan tugas sesuai dengan perda.
I ₃	Kalau ditinjau dari Organda, menurut kami Dishub sudah melaksanakan peran dan fungsinya sesuai dengan aturan yang berlaku.
I ₅₋₁	Kalau menurut saya, untuk masalah ngaturnya gitu sih sudah sesuai ya. Tapi mungkin kondisi dan situasinya di Serang ini gak memungkinkan. Kalau penumpangnya banyak, kotanya luas ya mungkin bisa itu trayek tertib. Tapi disini kan paling yang rame ke arah Royal sama Rau, jadi trayek lain kalau mau dapat penumpang ya mau gak mau harus muter-muter bahkan sampai melanggar trayek. Jadi sebenarnya bukan Dishubnya nggak ngatur, itu kan sudah kewajiban dia. Tapi yang jadi masalah ini ya memang yang diaturnya aja susah.
I ₅₋₂	Kalau menurut saya, untuk masalah ngaturnya mah sudah sesuai. Tapi belum tegas, kalau sudah tegas mah gak mungkin acak-acakan trayeknya.
I ₅₋₃	Ya ngatur mah pasti sudah sesuai ya, kan itu sudah tugas mereka.

Q13 A	Bagaimana jadwal pengawasan atas pelaksanaan Perda tersebut? (khususnya pengawasan tentang trayek angkot)
I ₁	Pengawasan dilakukan secara rutin ya. Misalnya Wasdal (Pengawasan dan Pengendalian) yang dilakukan setiap bulan selama 10 hari. Yang terlibat itu ada dari kepolisian, polisi militer. Ada juga pengendalian mandiri (diluar Wasdal) kita lakukan, hanya memang terbatas di wilayah terminal. Jadi kalau operasi gabungan itu kita punya kewenangan di semua jalan, tapi pada saat mandiri kita kewenangannya hanya di dalam terminal dan diluar terminal dalam lingkup kecil, antara 100-200 meter lah radiusnya.
I ₂	Pengawasan ini dilakukan setiap hari ya, misalnya di Pakupatan, di Rau. Yang sulit ini di Rau, karena tumpahnya disana semua kan. Selain itu anggota juga terbatas disananya. Kendala lainnya juga pengawasan yang dilakukan hanya sampai jam 12 siang, tidak seperti di Pakupatan itu kan pagi sore ada. Sebenarnya percuma pengawasan hanya sampai jam 12, jadi bisa dibilang belum maksimal lah pengawasannya. Kemudian ada juga yang dinamakan Wasdal (Pengawasan dan Pengendalian) yang dilakukan setiap bulan selama 10 hari pengawasan. Ini seperti operasi gabungan gitu, yang terlibat ada dari Dishub, kepolisian, dan polisi militer.
I ₃	Jadwalnya mungkin setiap evaluasi, sekitar 3 bulan sekali untuk melaksanakan penertiban. Sebelum ada penindakan juga biasanya Dishub akan memberitahukan kepada Organda agar siapa-siapa yang trayeknya mati agar diperpanjang.
I ₄	Tentatif tergantung kemauan dari mereka (Dishubkominfo), karena mereka juga punya skala prioritas kan. Sebenarnya rutin sih, setiap tahun pasti ada, tapi <i>timing</i> -nya pasti berbeda.
I ₅₋₁	Iya kalau pengawasan terkait trayek suka rutin. Bulan-bulan kemarin juga abis ada operasi. Kadang operasinya di terminal, di Patung. Kadang Dishub sendiri kadang juga gabungan sama polisi. Cuma ya masih kurang maksimal ya, banyak mobil angkot luar kota yang di cat kota. Kayak mobil-mobil Pandeglang, Cilegon banyak yg di cat kota itu. Kalau lagi operasi gabungan mah banyak yang kena, tapi kalau hari biasa gini bebas-bebas aja.
I ₅₋₂	Pengawasan paling di Kepandean doang. Sekarang mah di Kepandean juga udah bebas lagi, sebentar doang. Jadi udah tertib sebentar, nanti ngacak lagi gitu.
I ₅₋₃	Soal pengawasannya itu menurut saya mah masa bodo aja. Kadang-kadang paling ada operasi. Kalau ada operasi baru, misal trayeknya mati tuh pada kena.

<p>Q₁₄ A</p>	<p>Apakah sanksi yang diberlakukan atas pelanggaran Perda? (misal: melanggar trayek)</p>
<p>I₁</p>	<p>Kita tetap melakukan pengawasan dan juga tindakan. Tindakannya itu berupa peringatan tertulis untuk menyesuaikan dengan jaringan trayek yang telah dikeluarkan oleh kita atau oleh pemerintah. Yang kedua, tindakannya adalah tindakan hukum. Berarti kalau dia maish melanggar, yang kita lakukan itu pertama peringatan tertulis udah, berarti kan penilangan. Terus yang terakhir itu tindakannya adalah mengkandangan angkutan tersebut. Tapi tindakan ini baru kita lakukan ketika angkot tersebut sudah diperingatkan/dikasih kesempatan tapi tetap ngeyel. Kemudian untuk besaran sanksi tilang/denda, itu wilayahnya pengadilan. Jadi kita hanya melakukan penilangan, kasih surat, sita dokumennya, dan dokumennya udah dikirim ke pengadilan yasudah pengadilan yang menentukan.</p>
<p>I₂</p>	<p>Sanksi ada sesuai undang-undang pasal 308 dan pasal 306. Sanksinya berupa penindakan (ditilang) yang dikirim ke pengadilan nanti ikut melaksanakan sidang.</p>
<p>I₃</p>	<p>Itu berbentuk surat tilang/penilangan.</p>
<p>I₄</p>	<p>Nah seperti tadi yang saya bilang, ada tindakan yuridis dan non-yuridis, itu yang melaksanakan dari Dishub bukan kita. Tilangnya berbentuk Tipiring (Tindak Pidana Ringan) ya tilang PJR (Polisi Jalan Raya) lah, bukan tilang kita loh. Karena di kita itu tidak ada tilang trayek.</p>
<p>I₅₋₁</p>	<p>Pelanggaran trayek sanksinya ditilang. Untuk besaran tarif tilangnya tergantung kesalahannya. Kalau matinya trayeknya doang bisa 30-40ribuan.</p>
<p>I₅₋₂</p>	<p>Biasanya sih ditilang, tapi saya belum pernah ditilang. Terus kadang suka gak ada sanksi juga sih. Soalnya kan mobilnya bukan trayek kotanya gitu, tapi di cat kota. Padahal angkot kota mah Dishub tahu semua, gak mungkin gak tahu, kan plat nomornya ada di Dishub semua, Dishub yang punya. Jadi sebenarnya mana yang trayek angkot Kota Serang dan mana yang bukan itu udah keliatan dari plat nomornya. Udah tahu Dishub mah.</p>
<p>I₅₋₃</p>	<p>Sanksinya biasanya tilang sih ya kalau lagi ada operasi. Tapi saya lihat dulu, kalau trayek mati dan ada operasi ya saya nggak narik. Jadi belum pernah kena gitu. Kemarin sih ada operasi gabungan, ada sih angkot yang pada kena, tapi saya mah nggak kena.</p>

5. Kondisi Sosial, Politik dan Ekonomi

Q15 A	Apakah kondisi sosial, politik dan ekonomi lingkungan mempengaruhi implementasi kebijakan ini?
I ₁	Yang paling berpengaruh sebenarnya lingkungan sosial. Dukungan dari lingkungan sosial sangatlah berperan penting, suatu kebijakan tidak akan terimplementasi secara sempurna jika masyarakatnya tidak mau bekerjasama, dalam hal ini khususnya sopir angkot itu sendiri ya pastinya. Nah untuk trayek ini, sopir-sopirnya itu masih susah untuk ditertibkan. Sebenarnya manusiawi ya, karena motifnya kan ekonomi, untuk kejar setoran gitu, tapi disisi lain juga menimbulkan ketidaknyamanan untuk masyarakat luas, karena mau naik angkot jadi susah, nggak jelas gitu.
I ₂	Kondisi sosial, politik dan ekonomi pastinya sangat memengaruhi proses implementasi kebijakan ya, karena ketiga hal itu saling berkaitan. Untuk di Kota Serang, menurut saya memang susah orang-orangnya untuk diatur, seperti tidak ada jeranya begitu.
I ₃	Ya sudah pasti kondisi sosial, politik dan ekonomi memengaruhi. Karena semua hal tersebut ada keterkaitannya dengan perda ini.

Q16 A	Seberapa besar dan bagaimana kebijakan dapat memengaruhi kondisi sosial-ekonomi kelompok sasaran?
I ₁	Regulasi atau Perda ini orientasinya menciptakan kelancaran dan keselamatan. Kalau bicara kelancaran berarti arus barang dan arus orang itu sesuai dengan aktivitas masyarakat, kalau aktivitas masyarakat tidak terganggu, maka multi-efeknya dari semua bidang, ekonomi masuk, pendidikan masuk, kesehatan masuk, termasuk politik. Kenapa politik? Karena kalau terjadi stagnasi jalan, biasanya orang protes, kan mempengaruhi tensi politik atau isu kemudian menyalahkan pemerintah, nah kalau sudah menyalahkan, nanti kan larinya ke masalah politik. Jadi multi-efeknya itu, kalau terjadi kelancaran, baik arus barang, arus orang, dan keselamatan itu terwujud ya semuanya akan menjadi lebih indah. Dunia usaha dan sektor-sektor lain tidak terganggu.
I ₂	Sebenarnya kalau mau menurut, akan menambah pemasukan sih. Cuma yang namanya jalur/trayek angkutan kota, ada gemuk ada kurus, maksudnya ada yang penumpangnya ramai dan ada yang sepi. Nah biasanya yang membuat pengemudi melanggar jalur ya karena sepi, sedangkan setoran harus.
I ₃	Itu bisa mendapat penghasilan secara maksimal untuk pemilik

	kendaraan dan juga untuk sopir.
I ₄	Pasti, pasti akan mempengaruhi. Sebetulnya setiap perumahan di Kota Serang ini sudah dijangkau angkot loh, Cipocok itu sudah ada angkotnya dari tahun 2001 tapi sampai sekarang gak ada angkot yang lewat Cipocok. Ke Bhayangkara itu ada angkotnya, ada jalurnya, trayek 01 itu. Cuma pemilik angkot tidak mau ambil (mengisi; lewat) trayek itu karena alasannya sepi. Akhirnya jalur gemuknya itu ya Rau-Royal-Pakupatan.
I ₅₋₁	Sampai saat ini sih karena trayeknya masih acak-acakaan, belum terasa ya efek positifnya ke ekonomi kita. Padahal kalau diatur dan tertib mungkin akan lebih enak, lebih bagus. Gak ada serobot-serobotan penumpang.
I ₅₋₂	Ya kalau udah tertib mah angkot kota menang sih, bagus angkot kota mah. Kalau udah tertib jadi memberikan keuntungan untuk sopir angkot kota gitu. Kalau udah tertib kan otomatis angkotnya sedikit. Sekarang mah angkotnya berapa kali lipat ini. Jadi sebenarnya angkot banyak banget ini bukan semuanya trayek kota. Orang trayek Cikande cat kota, trayek Cilegon cat kota, belum trayek Ciomas cat kota lagi, hampir semua. Soalnya trayek luar itu kan udah diganti mobil baru-baru itu ya, jadi mobil jelek-jeleknya di cat kota tapi sebenarnya mereka mah gak punya izin trayeknya, gak ngurus ke Dishub gitu.

Q ₁₇ A	Apakah elite politik yang ada mendukung implementasi kebijakan?
I ₁	Perda ini sudah disahkan, maka dapat dikatakan elite politik yang ada mendukung kebijakan ini.
I ₂	Menurut saya, elite politik pasti mendukung, karena ini kan untuk kepentingan masyarakat supaya dapat melayani penumpang dari asal ke tujuan.
I ₃	Sangat, sangat mendukung. Dewan selalu mendorong lah.

Q ₁₈ A	Bagaimana tanggapan publik tentang kebijakan/peraturan daerah tersebut?
I ₁	Kalau tanggapan publik dari beberapa produk hukum yang sudah kita keluarkan ini, baik melalui forum lalu lintas, termasuk juga melalui rapat-rapat dengan <i>stakeholder</i> terkait terutama Organda, itu pada dasarnya sangat mendukung terkait juga dengan angkutan kota.
I ₂	Kalau publik sih tidak ada masalah, malah semua masyarakat

	pengennya diatur trayek ini, tapi dari stakeholdernya ini kadang-kadang kurang maksimal.
I ₃	Ombudsman selalu mengevaluasi, menghimbau dan mengingatkan bilamana masih ada kekurangan-kekurangan baik di Dishub maupun Organda. Jadi untuk angkot ini juga sebetulnya ada supervisi dari ombudsman.
I ₅₋₁	Ya kalau saya sih kalau ada peraturan yang ngatur trayek gini saya setuju-setuju aja, malah nanti jadi lebih adil kan, semua jurusan kebagian penumpang.
I ₅₋₂	Atuh kalau saya mah setuju aja trayek diatur ini, soalnya kan biar merata gitu pendapatannya. Ditertibin nggak apa-apa, enak diterbin. Periksa semua angkot.
I ₅₋₃	Setuju aja saya trayek diatur kayak gini. Emang sebenarnya enak dirapihin. Soalnya apa ya, kalau kayak gini penumpangnya kadang mau naik ragu-ragu. Kasihan kalau tamu, maksudnya kalau dianya bukan orang Serang kan jadi bingung mau naik angkot.

6. Disposisi/Sikap Implementor

Q ₁₉ A	Bagaimana respons implementor atas kebijakan tersebut?
I ₁	Secara normatif dapat dikatakan bahwa implementor dalam hal ini Dishubkominfo Kota Serang ya belum siap, dari sisi tenaga juga belum, tapi kan kalau kita tidak siap terus, atau siapnya kapan, selamanya tidak akan siap. Jadi kita optimis aja karena ini kan kerja kolektif. Adapun nanti jika dalam implementasinya harus memakan waktu yang lebih lama ya kita ikuti prosesnya sambil terus melakukan perbaikan-perbaikan.
I ₂	Kalau bagi implementor khususnya Dishub, sebenarnya penertiban trayek ini berat, karena seperti kerja tidak ada hasilnya. Karena biasanya seminggu ada penertiban, nanti tertib tuh, tapi kalau sudah tidak ada penertiban, nanti balik lagi acak-acakan.

Q ₂₀ A	Apakah implementor memiliki pengetahuan dan pemahaman yang baik atas isi dan tujuan kebijakan tersebut?
I ₁	Setiap yang sudah kita gagas, itu berangkat <i>knowledge</i> , dari <i>skill</i> dan juga dari sikap. Apalagi kalau sudah menjadi Perda seperti ini, pasti sudah mengetahui dan memahami apa isi Perda itu. Nah persoalannya, setiap yang masuk di dinas ini/SKPD teknis kan tidak

	ada jaminan yang merancang kebijakan akan selamanya disini, bisa mutasi, bisa meninggal. Nah jadi pengetahuan yang ada sifatnya estafet, jadi karena organisasi adalah untuk kebutuhan publik, maka ya harus kita pikirkan dalam kondisi apapun. Dokumennya atau rancangan kebijakannya kan sudah ada, tinggal dilaksanakan secara estafet jika memang terjadi pergantian kepemimpinan di organisasi itu.
I ₂	Kalau mengenai pemahaman ini tergantung dari masing-masing <i>stakeholder</i> ya. Misalnya dari kepolisian, kan ga pasti hafal trayek mana-mana aja tanpa didampingi oleh kita.
I ₃	Saya kira pasti ya, karena mereka sebagai pelaksana utama dari perda itu jadi pasti memahami dengan baik apa-apa yang diatur dalam perda itu.

Q ₂₁ A	Bagaimana konsistensi sikap implementor dalam pelaksanaan kebijakan tersebut?
I ₁	Pengawasan terkait trayek pasti dilakukan. Artinya irama itu tetap jalan, hanya masalahnya jalannya kita itu ada yang didukung juga oleh <i>stakeholder</i> lain, ada yang biasa-biasa saja. Seperti trayek ini kan didalamnya ada penegakan hukum, berarti <i>stakeholder</i> lain yang terlibat ya Kepolisian. Jadi ya menurut saya, tetap itu pengawasan dilakukan walaupun tensinya ada turun ada naik sesuai dengan kebutuhan pada saat itu.
I ₂	Pengawasan dilakukan secara konsisten, ini anggota kan tiap hari pengawasan. Cuma yang namanya tenaga manusia ada batasnya, kita tidak melaksanakan pengawasan full 24 jam. Pengawasan tetap dilakukan setiap hari tapi fokusnya adalah pengawasan lalu lintasnya, kalau angkutan umum kan kita harus bekerjasama dengan <i>stakeholder</i> yang lain misalnya kepolisian.
I ₃	Kalau program itu memang selalu dijalankan secara terus menerus bahkan yang rutin itu forum lalu lintas, itu selalu dijalankan rutin per 3 bulan sekali.
I ₄	Sudah konsisten dilaksanakan, yang jadi masalah itu tadi lho aplikasi mereka sendiri. Artinya gini lho, udah disediakan lokasinya, udah disahkan menurut undang-undang dan aturan, nih kamu nih trayeknya 01 jalurnya ini, warnanya ini, tapi mereka tidak melaksanakan, terus yang salah siapa? Pasti yang disalahkan Dishub sama Polisi, padahal kan tidak seperti itu. Kan angkot itu tergantung <i>demand</i> , karena merintis itu sulit, ada gak angkot yang mau berkorban? Ada gak pengusaha yang mau berkorban? Masuk

	perumahan gak ada penumpang? Kan enggak.
I ₅₋₁	Pengawasannya iya konsisten. Ada aja sih pengawasan mah. Bulan-bulan kemarin juga ada pengawasan itu, tapi palingan sampai jam 1-2 siang, abis itu nanti bebas lagi. Pada ngacak lagi.
I ₅₋₂	Menurut saya sih pengawasan atau penertibannya ini kayak kurang konsisten ya. Ngawasin juga sampe siang doang, udah itu nanti bebas lagi. Ngawasannya paling di Rau, di Kepandean, sekarang di Rau aja udah nggak, di Kepandean juga jarang.

Q₂₂ A	Apakah pengawasan maupun penertiban trayek angkot dilakukan secara terus menerus?
I ₅₋₁	Iya terus-menerus, tapi ya begini belum rapi-rapi. Emang susah sih yang diaturnya juga.
I ₅₋₂	Ya penertiban ini sih suka ada aja, tapi kan sampe sekarang kondisinya masih gini-gini aja. Susah neng.
I ₅₋₃	Soal pengawasannya itu menurut saya mah masa bodo aja. Kadang-kadang paling ada operasi. Kalau ada operasi baru, misal trayeknya mati tuh pada kena.



**WALIKOTA SERANG
PROVINSI BANTEN**

**PERATURAN DAERAH KOTA SERANG
NOMOR 13 TAHUN 2014**

TENTANG

**PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI
DAN INFORMATIKA**

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA

WALIKOTA SERANG,

- Menimbang :
- a. bahwa Pemerintah Daerah mempunyai Kewenangan untuk mengatur dan mengurus rumah tangganya sendiri berdasarkan potensi dan kemampuan yang dimilikinya, sesuai dengan fungsinya untuk melakukan pembinaan, pengendalian dan pengawasan serta pengaturan terhadap bidang Perhubungan, Komunikasi dan Informatika;
 - b. bahwa Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan, Pariwisata, Komunikasi dan Informatika di Kota Serang perlu disesuaikan dikarenakan adanya perubahan landasan hukum yang menjadi dasar penyelenggaraan perhubungan, komunikasi dan informatika;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, perlu menetapkan Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika;
- Mengingat :
1. Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
 2. Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722);
 3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2007 tentang Pembentukan Kota Serang di Provinsi Banten (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 98, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4748);
 4. Undang-undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4846);
 5. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);

6. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956);
7. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
8. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 146, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5065);
9. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 244, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5587);
10. Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 61, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5221);
11. Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 120, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5317);
12. Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2013 tentang Pelaksanaan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 38, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5403);
13. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);
14. Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2013 Nomor 193, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5468);
15. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
16. Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 5 Tahun 2014 tentang Pembentukan dan Susunan Organisasi Dinas Daerah Kota Serang (Lembaran Daerah Kota Serang Tahun 2014 Nomor 5);

Dengan Persetujuan Bersama

DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA SERANG

**dan
WALIKOTA SERANG**

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : **PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN
PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA.**

**B A B I
KETENTUAN UMUM**

Pasal 1

Dalam Peraturan Daerah ini, yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Daerah Kota Serang.
2. Pemerintahan Daerah adalah penyelenggaraan urusan pemerintah oleh Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah menurut asas otonomi dan tugas pembantuan dengan prinsip otonomi seluas-luasnya dalam sistem dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia Tahun 1945.
3. Pemerintah Daerah adalah Walikota beserta Perangkat Daerah sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah.
4. Walikota adalah Walikota Serang.
5. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Serang.
6. Dinas adalah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.
7. Kepala Dinas adalah Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.
8. Penyelenggaraan adalah kegiatan yang meliputi pengaturan, pembinaan, pembangunan dan pengawasan sesuai dengan kewenangannya.
9. Perhubungan adalah kegiatan yang menghubungkan dari satu tempat ke tempat yang lain dalam satu wilayah yang meliputi bidang darat, laut, dan udara.
10. Perhubungan Darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang.
11. Perhubungan Udara adalah segala bentuk transportasi menggunakan udara untuk mengangkut penumpang atau barang.
12. Perhubungan Laut adalah segala bentuk transportasi menggunakan laut untuk mengangkut penumpang atau barang.
13. Badan Hukum adalah suatu bentuk badan usaha yang meliputi perseroan terbatas, perseroan komanditer, perseroan lainnya, Badan Usaha Milik Negara atau Daerah dengan nama dan bentuk apapun, persekutuan, perkumpulan, firma, kongsi, koperasi, yayasan atau organisasi yang sejenisnya, lembaga, dana pensiun, bentuk usaha tetap serta bentuk badan usaha lainnya.
14. Pejabat yang ditunjuk adalah Pejabat di lingkungan Pemerintah Daerah yang berwenang dalam Penyelenggaraan di Bidang Perhubungan.

15. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya.
16. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
17. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
18. Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah serangkaian Simpul dan/atau ruang kegiatan yang saling terhubung untuk penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
19. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah Ruang Lalu Lintas, Terminal, dan Perlengkapan Jalan yang meliputi marka, rambu, Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas, alat pengendali dan pengamanan Pengguna Jalan, alat pengawasan dan pengamanan Jalan, serta fasilitas pendukung.
20. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor.
21. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
22. Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan.
23. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
24. Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.
25. Jalan adalah seluruh bagian Jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu Lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.
26. Terminal adalah pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan.
27. Parkir adalah keadaan Kendaraan berhenti atau tidak bergerak untuk beberapa saat dan ditinggalkan pengemudinya.
28. Rambu Lalu Lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan.
29. Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan Jalan atau di atas permukaan Jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus Lalu Lintas dan membatasi daerah kepentingan Lalu Lintas.

30. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur Lalu Lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas Jalan.
31. Sepeda Motor adalah Kendaraan Bermotor beroda dua dengan atau tanpa rumah-rumah dan dengan atau tanpa kereta samping atau Kendaraan Bermotor beroda tiga tanpa rumah-rumah.
32. Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
33. Manajemen dan rekayasa lalu lintas adalah serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas.
34. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan selanjutnya disingkat Forum, adalah wahana koordinasi antar instansi penyelenggara Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
35. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
36. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi suatu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
37. Penguji adalah setiap Tenaga Penguji yang dinyatakan memenuhi kualifikasi teknis tertentu dan diberikan sertifikat serta tanda kualifikasi teknis sesuai dengan jenjang kualifikasinya.
38. Kendaraan Wajib Uji adalah setiap kendaraan yang berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku wajib diujikan untuk menentukan kelaikan jalan.
39. Persyaratan Teknis adalah persyaratan tentang susunan, peralatan, perlengkapan, ukuran, bentuk, karoseri, pemuatan, rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya, emisi gas buang, penggunaan, penggandengan dan penempelan kendaraan bermotor.
40. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.
41. Kereta Gandengan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang seluruh bebannya ditumpu oleh alat itu sendiri dan dirancang untuk ditarik oleh kendaraan bermotor.
42. Kereta Tempelan adalah suatu alat yang dipergunakan untuk mengangkut barang yang dirancang untuk ditarik dan sebagian bebannya ditumpu oleh kendaraan penariknya.
43. Pengujian Kendaraan bermotor adalah serangkaian kegiatan menguji dan atau memeriksa bagian-bagian atau komponen-komponen kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
44. Pengujian Berkala kendaraan bermotor yang selanjutnya disebut uji berkala adalah pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara

berkala terhadap setiap kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus.

45. Buku Uji adalah tanda bukti lulus uji berbentuk buku berisi data dan legitimasi hasil pengujian setiap kendaraan wajib uji.
46. Tanda Uji adalah tanda bukti lulus uji berbentuk plat dan tanda samping yang berisi data mengenai kode wilayah pengujian, nomor uji kendaraan, nomor kendaraan dan masa berlaku uji berkala yang dipasang/ditempatkan secara permanen ditempat tertentu pada kendaraan.
47. Dampak Lalu Lintas adalah pengaruh perubahan tingkat pelayanan lalu lintas yang diakibatkan oleh suatu kegiatan pembangunan dan aktivitas lainnya pada unsur-unsur jaringan transportasi.
48. Analisis Dampak Lalu Lintas yang selanjutnya disebut ANDALALIN adalah serangkaian kegiatan kajian mengenai dampak lalu lintas dari pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang hasilnya dituangkan dalam bentuk dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas.
49. Tim penyusun adalah tim yang memiliki kompetensi pada kualifikasi tertentu yang menyusun dokumen Analisis Dampak Lalu Lintas.
50. Tim Evaluasi adalah tim yang memenuhi persyaratan dan/atau yang memiliki kompetensi untuk menilai serta mengevaluasi dokumen hasil Analisis Dampak Lalu Lintas yang disampaikan oleh pengembang atau pembangun.
51. Kompetensi adalah kemampuan personil untuk mengerjakan suatu tugas dan pekerjaan yang dilandasi oleh pengetahuan, keterampilan dan sikap kerja yang dapat dipertanggungjawabkan.
52. Perkeretaapian adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas prasarana, sarana, dan sumber daya manusia, serta norma, kriteria, persyaratan, dan prosedur untuk penyelenggaraan transportasi kereta api.
53. Kereta api adalah sarana perkeretaapian dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api.
54. Prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan.
55. Jalur kereta api adalah jalur yang terdiri atas rangkaian petak jalan rel yang meliputi ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api, termasuk bagian atas dan bawahnya yang diperuntukkan bagi lalu lintas kereta api.
56. Jaringan jalur kereta api adalah seluruh jalur kereta api yang terkait satu dengan yang lain yang menghubungkan berbagai tempat sehingga merupakan satu sistem.
57. Jalur kereta api khusus adalah jalur kereta api yang digunakan secara khusus oleh badan usaha tertentu untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tersebut.
58. Fasilitas operasi kereta api adalah segala fasilitas yang diperlukan agar kereta api dapat dioperasikan.
59. Sarana perkeretaapian adalah kendaraan yang dapat bergerak di jalan rel.

60. Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, atau badan hukum Indonesia yang khusus didirikan untuk perkeretaapian.
61. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api.
62. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang.
63. Lalu lintas kereta api adalah gerak sarana perkeretaapian di jalan rel.
64. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api.
65. Awak Sarana Perkeretaapian adalah orang yang ditugaskan di dalam kereta api oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian selama perjalanan kereta api.
66. Penyelenggara prasarana perkeretaapian adalah pihak yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.
67. Penyelenggara sarana perkeretaapian adalah badan usaha yang mengusahakan sarana perkeretaapian umum.
68. Setiap orang adalah orang perseorangan atau korporasi.
69. Informasi Publik adalah informasi yang dihasilkan, disimpan, dikelola, dikirim, dan/atau diterima oleh suatu Badan Publik yang berkaitan dengan penyelenggara dan penyelenggaraan negara dan/atau penyelenggara dan penyelenggaraan Badan Publik lainnya sesuai dengan Undang-Undang tentang Keterbukaan Informasi Publik serta informasi lain yang berkaitan dengan kepentingan publik.
70. Pelayaran adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan di perairan, kepelabuhanan serta keamanan dan keselamatan pelayaran.
71. Pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan di sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan ekonomi yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.
72. Kepelabuhanan adalah meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan pelabuhan dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi pelabuhan untuk menunjang kelancaran tempat perpindahan intra dan atau antar moda.
73. Kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin atau ditunda termasuk kendaraan air yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air serta alat apung dan bangunan terapung tidak berpindah-pindah.

74. Petugas Dinas adalah pegawai pada Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika yang diberi tugas untuk mengatur lalu lintas dan angkutan.
75. Sertifikat Kelaikan adalah pernyataan secara tertulis atau dalam bentuk tanda segel, atau bentuk lain oleh dinas dan instansi teknis pemerintah yang memiliki kewenangan atas suatu fungsi peralatan, prosedur, proses yang dinyatakan aman bagi kesehatan dan keselamatan umum.
76. Pos adalah pelayanan lalu lintas surat pos, uang, barang dan pelayanan jasa lainnya oleh badan yang ditugasi menyelenggarakan Pos.
77. Telekomunikasi adalah setiap pemancaran, penerimaan dari setiap informasi dalam bentuk tanda-tanda, isyarat, tulisan, gambar, suara dan bunyi melalui sistem kawat, optik, radio atau sistem elektromagnetik lainnya.
78. Alat Komunikasi adalah setiap alat perlengkapan yang digunakan dalam bertelekomunikasi.
79. Perangkat Telekomunikasi adalah sekelompok alat telekomunikasi yang memungkinkan bertelekomunikasi.
80. Pemancar Radio adalah alat yang menggunakan dan memancarkan gelombang radio.
81. Jaringan Telekomunikasi adalah rangkaian perangkat telekomunikasi dan kelengkapannya yang digunakan dalam bertelekomunikasi untuk memenuhi kebutuhan bertelekomunikasi dengan menggunakan jaringan telekomunikasi.
82. Jasa Telekomunikasi adalah layanan telekomunikasi untuk memenuhi kebutuhan bertelekomunikasi dengan menggunakan jaringan telekomunikasi.
83. Penyelenggara Telekomunikasi adalah Perseroan, Koperasi, Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Negara dan Instansi Pertahanan dan Keamanan.
84. Penyelenggaraan Telekomunikasi adalah kegiatan Penyediaan dan peraturan sarana dan/atau fasilitas telekomunikasi sehingga memungkinkan terselenggaranya telekomunikasi.
85. Penyelenggaraan Telekomunikasi Khusus adalah penyelenggaraan komunikasi yang sifat, peruntukan dan pengoperasiannya khusus.
86. Amatir Radio adalah setiap orang yang diberi izin karena berminat dalam teknik radio dengan tujuan pribadi tanpa maksud keuntungan keuangan serta digunakan untuk kegiatan latihan diri selain berkomunikasi dan penyidikan-penyidikan teknik.
87. Radio Antar Penduduk adalah setiap orang yang diberi izin untuk berkomunikasi yang bertujuan untuk kegiatan kemasyarakatan yang meliputi antara lain kegiatan kepramukaan, olah raga, kesenian, sosial, ketertiban dan gangguan Keamanan Negara.
88. Warung Internet yang selanjutnya disebut Warnet adalah tempat yang disediakan untuk pelayanan jasa internet untuk umum yang ditunggu baik bersifat sementara maupun tetap.
89. Warung Telekomunikasi yang selanjutnya disebut Wartel adalah tempat yang disediakan untuk pelayanan jasa telekomunikasi untuk umum yang ditunggu baik bersifat sementara maupun tetap.

90. Pengusaha Jasa Titipan adalah kegiatan yang dilakukan oleh penyelenggara untuk menerima, membawa dan atau menyampaikan surat pos jenis tertentu, paket dan uang dari pengirim kepada penerima dengan memungut biaya.
91. Filateli adalah kegemaran mengumpulkan dan mempelajari prangko dan hal-hal yang berkaitan dengan prangko dan keprangkoan.
92. Instalasi Kabel Rumah/Gedung yang selanjutnya disebut IKR/G adalah Saluran kabel yang melingkupi Kabel Terminal Batas (KTB) atau rangka pembagi utama/rangka pembagi internal perkawatan dan soket yang dipasang di dalam rumah/gedung milik pelanggan.
93. Menara adalah bangunan khusus yang berfungsi sebagai sarana penunjang untuk menempatkan peralatan telekomunikasi yang desain atau bentuk konstruksinya disesuaikan dengan keperluan penyelenggaraan telekomunikasi.
94. Menara Bersama adalah menara telekomunikasi yang digunakan secara bersama-sama oleh penyelenggara telekomunikasi.
95. Penyelenggaraan Jasa Telekomunikasi adalah kegiatan penyediaan dan atau pelayanan jasa telekomunikasi yang memungkinkan terselenggaranya telekomunikasi.
96. Pemancar Radio adalah alat telekomunikasi yang menggunakan dan memancarkan gelombang radio.

Pasal 2

- (1) Ruang lingkup penyelenggaraan perhubungan meliputi:
 - a. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ);
 - b. Pelayaran;
 - c. Penerbangan; dan
 - d. Perkeretaapian.
- (2) Ruang lingkup penyelenggaraan Komunikasi dan Informatika meliputi:
 - a. Pos dan Telekomunikasi; dan
 - b. Penyelenggaraan Informasi dan Komunikasi Publik.

BAB II

JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN

Bagian Kesatu

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Pasal 3

- (1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 4

- (1) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 memuat:
 - a. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan lingkup daerah;

- b. arah dan kebijakan peranan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam keseluruhan moda transportasi;
 - c. rencana lokasi dan kebutuhan Simpul; dan
 - d. rencana kebutuhan Ruang Lalu Lintas.
- (2) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan disusun berdasarkan kebutuhan transportasi dan Ruang Kegiatan yang berskala daerah.
- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan arahan dan pedoman untuk:
- a. pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. integrasi antar dan intra moda transportasi;
 - c. penyusunan rencana umum lalu lintas dan angkutan jalan;
 - d. penyusunan rencana umum jaringan jalan;
 - e. penyusunan rencana umum jaringan trayek angkutan perkotaan;
 - f. penyusunan rencana umum jaringan lintas angkutan barang;
 - g. pembangunan Simpul; dan
 - h. pengembangan teknologi dan industri lalu lintas dan angkutan jalan.

Pasal 5

- (1) Penyusunan rancangan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan kota dilakukan oleh Walikota.
- (2) Penyusunan rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan memperhatikan:
- a. dokumen rencana tata ruang wilayah nasional;
 - b. dokumen rencana tata ruang wilayah provinsi;
 - c. dokumen rencana tata ruang wilayah kota;
 - d. dokumen rencana pembangunan jangka panjang daerah kota;
 - e. dokumen rencana induk perkeretaapian kota;
 - f. dokumen rencana induk pelabuhan nasional;
 - g. dokumen rencana induk nasional bandar udara;
 - h. dokumen rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan nasional; dan
 - i. dokumen rencana induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan provinsi.

Pasal 6

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ditetapkan dengan Peraturan Walikota setelah mendapat pertimbangan Gubernur dan Menteri.

Bagian Kedua Perlengkapan Jalan

Pasal 7

- (1) Setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa:
- a. Rambu Lalu Lintas;

- b. Marka Jalan;
 - c. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - d. alat penerangan jalan;
 - e. alat pengendali dan pengaman Pengguna Jalan;
 - f. alat pengawasan dan pengamanan jalan;
 - g. fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan
 - h. fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.
- (2) Penentuan lokasi, pengadaan, dan pemasangan perlengkapan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan berdasarkan hasil analisis manajemen dan rekayasa lalu lintas.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai Perlengkapan jalan diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Ketiga
Terminal Penumpang Type C

Pasal 8

- (1) Untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan diselenggarakan Terminal penumpang type c.
- (2) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
- a. lokasi;
 - b. teknis; dan
 - c. pelayanan.
- (3) Terminal penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan perkotaan atau perdesaan ditetapkan dengan Keputusan Walikota.
- (4) Ketentuan mengenai Terminal penumpang type c diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Ketiga
Fasilitas Parkir Umum

Paragraf 1

Fasilitas Parkir Umum di Luar Ruang Milik Jalan

Pasal 9

- (1) Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan dapat berupa taman parkir dan/atau gedung parkir.
- (2) Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.
- (3) Fasilitas parkir sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (2) harus berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.
- (4) Penetapan lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus memperhatikan:
- a. rencana umum tata ruang;

- b. analisis dampak lalu lintas;
 - c. kemudahan bagi pengguna jasa; dan
 - d. kelestarian fungsi lingkungan hidup.
- (5) Lokasi fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan dengan Keputusan Walikota.

Paragraf 2
Perizinan

Pasal 10

- (1) Penyediaan fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib memiliki izin.
- (2) Penyelenggaraan fasilitas parkir di luar ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilakukan oleh perseorangan Warga Negara Indonesia dan/atau Badan Hukum Indonesia berupa:
- a. usaha khusus perparkiran; atau
 - b. penunjang usaha pokok.
- (3) Izin penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Walikota.
- (4) Dalam penyelenggaraan fasilitas parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (3), Walikota melakukan pengawasan secara berkala.

Paragraf 3

Kewajiban Penyelenggara Fasilitas Parkir di Luar Ruang Milik Jalan

Pasal 11

- (1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan wajib:
- a. menyediakan tempat parkir sesuai dengan standar teknis yang ditentukan;
 - b. melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, waktu, ketersediaan ruang parkir, dan informasi fasilitas parkir khusus;
 - c. memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir dengan aman, selamat dan kelancaran lalu lintas;
 - d. menjaga keamanan kendaraan yang diparkir;
 - e. memberikan tanda bukti dan tempat parkir; dan
 - f. mengganti kerugian kehilangan dan kerusakan kendaraan yang diparkir sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Dalam hal pengguna jasa parkir telah memasuki area parkir dan tidak mendapatkan tempat parkir, dibebaskan dari biaya parkir.
- (3) Standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi:
- a. kebutuhan ruang parkir;
 - b. persyaratan satuan ruang parkir;
 - c. komposisi peruntukkan;
 - d. alinyemen;
 - e. kemiringan;
 - f. ketersediaan fasilitas Pejalan Kaki;
 - g. alat penerangan;
 - h. sirkulasi kendaraan;
 - i. fasilitas pemadam kebakaran;
 - j. fasilitas pengaman; dan
 - k. fasilitas keselamatan.

- (4) Selain memenuhi standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3), fasilitas parkir di dalam gedung harus memenuhi persyaratan:
 - a. konstruksi bangunan sesuai ketentuan peraturan perundang undangan;
 - b. *ramp up* dan *ramp down*;
 - c. sirkulasi udara;
 - d. radius putar; dan
 - e. jalur keluar darurat.
- (5) Dalam pembangunan fasilitas parkir, penyelenggara fasilitas parkir harus mendapatkan rekomendasi atas pemenuhan persyaratan standar teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (3) dan/atau ayat (4).
- (6) Rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (5) diberikan oleh Walikota untuk gedung parkir.

Paragraf 4

Fasilitas Parkir di Dalam Ruang Milik Jalan

Pasal 12

- (1) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan hanya dapat diselenggarakan di tempat tertentu pada jalan yang harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas dan/atau Marka Jalan.
- (2) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diperuntukkan untuk sepeda dan kendaraan bermotor.
- (3) Fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi persyaratan:
 - a. paling sedikit memiliki 2 (dua) lajur per arah;
 - b. dapat menjamin keselamatan dan kelancaran lalu lintas;
 - c. mudah dijangkau oleh pengguna jasa;
 - d. kelestarian fungsi lingkungan hidup;
 - e. dan tidak memanfaatkan fasilitas Pejalan Kaki.
- (4) Parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dilarang dilakukan di:
 - a. tempat penyeberangan Pejalan Kaki atau tempat penyeberangan sepeda yang telah ditentukan;
 - b. jalur khusus Pejalan Kaki;
 - c. jalur khusus sepeda;
 - d. tikungan;
 - e. jembatan;
 - f. tempat yang mendekati perlintasan sebidang;
 - g. tempat yang mendekati persimpangan/kaki persimpangan;
 - h. muka pintu keluar masuk pekarangan/pusat kegiatan;
 - i. tempat yang dapat menutupi Rambu Lalu Lintas atau Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas;
 - j. berdekatan dengan keran pemadam kebakaran atau sumber air untuk pemadam kebakaran; atau
 - k. pada ruas dengan tingkat kemacetan tinggi.
- (5) Lokasi fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan ditetapkan dengan Keputusan Walikota.
- (6) Penetapan lokasi parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (5) dilaksanakan melalui forum lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan tingkatannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 13

- (1) Penyediaan fasilitas parkir di dalam ruang milik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 12 dapat dipungut tarif sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (2) Penyelenggara parkir di dalam ruang milik jalan wajib:
 - a. menyediakan tempat parkir yang sesuai standar teknis yang ditentukan;
 - b. melengkapi fasilitas parkir paling sedikit berupa rambu, marka dan media informasi tarif, dan waktu;
 - c. memastikan kendaraan keluar masuk satuan ruang parkir yang aman dan selamat dengan memprioritaskan kelancaran lalu lintas;
 - d. menjaga keamanan kendaraan yang diparkir; dan
 - e. mengganti kerugian kehilangan atau kerusakan kendaraan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Pengguna parkir di dalam ruang milik jalan wajib:
 - a. mematuhi ketentuan tentang tata cara parkir dan tata cara berlalu lintas; dan
 - b. mematuhi tata tertib yang dikeluarkan oleh penyelenggara parkir.
- (4) Penyelenggara parkir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat bekerjasama dengan pihak ketiga sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Paragraf 5

Tempat Parkir Khusus

Pasal 14

- (1) Penyelenggara fasilitas parkir untuk umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 wajib menyediakan tempat parkir khusus untuk:
 - a. penyandang cacat;
 - b. manusia usia lanjut; dan
 - c. wanita hamil.
- (2) Tempat parkir khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit memenuhi persyaratan:
 - a. kemudahan akses menuju dari dan/atau ke bangunan/fasilitas yang dituju;
 - b. tersedia ruang bebas yang memudahkan masuk dan keluar dari kendaraannya;
 - c. dipasang tanda parkir khusus; dan
 - d. tersedia *ramp* trotoar di kedua sisi kendaraan.

Bagian Keempat

Pengujian berkala Kendaraan Bermotor

Pasal 15

- (1) Pengujian berkala kendaraan bermotor diwajibkan untuk mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kereta gandengan dan kereta tempelan yang dioperasikan di jalan.
- (2) Pengujian berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi kegiatan:
 - a. pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor; dan
 - b. pengesahan hasil uji.
- (3) Kegiatan pemeriksaan dan pengujian fisik Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dilaksanakan oleh:
 - a. unit pelaksana pengujian;

- b. unit pelaksana pengujian swasta yang mendapatkan izin dari Pemerintah Daerah.

Pasal 16

- (1) Pemeriksaan dan pengujian fisik mobil penumpang umum, mobil bus, mobil barang, kendaraan khusus, kereta gandengan, dan kereta tempelan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) huruf a meliputi pengujian terhadap persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Pengujian terhadap persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. susunan;
 - b. perlengkapan;
 - c. ukuran;
 - d. karoseri; dan
 - e. rancangan teknis kendaraan bermotor sesuai dengan peruntukannya.
- (3) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya meliputi:
 - a. emisi gas buang Kendaraan Bermotor;
 - b. tingkat kebisingan;
 - c. kemampuan rem utama;
 - d. kemampuan rem parkir;
 - e. kincup roda depan;
 - f. kemampuan pancar dan arah sinar lampu utama;
 - g. akurasi alat penunjuk kecepatan; dan
 - h. kedalaman alur ban.
- (4) Pengujian terhadap persyaratan laik jalan kereta gandengan dan kereta tempelan meliputi uji kemampuan rem, kedalaman alur ban, dan uji sistem lampu.
- (5) Bukti lulus uji berkala hasil pemeriksaan dan pengujian fisik sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa pemberian kartu uji dan tanda uji.
- (6) Kartu uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan identitas pemilik, spesifikasi teknis, hasil uji, dan masa berlaku hasil uji.
- (7) Tanda uji berkala sebagaimana dimaksud pada ayat (5) memuat keterangan tentang identifikasi kendaraan bermotor dan masa berlaku hasil uji.

Pasal 17

- (1) Pengesahan hasil uji sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) huruf b diberikan oleh:
 - a. petugas yang memiliki kompetensi; dan
 - b. petugas swasta yang memiliki kompetensi.
- (2) Kompetensi petugas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan sertifikat tanda lulus pendidikan dan pelatihan.

Pasal 18

Ketentuan lebih lanjut mengenai uji berkala diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Kelima
Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas
Pasal 19

- (1) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan Jalan dan gerakan Lalu Lintas dalam rangka menjamin Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (2) Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan:
 - a. penetapan prioritas angkutan massal melalui penyediaan lajur atau jalur atau jalan khusus;
 - b. pemberian prioritas keselamatan dan kenyamanan Pejalan Kaki;
 - c. pemberian kemudahan bagi penyandang cacat;
 - d. pemisahan atau pemilahan pergerakan arus Lalu Lintas berdasarkan peruntukan lahan, mobilitas, dan aksesibilitas;
 - e. pepaduan berbagai moda angkutan;
 - f. pengendalian Lalu Lintas pada persimpangan;
 - g. pengendalian Lalu Lintas pada ruas jalan; dan/atau
 - h. perlindungan terhadap lingkungan.
- (3) Manajemen dan rekayasa lalu lintas merupakan kegiatan yang meliputi:
 - a. perencanaan;
 - b. pengaturan;
 - c. perengkayasa;
 - d. pemberdayaan; dan
 - e. pengawasan.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai Pelaksanaan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 19 diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Keenam
Analisis Dampak Lalu Lintas
Pasal 20

- (1) Setiap rencana pembangunan pusat kegiatan, permukiman dan infrastruktur yang akan menimbulkan gangguan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan wajib dilakukan analisis dampak lalu lintas.
- (2) Analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sekurang-kurangnya memuat:
 - a. analisis bangkitan dan tarikan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - b. simulasi kinerja Lalu Lintas tanpa dan dengan adanya pengembangan;
 - c. rekomendasi dan rencana implementasi penanganan dampak;
 - d. tanggung jawab Pemerintah Daerah dan pengembang atau pembangun dalam penanganan dampak; dan
 - e. rencana pemantauan dan evaluasi.
- (3) Hasil analisis dampak lalu lintas merupakan salah satu persyaratan pengembang atau pembangun untuk memperoleh izin Pemerintah Daerah, meliputi:

- a. izin lokasi;
 - b. izin mendirikan bangunan; atau
 - c. izin pembangunan bangunan gedung dengan fungsi khusus sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) disusun dalam bentuk dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
 - (5) Hasil analisis dampak lalu lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (3) harus mendapat persetujuan dari Walikota untuk jalan kota.
 - (6) Untuk memberikan persetujuan sebagaimana dimaksud dalam pada ayat (5), Walikota sesuai dengan kewenangannya membentuk tim evaluasi dokumen hasil analisis dampak lalu lintas.
 - (7) Ketentuan lebih lanjut mengenai penyelenggaraan analisis dampak lalu lintas diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Ketujuh
Pengawasan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas
dan Angkutan Jalan

Pasal 21

- (1) Pengawasan terhadap pelaksanaan program Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan meliputi:
 - a. audit;
 - b. inspeksi; dan
 - c. pengamatan dan pemantauan.
- (2) Audit bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (3) Audit bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dilaksanakan oleh auditor independen yang ditentukan oleh pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (4) Inspeksi bidang Keamanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- (5) Inspeksi bidang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dilaksanakan secara periodik berdasarkan skala prioritas oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (6) Pengamatan dan pemantauan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c wajib dilaksanakan secara berkelanjutan oleh setiap pembina Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (7) Hasil pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditindaklanjuti dengan tindakan korektif dan/atau penegakan hukum.
- (8) Pasal 207
Ketentuan lebih lanjut mengenai pengawasan Keamanan dan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 206 ayat (1) diatur dengan peraturan pemerintah.

Bagian Ketujuh
Angkutan Orang dan/atau Barang

Paragraf 1
Umum

Pasal 22

- (1) Angkutan orang dan/atau barang dapat menggunakan:
 - a. Kendaraan Bermotor; dan
 - b. Kendaraan Tidak Bermotor.
- (2) Kendaraan Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a dikelompokkan dalam:
 - a. sepeda motor;
 - b. Mobil Penumpang;
 - c. Mobil Bus; dan
 - d. Mobil Barang.
- (3) Kendaraan Tidak Bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi:
 - a. Kendaraan yang digerakan oleh tenaga orang; dan
 - b. Kendaraan yang ditarik oleh tenaga hewan.

Paragraf 2
Penyediaan Angkutan Umum

Pasal 23

- (1) Angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan Angkutan orang dan/atau barang yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.
- (2) Pemerintah Daerah bertanggung jawab atas penyelenggaraan Angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dengan Kendaraan Bermotor Umum.
- (3) Pemerintah daerah menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang dan/atau barang dalam daerah.

Paragraf 3
Penyediaan Angkutan Orang
dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 24

- (1) Pemerintah daerah menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan orang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 22 ayat (3) meliputi:
 - a. penetapan Rencana Umum Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum untuk Angkutan orang dalam Trayek;
 - b. penyediaan prasarana dan fasilitas pendukung Angkutan umum;
 - c. pelaksanaan penyelenggaraan perizinan Angkutan umum;
 - d. penyediaan Kendaraan Bermotor Umum;
 - e. pengawasan terhadap pelaksanaan standar pelayanan minimal Angkutan orang yang telah ditetapkan;
 - f. penciptaan persaingan yang sehat pada industri jasa Angkutan umum; dan
 - g. pengembangan sumber daya manusia di bidang Angkutan umum.
- (2) untuk menjamin penyediaan angkutan umum Pemerintah Daerah dapat mengikut sertakan partisipasi sektor swasta.

Paragraf 4
Penyediaan Angkutan barang
dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 25

Angkutan barang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

- a. Angkutan barang umum; dan
- b. Angkutan barang khusus.

Pasal 26

- (1) Angkutan barang umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 huruf a merupakan Angkutan barang pada umumnya yang tidak berbahaya dan tidak memerlukan sarana khusus.
- (2) Angkutan barang khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 huruf b merupakan angkutan yang menggunakan mobil barang yang dirancang khusus sesuai dengan sifat dan bentuk barang yang diangkut.
- (3) Barang khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
 - a. barang berbahaya; dan
 - b. barang tidak berbahaya, yang memerlukan sarana khusus.
- (4) Angkutan barang khusus berbahaya yang memerlukan sarana khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a paling sedikit:
 - a. barang yang mudah meledak;
 - b. gas mampat, gas cair, gas terlarut pada tekanan atau temperatur tertentu;
 - c. cairan mudah menyala;
 - d. padatan mudah menyala;
 - e. bahan penghasil oksidan;
 - f. racun dan bahan yang mudah menular;
 - g. barang yang bersifat radioaktif;
 - h. barang yang bersifat korosif; dan/atau
 - i. barang khusus berbahaya lainnya.
- (5) Angkutan barang khusus tidak berbahaya yang memerlukan sarana khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf b paling sedikit:
 - a. benda yang berbentuk curah atau cair;
 - b. peti kemas;
 - c. tumbuhan;
 - d. hewan hidup; dan/atau
 - e. alat berat

Pasal 27

Pemerintah daerah menjamin tersedianya Angkutan umum untuk jasa Angkutan barang dilakukan dalam hal:

- a. menjaga ketersediaan dan kelangsungan pelayanan Angkutan barang;
- b. penanganan kondisi darurat; dan
- c. tidak terdapat pelayanan oleh pihak swasta.

Paragraf 5

Penyediaan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum

Pasal 28

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas:

- a. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek; dan

- b. angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek.

Pasal 29

- (1) Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf a meliputi:
- a. Angkutan antarkota dalam provinsi;
 - b. Angkutan perkotaan; atau
 - c. Angkutan perdesaan.
- (2) Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus memenuhi kriteria:
- a. memiliki rute tetap dan teratur;
 - b. terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan Penumpang di Terminal untuk Angkutan antar; dan
 - c. menaikkan dan menurunkan Penumpang pada tempat yang ditentukan untuk Angkutan perkotaan dan perdesaan.
- (3) Tempat yang ditentukan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c dapat berupa:
- a. Terminal;
 - b. halte; dan/atau
 - c. rambu pemberhentian Kendaraan Bermotor Umum.
- (4) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dalam Trayek meliputi:
- a. Mobil Penumpang umum; dan/atau
 - b. Mobil Bus umum.

Pasal 30

- (1) Jaringan Trayek dan kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum disusun berdasarkan:
- a. rencana tata ruang;
 - b. tingkat permintaan jasa Angkutan;
 - c. kemampuan penyediaan jasa Angkutan;
 - d. ketersediaan jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
 - e. kesesuaian dengan kelas jalan;
 - f. keterpaduan intramoda Angkutan; dan
 - g. keterpaduan antarmoda Angkutan.
- (2) Jaringan Trayek dan Kebutuhan Kendaraan Bermotor Umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dalam bentuk Rencana Umum Jaringan Trayek.
- (3) Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus berpedoman pada rencana induk jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 31

Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan.

Pasal 32

- (1) Kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 30 diklasifikasikan berdasarkan:
- a. jumlah penduduk; dan

- b. ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan Angkutan ulang alik dalam atau antar wilayah administrasi pemerintahan.
- (2) Kawasan perkotaan berdasarkan jumlah penduduk sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, meliputi:
- (3) Kawasan perkotaan berdasarkan ketersediaan jaringan jalan dan permintaan kebutuhan Angkutan ulang alik dalam daerah.
- (4) Klasifikasi kawasan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) ditetapkan oleh walikota.

Pasal 33

- (1) Rencana Umum Jaringan Trayek perkotaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 28 memuat paling sedikit:
 - a. asal dan tujuan Trayek perkotaan;
 - b. tempat persinggahan Trayek perkotaan;
 - c. jaringan jalan yang dilalui dapat merupakan jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi, dan/atau jaringan jalan kabupaten/kota;
 - d. perkiraan permintaan jasa Penumpang Angkutan perkotaan; dan
 - e. jumlah kebutuhan Kendaraan Angkutan perkotaan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai Rencana Umum Jaringan Trayek diatur dengan Peraturan Walikota.

Pasal 34

Pelayanan Angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 27 huruf b terdiri atas :

- a. Angkutan orang dengan menggunakan taksi;
- b. Angkutan orang di kawasan tertentu.

Pasal 35

- (1) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud dalam pasal 34 huruf a merupakan pelayanan dari pintu ke pintu dengan wilayah operasi dalam kawasan perkotaan.
- (2) Pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diklasifikasikan menjadi:
 - a. reguler; dan
 - b. eksekutif.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. mobil Penumpang sedan yang memiliki 3 (tiga) ruang; dan
 - b. mobil Penumpang bukan sedan yang memiliki 2 (dua) ruang.
- (4) Sistem pembayaran pada pelayanan Angkutan orang dengan menggunakan taksi dilakukan berdasarkan argometer yang dilengkapi dengan alat pencetak bukti pembayaran.

Pasal 36

- (1) Pelayanan Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 huruf b merupakan Angkutan yang dilaksanakan melalui pelayanan Angkutan di jalan lokal dan jalan lingkungan.
- (2) Pelayanan Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diklasifikasikan menjadi:

- a. ekonomi; dan
 - b. non ekonomi.
- (3) Kendaraan yang dipergunakan untuk pelayanan Angkutan orang di kawasan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus menggunakan Mobil Penumpang umum.
- (4) Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 34 diberikan oleh Walikota.

Paragraf 5
Tarif Angkutan

Pasal 37

Dalam rangka penyelenggaraan angkutan umum ditetapkan tarif angkutan yang terdiri dari :

- a. Tarif angkutan penumpang;
- b. Tarif angkutan barang.

Pasal 38

- (1) Struktur tarif angkutan penumpang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 huruf a yang beroperasi dalam trayek tetap dan teratur meliputi :
- a. Tarif ekonomi yang terdiri dari tarif dasar dan tarif jarak;
 - b. Tarif non ekonomi terdiri dari tarif dasar, tarif jarak dan tarif pelayanan tambahan.
- (2) Struktur tarif angkutan penumpang yang beroperasi tidak dalam trayek meliputi :
- a. Tarif taksi terdiri dari tarif awal, tarif dasar dan tarif jarak;
 - b. Tarif angkutan dengan cara sewa dan pariwisata ditetapkan oleh penyedia jasa angkutan.
- (3) Tarif angkutan barang sebagaimana dimaksud dalam Pasal 37 huruf b ditetapkan berdasarkan kesepakatan antara pengguna jasa dan penyedia jasa angkutan.

Pasal 39

Penetapan tarif angkutan penumpang meliputi :

- a. Tarif dasar dan tarif jarak diatur dengan Keputusan Walikota;
- b. Tarif pelayanan tambahan oleh penyedia jasa angkutan; dan
- c. Tarif angkutan perbatasan di tetapkan oleh Walikota berdasarkan domisili.

BAB III
PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN LAUT

Bagian Kesatu
Angkutan di Perairan

Paragraf 1
Umum

Pasal 40

Angkutan di perairan terdiri dari:

- a. Angkutan laut pelayaran rakyat;
- b. Angkutan penyeberangan;

- c. Kegiatan jasa terkait angkutan di perairan; dan
- d. Keselamatan dan keamanan pelayaran.

Paragraf 2
Angkutan Laut
Pasal 41

- (1) Angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 huruf a merupakan usaha masyarakat yang bersifat tradisional dan merupakan bagian dari usaha angkutan di perairan yang mempunyai peranan penting dan memiliki karakteristik tersendiri.
- (2) Angkutan laut pelayaran rakyat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh orang perseorangan warga negara Indonesia atau badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (3) Kegiatan pembinaan terhadap perusahaan angkutan laut pemegang Surat Ijin Usaha Perusahaan Angkutan Laut (SIUPAL), baik yang berstatus pusat maupun berstatus cabang dan beroperasi di wilayah Kota Serang Provinsi Banten.
- (4) Kegiatan pembinaan perusahaan penunjang Angkutan Laut lainnya sesuai ketentuan yang berlaku dan beroperasi di pelabuhan di Wilayah Kota Serang.

Paragraf 3
Angkutan Penyeberangan
Pasal 42

- (1) Angkutan penyeberangan dilakukan oleh badan usaha dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia yang memenuhi persyaratan kelaiklautan kapal serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia.
- (2) Angkutan penyeberangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan dengan menggunakan trayek tetap dan teratur dalam lintas penyeberangan.
- (3) Pemerintah Daerah menetapkan lintas penyeberangan antar daerah, dengan mempertimbangkan:
 - a. pengembangan jaringan jalan dan/atau jaringan jalur kereta api yang dipisahkan oleh perairan;
 - b. fungsi sebagai jembatan;
 - c. hubungan antara dua pelabuhan, antara pelabuhan dan terminal, dan antara dua terminal penyeberangan dengan jarak tertentu;
 - d. tidak mengangkut barang yang diturunkan dari kendaraan pengangkutnya;
 - e. rencana tata ruang wilayah; dan
 - f. jaringan trayek angkutan laut sehingga dapat mencapai optimalisasi keterpaduan angkutan antar dan intramoda.
- (4) Ketentuan lebih lanjut tentang tata cara penetapan lintas penyeberangan antar daerah diatur dengan Peraturan Walikota.

Paragraf 4
Kegiatan Jasa Terkait Dengan Angkutan di Perairan
Pasal 43

Untuk kelancaran kegiatan angkutan di perairan dapat diselenggarakan usaha jasa terkait dengan angkutan di perairan yang harus memperoleh izin.

Paragraf 5
Keselamatan dan Keamanan Pelayaran

Pasal 44

- (1) Kegiatan keselamatan pelayaran, kegiatan dalam rangka terpenuhinya teknis persyaratan kapal/angkut angkut di perairan menyangkut juga kepelabuhan dan lingkungan maritim yang merupakan gabungan dari masyarakat maritim dan masyarakat pada umumnya dalam menciptakan transportasi laut yang aman.
- (2) Usaha jasa terkait sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa:
 - a. Bongkar muat barang;
 - b. Jasa pengurusan transportasi;
 - c. Angkutan perairan pelabuhan;
 - d. Penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut;
 - e. Tally mandiri; dan
 - f. Depo peti kemas.
- (3) Ketentuan lebih lanjut tentang tata cara pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Kedua
Kepelabuhanan

Paragraf 1
Rencana Induk Pelabuhan

Pasal 45

- (1) Setiap pelabuhan wajib memiliki Rencana Induk Pelabuhan.
- (2) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
 - a. Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi dan Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota;
 - b. Potensi dan perkembangan sosial ekonomi daerah;
 - c. Potensi sumber daya alam; dan
 - d. Perkembangan lingkungan strategis.
- (3) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi rencana peruntukan wilayah daratan dan rencana peruntukan wilayah perairan.
- (4) Rencana peruntukan wilayah daratan dan wilayah perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) didasarkan pada kriteria kebutuhan, meliputi:
 - a. Fasilitas pokok; dan

b. Fasilitas penunjang.

- (5) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Walikota.
- (6) Rencana Induk Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) berlaku untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun dapat ditinjau kembali 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.
- (7) Dalam hal terjadi perubahan kondisi lingkungan strategis akibat bencana, rencana induk pelabuhan dapat ditinjau kembali lebih dari 1 (satu) kali dalam 5 (lima) tahun.

Pasal 46

Pemerintah Daerah mengusulkan kepada Pemerintah mengenai rencana penggunaan wilayah daratan dan perairan untuk penetapan lokasi pelabuhan pengumpan lokal.

Pasal 47

- (1) Pemerintah Daerah memberikan rekomendasi untuk penetapan lokasi pelabuhan laut, meliputi:
 - a. Pelabuhan Utama;
 - b. Pelabuhan Pengumpul Lokal; dan
 - c. Pelabuhan Pengumpan Lokal.
- (2) Lokasi pelabuhan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus disertai dengan rencana induk pelabuhan serta DLKr dan DLKp pelabuhan.

Pasal 48

Ketentuan lebih lanjut mengenai Rencana Induk Pelabuhan Pengumpan Lokal serta Pelabuhan Sungai dan Danau diatur dengan Peraturan Walikota.

Paragraf 2

Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan

Pasal 49

- (1) Daerah Lingkungan Kerja pelabuhan terdiri atas:
 - a. Wilayah daratan;
 - b. Wilayah perairan.
- (2) Wilayah daratan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a digunakan untuk kegiatan fasilitas pokok dan fasilitas penunjang.
- (3) Wilayah perairan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b digunakan untuk kegiatan alur pelayaran, tempat labuh, tempat alih muat antar kapal, kolam pelabuhan untuk kebutuhan sandar dan olah gerak kapal, kegiatan pemanduan, tempat perbaikan kapal, dan kegiatan lain sesuai dengan kebutuhan.

Pasal 50

- (1) Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan merupakan perairan pelabuhan di luar Daerah Lingkungan Kerja Perairan.
- (2) Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk:
 - a. Alur pelayaran dari dan ke pelabuhan;
 - b. Keperluan keadaan darurat;
 - c. Penempatan kapal mati;
 - d. Percobaan berlayar;
 - e. Kegiatan pemanduan kapal;

- f. Fasilitas pembangunan dan pemeliharaan kapal; dan
 - g. Pengembangan pelabuhan jangka panjang.
- (3) Daerah Lingkungan Kerja dan Daerah Lingkungan Kepentingan Pelabuhan pengumpulan lokal serta pelabuhan sungai dan danau ditetapkan oleh Walikota.

Paragraf 3
Terminal Khusus dan Terminal Untuk Kepentingan Sendiri
Pasal 51

- (1) Untuk menunjang kegiatan pokok di luar DLKr dan DLKp pelabuhan, Pemerintah Daerah dapat membangun terminal khusus.
- (2) Untuk menunjang kegiatan tertentu di dalam DLKr dan DLKp pelabuhan, Pemerintah Daerah dapat membangun terminal untuk kepentingan sendiri.
- (3) Pengelolaan terminal khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 49 ayat (1) dapat dilakukan oleh Pemerintah Daerah.

Paragraf 6
Perizinan

Pasal 52

Pemerintah Daerah berwenang:

- a. Penerbitan izin usaha angkutan laut bagi badan usaha yang berdomisili dalam daerah dan beroperasi pada lintas pelabuhan di daerah;
- b. Penerbitan izin usaha angkutan laut pelayaran rakyat bagi orang perorangan atau badan usaha yang berdomisili dan yang beroperasi pada lintas pelabuhan dan daerah;
- c. Izin usaha sebagaimana dimaksud pada huruf a diberikan setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis;
- d. Persyaratan administrasi meliputi;
 - 1. Memiliki akta pendirian perusahaan bagi pemohon berbentuk badan usaha atau kartu tanda penduduk bagi orang perorangan warga negara Indonesia yang mengajukan permohonan Izin Usaha Angkutan Laut pelayanan rakyat;
 - 2. Memiliki nomor pokok wajib pajak;
 - 3. Memiliki penanggungjawab;
 - 4. Menempati tempat usaha, baik berupa milik sendiri maupun sewa, berdasarkan surat keterangan domisili dari instansi yang berwenang; dan
 - 5. Memiliki paling sedikit 1 (satu) orang tenaga ahli dibidang ketatalaksanaan, nautis tingkat dasar, atau teknis pelayanan niaga tingkat dasar.
- e. Penerbitan izin usaha penyelenggaraan angkutan penyeberangan sesuai dengan domisili badan usaha;
- f. Penetapan lintas penyeberangan dan persetujuan pengoperasian untuk kapal yang melayani penyeberangan dalam daerah;
- g. Penerbitan izin usaha jasa terkait dengan perawatan dan perbaikan pelabuhan utama dan pelabuhan pengumpul;

- h. Penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan pengumpul lokal;
- i. Penerbitan izin pembangunan dan pengoperasian pelabuhan;
- j. Penerbitan izin usaha badan usaha pelabuhan di pelabuhan pengumpul lokal;
- k. Penerbitan izin pengembangan pelabuhan untuk pelabuhan pengumpan lokal;
- l. Penerbitan izin pengoperasian pelabuhan selama 24 (dua puluh empat) jam untuk pelabuhan pengumpan lokal;
- m. Penerbitan izin pekerjaan pengerukan di wilayah perairan pelabuhan pengumpan lokal;
- n. Penerbitan izin reklamasi di wilayah pelabuhan pengumpan lokal;
- o. Penerbitan izin pengelolaan terminal untuk kepentingan sendiri (TUKS) didalam DLKr/DLKp pelabuhan pengumpan lokal.

BAB IV

PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN UDARA

Pasal 53

- (1) Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan Penyelenggaraan Perhubungan Udara dalam penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter setelah memperoleh pertimbangan teknis dari Menteri.
- (2) Pertimbangan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi aspek:
 - a. penggunaan ruang udara;
 - b. rencana jalur penerbangan ke dan dari tempat pendaratan dan lepas landas helikopter; dan
 - c. standar teknis operasional keselamatan dan keamanan penerbangan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai penerbitan izin mendirikan bangunan tempat pendaratan dan lepas landas helikopter sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

BAB V

PENYELENGGARAAN PERKERETAAPIAN

Bagian Kesatu

Umum

Pasal 54

Perkeretaapian menurut fungsinya terdiri dari:

- a. perkeretaapian umum; dan
- b. perkeretaapian khusus.

Pasal 55

- (1) Perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 huruf a diselenggarakan untuk melayani angkutan orang dan/atau barang dengan dipungut bayaran.
- (2) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 huruf b dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang kegiatan pokoknya.

Pasal 56

Penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 meliputi:

- a. penyusunan rencana induk perkeretaapian;
- b. penyelenggaraan perkeretaapian; dan
- c. pembinaan perkeretaapian.

Bagian Kedua Rencana Induk Perkeretaapian Pasal 57

- (1) Pemerintah Daerah menyusun rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 huruf a guna terwujudnya tatanan perkeretaapian.
- (2) Penyusunan Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disusun dengan memperhatikan:
 - a. rencana tata ruang wilayah nasional;
 - b. rencana tata ruang wilayah provinsi;
 - c. rencana tata ruang wilayah kabupaten dan rencana tata ruang wilayah kota;
 - d. rencana induk perkeretaapian provinsi; dan
 - e. rencana induk jaringan moda transportasi lainnya; dan
 - f. kebutuhan angkutan perkeretaapian.

Pasal 58

- (1) Rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam pasal 56 paling sedikit memuat:
 - a. arah kebijakan dan peranan perkeretaapian dalam keseluruhan moda transportasi;
 - b. prakiraan perpindahan orang dan/atau barang menurut asal tujuan perjalanan;
 - c. rencana kebutuhan prasarana perkeretaapian
 - d. rencana kebutuhan sarana perkeretaapian; dan
 - e. rencana kebutuhan sumber daya manusia.
- (2) Rencana induk perkeretaapian dibuat untuk jangka waktu paling sedikit 20 (dua puluh) tahun.
- (3) Rencana induk perkeretaapian dapat dievaluasi setiap 5 (lima) tahun.

- (4) Dalam hal terjadi perubahan lingkungan strategis tertentu rencana induk perkeretaapian dapat dievaluasi sebelum jangka waktu 5 (lima) tahun.
- (5) Hasil evaluasi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) dapat digunakan sebagai dasar pertimbangan perubahan rencana induk perkeretaapian.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyusunan rencana induk perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Ketiga

Penyelenggaraan Perkeretaapian

Pasal 59

Penyelenggaraan perkeretaapian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 55 huruf b berupa penyelenggaraan:

- a. prasarana perkeretaapian umum; dan
- b. sarana perkeretaapian umum.

Pasal 60

- (1) Prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi:
 - a. jalur kereta api;
 - b. stasiun kereta api; dan
 - c. fasilitas operasi kereta api.
- (2) Jalur kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api.
- (3) Stasiun kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berfungsi sebagai tempat kereta api berangkat atau berhenti untuk melayani:
 - a. naik turun penumpang;
 - b. bongkar muat barang; dan/atau
 - c. keperluan operasi kereta api.
- (4) Fasilitas operasi kereta api sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c merupakan peralatan untuk pengoperasian perjalanan kereta api.

Pasal 61

Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf a meliputi kegiatan:

- a. pembangunan prasarana;
- b. pengoperasian prasarana;
- c. perawatan prasarana; dan
- d. pengusahaan prasarana.

Pasal 62

- (1) Pembangunan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 huruf a wajib:
 - a. berpedoman pada ketentuan rencana induk perkeretaapian; dan

- b. memenuhi persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.
- (2) Pengoperasian prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.
- (3) Perawatan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 huruf c wajib:
 - a. memenuhi standar perawatan prasarana perkeretaapian; dan
 - b. dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang prasarana perkeretaapian.
- (4) Pengusahaan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 huruf d wajib dilakukan berdasarkan norma, standar, dan kriteria perkeretaapian.

Pasal 63

- (1) Penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 60 dilakukan oleh badan usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerja sama.
- (2) Dalam hal tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum, Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian.

Pasal 64

- (1) Badan usaha yang menyelenggarakan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 62 ayat (1) wajib memiliki:
 - a. izin usaha;
 - b. izin pembangunan; dan
 - c. izin operasi.
- (2) Izin usaha penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Izin pembangunan prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan teknis prasarana perkeretaapian.
- (4) Izin operasi prasarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf c diterbitkan setelah dipenuhinya persyaratan kelaikan operasi prasarana perkeretaapian.
- (5) Pemerintah Daerah memberikan Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk penyelenggaraan prasarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam satu Daerah.
- (6) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Walikota.

Pasal 65

- Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf b meliputi kegiatan:
- a. pengadaan sarana;
 - b. pengoperasian sarana;
 - c. perawatan sarana; dan
 - d. pengusahaan sarana.

Pasal 66

- (1) Pengadaan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf a wajib memenuhi persyaratan teknis sarana perkeretaapian.
- (2) Pengoperasian sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf b wajib memenuhi standar kelaikan operasi sarana perkeretaapian.
- (3) Perawatan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf c wajib:
 - a. memenuhi standar perawatan sarana perkeretaapian; dan
 - b. dilakukan oleh tenaga yang memenuhi persyaratan dan kualifikasi keahlian di bidang sarana perkeretaapian.
- (4) Pengusahaan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 huruf d wajib dilakukan berdasarkan norma, standar dan kriteria sarana perkeretaapian.

Pasal 67

- (1) Penyelenggaraan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 58 dilakukan oleh badan usaha sebagai penyelenggara, baik secara sendiri-sendiri maupun melalui kerjasama.
- (2) Dalam hal tidak ada badan usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum, Pemerintah Daerah dapat menyelenggarakan sarana perkeretaapian.

Pasal 68

- (1) Badan Usaha yang menyelenggarakan sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 66 wajib memiliki:
 - a. izin usaha; dan
 - b. izin operasi.
- (2) Izin usaha penyelenggara sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a diterbitkan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Pemerintah Daerah memberikan Izin operasi sarana perkeretaapian umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) untuk pengoperasian sarana perkeretaapian umum yang jaringan jalurnya dalam satu Daerah.
- (4) Ketentuan lebih lanjut mengenai pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Walikota.

Pasal 69

- (1) Penyelenggaraan perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 53 huruf b dilakukan oleh badan usaha untuk menunjang kegiatan pokok badan usaha tertentu.
- (2) Perkeretaapian khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memenuhi persyaratan teknis prasarana dan sarana perkeretaapian.
- (3) Badan usaha sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib memiliki:
 - a. izin pengadaan atau pembangunan; dan
 - b. izin operasi.
- (4) Pemerintah Daerah memberikan Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3) untuk penyelenggaraan perkeretaapian khusus yang jaringan jalurnya dalam satu Daerah.
- (5) Ketentuan lebih lanjut mengenai izin sebagaimana dimaksud pada ayat (3) diatur dengan Peraturan Walikota.

BAB VI
PENYELENGGARAAN KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA
Bagian Kesatu
Penyelenggaraan Pos Dan Telekomunikasi

Paragraf 1
Penyelenggaraan Pos

Pasal 70

Penyelenggaraan Pos meliputi :

- a. Pembinaan filatelli; dan
- b. Penyelenggaraan jasa titipan.

Pasal 71

Pembinaan filatelli sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 huruf a dapat dilaksanakan pada sekolah dalam bentuk kegiatan ekstrakurikuler.

Pasal 72

- (1) Penyelenggaraan jasa titipan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 69 huruf b meliputi :
 - a.Kantor pusat jasa titipan;
 - b.Kantor agen jasa titipan.
- (2) Penyelenggaraan jasa titipan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, wajib mendapatkan izin dari Walikota dan/atau pejabat yang berwenang setelah mendapat rekomendasi dari Gubernur.
- (3) Penyelenggaraan jasa titipan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, wajib mendapatkan izin dan/atau rekomendasi dari Walikota dan/atau pejabat yang berwenang.

Pasal 73

Penyelenggaraan jasa titipan dapat dilaksanakan oleh;

- a. BUMD;
- b. Badan Hukum; dan
- c. Perorangan.

Paragraf 2
Penyelenggaraan Telekomunikasi

Pasal 74

- (1) Penyelenggaraan Telekomunikasi dilakukan untuk keperluan :
 - a. Penyelenggaraan jaringan Telekomunikasi;
 - b. Penyelenggaraan jasa Telekomunikasi;
 - c. Penyelenggaraan Telekomunikasi khusus.
- (2) Penyelenggaraan jaringan Telekomunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (a) dapat menyelenggarakan jasa Telekomunikasi.
- (3) Penyelenggaraan jasa Telekomunikasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (b) dalam menyelenggarakan jasa Telekomunikasi menggunakan dan atau menyewa jaringan Telekomunikasi milik penyelenggara jaringan Telekomunikasi.
- (4) Penyelenggaraan Telekomunikasi Khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf (c), dalam menyelenggarakan Telekomunikasi yang sifat, peruntukan dan pengoperasiannya khusus.

Pasal 75

- (1) Penyelenggaraan jaringan Telekomunikasi dan/atau penyelenggaraan jasa Telekomunikasi dapat dilakukan oleh:
 - a. BUMD;
 - b. Badan Hukum; dan
 - c. Perorangan.
- (2) Penyelenggaraan Telekomunikasi Khusus dapat dilakukan oleh :
 - a. Perorangan;
 - b. Instansi Pemerintah;
 - c. Badan Hukum Selain Penyelenggara Jaringan Telekomunikasi dan atau Penyelenggara Jasa Telekomunikasi.
- (3) Penyelenggaraan Telekomunikasi Khusus Sebagaimana di maksud dalam Pasal 75 ayat (2) huruf (a) dapat menyelenggarakan Telekomunikasi untuk :
 - a. Keperluan sendiri;
 - b. Keperluan Pertahanan Keamanan Negara;
 - c. Keperluan Penyiaran.
- (4) Penyelenggaraan Telekomunikasi Khusus sebagaimana di maksud pada ayat (1) huruf (a) terdiri dan menyelenggarakan Telekomunikasi untuk keperluan :
 - a. Perseorangan;
 - b. Instansi Pemerintah;
 - c. Dinas Khusus;
 - d. Badan Hukum.
- (5) Penyelenggaraan Telekomunikasi khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf (b) adalah penyelenggaraan Telekomunikasi yang sifat, bentuk dan kegunaannya diperuntukan khusus bagi keperluan pertahanan keamanan.
- (6) Penyelenggaraan Telekomunikasi khusus sebagaimana dimaksud pada ayat (3) huruf (c) adalah penyelenggaraan Telekomunikasi yang sifat, bentuk dan kegunaannya diperuntukan khusus bagi keperluan penyiaran.

Paragraf 3

Perizinan

Pasal 76

- (1) Penyelenggaraan kegiatan Pos dan Telekomunikasi harus mendapatkan rekomendasi dan/atau izin dari Walikota.
- (2) Rekomendasi dan/atau izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi :
 - a. Jasa titipan;
 - b. Telekomunikasi khusus untuk keperluan perseorangan, pemerintah dan dinas khusus yang tidak menggunakan spektrum frekuensi radio;
 - c. Instalasi Kabel Rumah/Gedung (IKR/G);
 - d. Pendirian kantor cabang operator;
 - e. Menara Telekomunikasi;
 - f. Galian Penggelaran Kabel Telekomunikasi;
 - g. Instalasi Penangkal Petir;
 - h. Instalasi Genset;
 - i. Pendirian Usaha Perdagangan Alat Perangkat Telekomunikasi; dan
 - j. Lokasi Pembangunan Studio dan Pemancar Radio dan TV.

- (3) Tata cara permohonan rekomendasi dan/atau izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Walikota.

Pasal 77

- (1) Penyelenggaraan kegiatan Telekomunikasi harus mendapatkan rekomendasi dan/atau izin dari Walikota.
- (2) Pemberian rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Telekomunikasi khusus untuk keperluan perseorangan, pemerintah dan dinas khusus yang tidak menggunakan spektrum frekuensi radio;
 - b. Instalasi kabel telekomunikasi rumah/gedung;
 - c. Pendirian kantor cabang operator Telekomunikasi;
 - d. Menara Telekomunikasi;
 - e. Galian penggelaran kabel Telekomunikasi;
 - f. Instalasi penangkal petir;
 - g. Pendirian Kantor Cabang Jasa Penitipan;
 - h. Lokasi pembangunan studio dan pemancar radio dan TV.
- (3) Tata cara pemberian rekomendasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diatur dengan Peraturan Walikota.

**Bagian Kedua
Komunikasi dan Informatika**

Paragraf 1

Umum

Pasal 78

Dalam melaksanakan pengelolaan informasi dan komunikasi publik, Daerah perlu menetapkan PPID.

Paragraf 2

PPID

Pasal 79

- (1) Pejabat yang dapat ditunjuk sebagai PPID di lingkungan Badan Publik Negara yang berada di daerah merupakan pejabat yang membidangi informasi publik.
- (2) PPID sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditunjuk oleh pimpinan setiap Badan Publik Negara yang bersangkutan.
- (3) PPID di lingkungan Badan Publik selain Badan Publik Negara ditunjuk oleh pimpinan Badan Publik yang bersangkutan.
- (4) PPID dijabat oleh seseorang yang memiliki kompetensi dibidang pengelolaan informasi dan dokumentasi.
- (5) Kompetensi sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan oleh pimpinan Badan Publik yang bersangkutan.

Pasal 80

- (1) PPID bertugas dan bertanggung jawab dalam:
 - a. penyediaan, penyimpanan, pendokumentasian, dan pengamanan informasi;
 - b. pelayanan informasi sesuai dengan peraturan perundang-undangan;
 - c. pelayanan Informasi Publik yang cepat, tepat, dan sederhana;
 - d. penetapan prosedur operasional penyebaran Informasi Publik;

- e. Pengujian Konsekuensi;
 - f. Pengklasifikasian Informasi dan/atau pengubahannya;
 - g. penetapan Informasi yang Dikecualikan yang telah habis Jangka Waktu Pengecualiannya sebagai Informasi Publik yang dapat diakses; dan
 - h. penetapan pertimbangan tertulis atas setiap kebijakan yang diambil untuk memenuhi hak setiap orang atas Informasi Publik.
- (2) Selain ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), PPID dapat menjalankan tugas dan tanggung jawabnya sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan.
- (3) Dalam melaksanakan tugas, PPID dibantu oleh pejabat fungsional di Badan Publik yang bersangkutan.

Pasal 81

Ketentuan lebih lanjut mengenai Penyelenggaraan komunikasi dan informatika diatur dengan Peraturan Walikota.

Bagian Ketiga Aplikasi Informatika

Paragraf 1

Nama Domain

Pasal 82

- (1) Nama domain go.id untuk situs web resmi lembaga pemerintahan daerah hanya dapat didaftarkan dan atau dimiliki oleh lembaga pemerintahan daerah.
- (2) Setiap lembaga pemerintahan daerah hanya boleh menggunakan atau mempunyai 1 (satu) alamat situs web dengan nama domain go.id.
- (3) Struktur organisasi lembaga pemerintahan daerah akan digunakan sebagai dasar pertimbangan untuk menentukan nama serta susunan selanjutnya dari sub domain situs web lembaga pemerintahan daerah bersangkutan.
- (4) Nama atau singkatan yang digunakan untuk nama domain go.id harus merupakan nama resmi yang berlaku bagi lembaga pemerintahan daerah dan sesuai dengan yang diterbitkan resmi oleh pemerintah.

Pasal 83

Untuk Dewan Perwakilan Rakyat Daerah, penamaan situs webnya menggunakan nama Dewan Perwakilan Rakyat Daerah diikuti nama daerah bersangkutan atau singkatannya serta diikuti singkatan nama pemerintahan daerah.

Pasal 84

Apabila pemerintahan daerah mempunyai lebih dari 1 (satu) situs web, maka penamaan situs web lainnya harus menggunakan sub level domain yang diletakkan di depan nama domain. Pengelolaan sub domain diatur dengan Peraturan Walikota.

BAB VII PENGAWASAN DAN PENGENDALIAN

Pasal 85

Pemerintah Daerah wajib melakukan pengawasan dan pengendalian terhadap penyelenggaraan Bidang Perhubungan, komunikasi dan informatika.

BAB VIII KETENTUAN PENYIDIKAN

Pasal 86

- (1) Selain pejabat penyidik umum yang bertugas melakukan penyidikan tindak pidana sebagaimana dimaksud dalam peraturan daerah ini, dapat juga dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil dibidang Perhubungan yang pengangkatannya ditetapkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.
- (2) Penyidikan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

BAB IX KETENTUAN PIDANA

Pasal 87

- (1) Barang siapa melakukan pelanggaran terhadap ketentuan Perizinan yang terdapat dalam Peraturan Daerah ini diancam pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp. 50.000.000,- (lima puluh juta rupiah).
- (2) Selain tindak pidana sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang menyebabkan kerugian diancam pidana sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

BAB XI KETENTUAN PENUTUP

Pasal 88

- (1) Segala peraturan yang sudah ada sebelum diundangkannya Peraturan Daerah ini dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan.
- (2) Izin yang telah dikeluarkan sebelum berlakunya Peraturan Daerah ini masih berlaku sepanjang tidak bertentangan dan wajib menyesuaikan dengan Peraturan Daerah ini apabila masa berlakunya izin habis.
- (3) Pada saat Peraturan Daerah ini mulai berlaku, maka :
 - a. Pasal 1 angka 6, angka 7, angka 9 sampai dengan angka 52, angka 110 sampai dengan angka 149;
 - b. Pasal 2 sampai dengan Pasal 106; dan
 - c. Pasal 114 sampai dengan Pasal 119 Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 7 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan, Pariwisata, Komunikasi Dan Informatika Di Kota Serang (Lembaran Daerah Kota Serang Tahun 2008 Nomor 7, Tambahan Lembaran Daerah Kota Serang Nomor), dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 89

Peraturan pelaksana dari peraturan daerah ini berupa Peraturan Walikota dan Keputusan Walikota dibentuk paling lama 1 (satu) tahun sejak diundangkannya peraturan daerah ini dalam lembaran daerah.

Pasal 90

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.
Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan
Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah
Kota Serang.

**Ditetapkan di Serang
pada tanggal
WALIKOTA SERANG,**

ttd

Tb. HAERUL JAMAN

**Diundangkan di Serang
pada tanggal**

**SEKRETARIS DAERAH
KOTA SERANG,**

ttd

M . M A H F U D

**LEMBARAN DAERAH KOTA SERANG
TAHUN 2014 NOMOR 13**

**Salinan sesuai dengan aslinya
KEPALA BAGIAN HUKUM,**

**H. SYAFAAT, SH, MH
NIP. 19631031 198603 1 005**

**NOREG PERATURAN DAERAH KOTA SERANG PROVINSI BANTEN
(13) / (2014)**

DOKUMENTASI PENELITIAN

1. Kantor Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.



2. Wawancara dengan **Bapak Dicky Firmansyah, S.E** (Staf/Pelaksana Bidang Angkutan), di Kantor Dishubkominfo Kota Serang.



3. Kantor Sekretariat Organda Kota Serang, berlokasi di Terminal Pakupatan Kota Serang.



4. Wawancara dengan **Bapak Iwan Supriadi** (Wakil Ketua Organda Kota Serang), di Kantor Sekretariat Organda Kota Serang.



5. Wawancara dengan **Bapak Ikbal, S.Pd., M.Kes** (Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan), di Kantor Dishubkominfo Kota Serang.



6. Wawancara dengan **Bapak Bambang Riyadi, SH** (Kepala Seksi Pengendalian dan Operasional), di Terminal Pakupatan Kota Serang.



7. Wawancara dengan **Bapak Dadan Salim** (Bamin Lantas Polres Kota Serang), di Polres Kota Serang.



8. Wawancara dengan **Bapak Medi** (Sopir Angkutan Umum Kota Serang), di Terminal Pakupatan Kota Serang.



9. Wawancara dengan **Bapak Roni** (Sopir Angkutan Umum Kota Serang), di Terminal Pakupatan Kota Serang.



10. Kegiatan pengawasan mandiri yang dilakukan oleh **Dishubkominfo Kota Serang** di Terminal Pakupatan Kota Serang.





PEMERINTAH KOTA SERANG DINAS PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA

Jl. Raya Jakarta Km.4 Pakupatan Tlp (0254) 9146163 , 9147819 SERANG - BANTEN
Telp. (0254) 9147819 , 9146163

SURAT KETERANGAN

Nomor : 800/1137 / VIII / Dishubkominformo/2016

Yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : ACHMAD MUJIMI, S.Pd, M.Pd

NIP : 19620719 198410 1 002

Pangkat/ Golong : Pembina Tk. I (IV/b)

Menerangkan bahwa

Nama : FIRSTYANA GUSTI AYU

NIM : 6661110689

Semester : X

Mata Kuliah : Skripsi


Judul : Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Umum di
Kota Serang (Studi Mengenai Trayek Angkutan Umum
Kota Serang)

Benar nama tersebut pernah melakukan Permintaan Data di Dinas
Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang.

Demikian surat keterangan ini dibuat, untuk digunakan sebagaimana
mestinya.

Serang, 01 Agustus 2016

**KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA
KOTA SERANG**


ACHAMD MUJIMI, S.Pd, M.Pd
NIP. 19620719 198410 1 002



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TI
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Program Studi: 1. Ilmu Administrasi Negara
2. Ilmu Komunikasi
3. Ilmu Pemerintahan

Jalan Raya Jakarta KM. 4 Phone (0254) 280330 Ext. 228, Fax. 0254-281245 Pakupatan Serang Banten
url: <http://www.fisip-untirta.ac.id>, Email: kontak@fisip-untirta.ac.id

Nomor : 1130 /UN.43.6.1/PG/2016
Lampiran :-
Hal : Permohonan Ijin Mencari Data

17 Mei 2016

Kepada Yth.
Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kota Serang
di
Tempat

Dengan Hormat,
Sehubungan dengan diselenggarakannya kegiatan riset mahasiswa kami di Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, maka kami yang bertanda tangan di bawah ini memberikan tugas kepada mahasiswa berikut ini untuk mencari data yang dibutuhkan,

Nama : Firstyana Gusti Ayu
NIM : 6661110689
Semester : X
Mata Kuliah : Skripsi
Judul : Evaluasi Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kota Serang
(Studi mengenai Trayek Angkutan Umum Kota Serang)
Data diperlukan : 1. Profil Dishubkominfo Kota Serang
2. Struktur Organisasi dan Tata Kerja Dishubkominfo Kota Serang
3. Jumlah Sumber Daya Manusia di Dishubkominfo Kota Serang
4. Laporan Evaluasi Pelayanan Angkutan
5. Wawancara terkait penyelenggaraan trayek angkutan umum Kota Serang

Untuk itu kami berharap dan memohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat **memberikan izin guna mencari data** yang dibutuhkan mahasiswa tersebut.

Demikian surat ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami mengucapkan terima kasih.

Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Negara

Listyaningsih, S.Sos., M.Si
NIP. 197603292003122001



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Program Studi: 1. Ilmu Administrasi Negara
2. Ilmu Komunikasi
3. Ilmu Pemerintahan

Jalan Raya Jakarta KM.4 Phone (0254) 280330 Ext. 228, Fax. 0254-281245 Pakupatan Serang Banten
url: <http://www.fisip-untirta.ac.id>, Email: kontak@fisip-untirta.ac.id

Nomor : 467 /UN.43.6.1/PG/2016
Lampiran : -
Hal : Permohonan Ijin Mencari Data

15 Maret 2016

Kepada Yth.
Ketua Organda Kota Serang
di
Tempat

Dengan Hormat,
Sehubungan dengan diselenggarakannya kegiatan riset mahasiswa kami di Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, maka kami yang bertanda tangan di bawah ini memberikan tugas kepada mahasiswa berikut ini untuk mencari data yang dibutuhkan,

Nama : Firstyana Gusti Ayu
NIM : 6661110689
Semester : X
Mata Kuliah : Skripsi
Judul : Evaluasi Peraturan Daerah Kota Serang No. 7 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Bidang Perhubungan, Pariwisata, Komunikasi dan Informatika di Kota Serang (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)
Data diperlukan : Waawancara

Untuk itu kami berharap dan memohon kepada Bapak/ Ibu untuk dapat **memberikan izin guna mencari data** yang dibutuhkan mahasiswa tersebut.

Demikian surat ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami mengucapkan terima kasih.

Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Negara



Firstyaningsih, S.Sos. M.Si
NIP. 197663292003122001



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS SULTAN AGENG TIRTAYASA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Program Studi: 1. Ilmu Administrasi Negara
2. Ilmu Komunikasi
3. Ilmu Pemerintahan

Jalan Raya Jakarta KM.4 Phone (0254) 280330 Ext. 228, Fax. 0254-281245 Pakupatan Serang Banten
url: <http://www.fisip-untirta.ac.id>, Email: kontak@fisip-untirta.ac.id

Nomor : 1284 /UN.43.6.1/PG/2016
Lampiran : -
Hal : Permohonan Ijin Mencari Data

25 Agustus 2016

Kepada Yth.
Kepala Kepolisian Resort Kota Serang
u.p Kepala Satuan Lalu Lintas Kota Serang
di
Tempat


Dengan Hormat,

Sehubungan dengan diselenggarakannya kegiatan riset mahasiswa kami di Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, maka kami yang bertanda tangan di bawah ini memberikan tugas kepada mahasiswa berikut ini untuk mencari data yang dibutuhkan,

Nama : Firstyana Gusti Ayu
NIM : 6661110689
Semester : XI
Mata Kuliah : Skripsi
Judul : Implementasi Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Studi pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)
Data diperlukan : Wawancara Terkait Pengawasan Trayek Angkutan Umum Kota Serang oleh Polres Kota Serang

Untuk itu kami berharap dan memohon kepada Bapak/ Ibu untuk dapat **memberikan izin guna mencari data** yang dibutuhkan mahasiswa tersebut.

Demikian surat ini kami sampaikan. Atas perhatian dan kerjasamanya, kami mengucapkan terima kasih.

Ketua Program Studi
Ilmu Administrasi Negara

Listyaningsih, S.Sos, M.Si
NIP. 197603292003122001

DAFTAR HADIR BIMBINGAN

NO	HARI/TGL	URAIAN	TTD
1.	4/ - 2015 "	Bimbingan Bab 1 = Perbaiki Latar Belakang Masalah, tambahkan data.	
2.	4/2 - 2016	EVALUASI KEBERGAIKATAN PENETAPAN TRAYEK ANGK. UMUM DI KOTA SERANG (adu & bau).	
3.	24/2 - 2016	Perdalam LBM, cari ahir terkait	
4.	02/3 - 2016	Judul / abstrak Glyp / Hanes	
5.	04/3 - 2016	lema pembeda penda menganti. pencil	
6.	24/3 - 2016	- Perbaikan kutipan: sumber pstran - Konsistensi - Koreksi versi draft	
7.	28/3 - 2016	- Koreksi pemb. I cover, lanjutan leq pemb. 2	

DAFTAR HADIR BIMBINGAN

NO	HARI/TGL	URAIAN	TTD
8.	01/4 - 2016	Acc Lempar	
9.	19/8 - 2016	Acc ke Lapangan	
10.	19/8 - 2016	Acc Lapangan	
11.	25/8 - 2016	Acc Lapangan	
12.	14/ - 2016 "	→ Jangkep data 2 = 2/ pembahasan di BAB IV	
13.	29/ - 2016 "	- Koreksi cover. - Jangkep dg abstrak, sumber pengsahan, dll 2/ sidare Skripsi tambelan. di Bab I & 5	
14.	10/12 - 2016		
15.	13/12 - 2016	Acc siday	

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama : Firstyana Gusti Ayu
Jenis Kelamin : Perempuan
Tempat, Tanggal Lahir : Brebes, 08 Agustus 1994
Agama : Islam
Alamat : Perumahan Medang Lestari Jl. Alam Elok III
Blok B III/C-7, Pagedangan-Tangerang 15334
Nomor Telepon : 08568466930
E-mail : mpesstyana@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

- 1) Sekolah Dasar Negeri 01 Jagalempeni, Brebes-Jawa Tengah
- 2) Sekolah Menengah Pertama PGRI 184 Legok, Tangerang
- 3) Sekolah Menengah Kejuruan Bhakti Anindya Tangerang
- 4) Universitas Sultan Ageng Tirtayasa, S1 Ilmu Administrasi Negara

RIWAYAT ORGANISASI

UKM-F FoSMaI FISIP Universitas Sultan Ageng Tirtayasa