

TUGAS AKHIR PROGRAM MAGISTER (TAPM)

**EVALUASI KEBIJAKAN
PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM
DI KABUPATEN SINTANG**



**TAPM diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
Gelar Magister Sains dalam Ilmu Administrasi
Bidang Minat Administrasi publik**

Disusun Oleh :

**M A W A R D I. H D
NIM. 014981171**

**PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS TERBUKA
JAKARTA
2010**



**UNIVERSITAS TERBUKA
PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK**

PERNYATAAN

**TAPM yang berjudul Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kabupaten Sintang Kalimantan Barat adalah hasil karya saya sendiri, dan seluruh sumber yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.
Apabila dikemudian hari ternyata diketemukan adanya penciplakan (plagiat), maka saya bersedia menerima sanksi akademik**

Pontianak 15 September 2009

Yang menyatakan



A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mawardi' followed by a flourish.

MAWARDI, HD

NIM. 014981171

**UNIVERSITAS TERBUKA
PROGRAM PASCASARJANA
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK**

PENGESAHAN

Nama : MAWARDI. HD
NIM : 014981171
Program studi : MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK
**Judul TAPM : EVALUASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN SINTNG**

Telah dipertahankan dihadapan Sidang Panitia Penguji TAPM Program Pascasarjana, Program Studi Administrasi Publik, Universitas Terbuka pada :

Hari. Tanggal : Sabtu, 5 juni, 2010
Waktu : 15.30 – 17.30 Wib

**Dan telah dinyatakan LULUS
PANITA PENGUJI TAPM**

Ketua Komisi Penguji

Nama : Prof. Dr. H. Udin S Winataputra, MA.
NIP : 194510071973021002

Penguji Ahli

Nama : Prof. Dr. HM Arnes Djaenuri, MA.
NIP :

Pembimbing I

Nama : Dr. Afrizal
NIP : 131801673

Pembimbing II

Nama : Dr. Sri Harijati, MA
NIP : 196209111988032002

LEMBAR PERSETUJUAN TAPM

Judul TAPM : **EVALUASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN
ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN SINTANG**

Penyusun TAPM : **MAWARDI. HD**


NIM : **014981171**

Program Study : **MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK**

Hari/ Tanggal : **SABTU 5 JUNI 2010**

Menyetujui :

Pembimbing I,

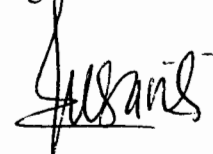

Dr. Afrizal, SE
NIP. 131 801 673

Pembimbing II,


Dr. Sri Harijati, MA
NIP. 19620911 198803 2 002

Mengetahui,

Ketua Bidang Ilmu/ Program
Magister Administrasi Publik,


Dra. Susanti, M.Si
NIP. 196712141993032002

Direktur Program Pascasarjana


Prof. Dr/H. Udin S. Winataputra, MA
NIP. 194510071973021002





UNIVERSITAS TERBUKA

Abstrak

Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum Di Kabupaten Sintang

Mawardi. HD

Universitas Terbuka
mawardi@mail.ut.ac.id

Kata Kunci : Penyelenggaraan Angkutan Umum Kebijakan Angkutan Umum

Secara umum kondisi angkutan umum di Kabupaten Sintang sangat serawut, penumpang bergelantungan sampai di atas kap mobil, mengangkut penumpang melebihi kapasitas daya angkut sehingga penumpang bergelantungan dan naik sampai diatas dan menurunkan penumpang tidak di terminal, tarif angkutan diberlakukan secara sepihak oleh penyedia jasa.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pelaksanaan tata laksana administrasi, tata laksana pengoperasian, tata laksana pengawasan dan pola hubungan antara berbagai elemen dalam penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang melalui metode penelitian deskriptif dan pendekatan analisis kualitatif dengan teknik pengumpulan data dokumentasi, observasi dan wawancara serta penentuan responden menggunakan teknik purposive sampling.

Hasil penelitian menggambarkan bahwa mekanisme dan persyaratan perizinan telah dibuat standar pelayanan, jadwal dan prosedur pelayanan penumpang tidak berjalan dengan baik, tarif angkutan diberlakukan tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku, pengawasan sangat lemah dan belum terjadwal dengan baik. Pola hubungan antara peraturan perundang – undangan yang lebih rendah dengan peraturan di atasnya masih terdapat kontradiktif dari penelitian ini disimpulkan bahwa proses implementasi kebijakan penyelenggara angkutan umum di Kabupaten Sintang belum dapat dicapai dengan efektif.

Berdasarkan hasil penelitian disarankan perlu peningkatan pemberian izin sesuai dengan ketentuan perlu peningkatan pengaturan pelayanan kepada konsumen, dan perlunya optimalisasi dan pengawasan serta penerapan peraturan perundang – undangan secara konsisten.

Abstraction

Evaluate public transport Management in Sub Province Sintang

Mawardi. HD

Open University
mawardi@mail.ut.ac.id.

Keyword : Management of Public Transport Policy of Publik Transport

Generally, the public transportation system in Sintang regency is still considered poorly managed. It can be seen from the services given to the public which often very unorganized and unsatisfactorily. For example, the bus and oplet usually take the passengers more than should. This situation may force the passenger to stand in a limited and crowded space or to sit on top of the roof of the vehicle that can be very dangerous. In addition, the departure arrangement is also found to be unorganized that the busses only run when they are full. These busses also do not have regulation about appropriate destination place. They often deliver the passengers anywhere the terminal stop in Sintang. Moreover, the amount of fare is varied significantly that is difficult for the passengers to predict the exact fare to pay.

Based on the condition mentioned above, the researcher intended to conduct a research find out the system of administration, operation, supervision and all other related factors on the public transportation management in Sintang Regency. The research follows Descriptive Method through Qualitative Analysis with documentary, observation and interview for purposive sampling to collect the data.

This research has found that there is regulation to mechanism and license of service on the public transportation. However, there are some problems found on the practice such as illegal licensing, unorganized schedule of departure and arrival, inappropriate fare, weak supervision and poorly practice of the regulation made. Based on all of the problems mentioned above, therefore it can be concluded that the implementation of the rule and regulation on the public transportation management in Sintang Regency has not been effective.

From the research findings, it is suggested that some improvements should be made in the services. First of all, the license of serving the public for public transportation should be manage and given to appropriate person. There so also be a management on the treatment to passenger for their satisfaction. At last, the management of information and supervision to the application of the regulation should also be consistent and correct.



DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN	
LEMBAR PENGESAHAN	
ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR LAMPIRAN	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian	6
D. Kegunaan Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	8
A. Kajian Teori	8
1. Evaluasi Kebijakan	8
2. Penyelenggaraan Angkutan Umum	12
B. Kerangka Berfikir	16
C. Defenisi Operasional	20
BAB III METODE PENELITIAN	23
A. Desain Penelitian	23
B. Populasi dan Sampel	24
C. Instrumen Penelitian	26
D. Prosedur Pengumpulan Data	27
E. Metode Analisis Data	27

BAB IV TEMUAN DAN PEMBAHASAN	29
A. Evaluasi Tata Laksana Adminsitrasi	29
1. Izin Usaha Angkutan Umum	29
2. Izin Trayek	38
3. Izin Insidental	55
B. Evaluasi Tata Laksana Pengoperasian	61
1. Jadwal dan Prosedur Pelayanan Penumpang	61
2. Pengelolaan Retribusi Terminal	75
3. Tarif Angkutan	79
C. Evaluasi Tata Laksana Pengawasan	84
D. Pola Hubungan dalam penyelenggaraan angkutan umum Perusahaan Angkutan, Pengelola Angkutan dan Organda	93
1. Pola Hubungan antara Pemerintah Kabupaten Sintang dengan Perusahaan Angkutan, Pengusaha Angkutan dan Organda	94
2. Pola Hubungan antara Peraturan Perundang – undangan	97
E. Kendala – Kendala Yang Dihadapi	101
 BAB V SIMPULAN DAN SARAN	 106
A. Simpulan	106
B. S a r a n	108

UNIVERSITAS TERBUKA



KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puji syukur kehadirat Allah SWT karena atas limpahan Rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis mampu merampungkan dan menyelesaikan penulisan Tugas Akhir Program Magister (TAPM) ini. Tugas Akhir Program Magister (TAPM) ini berjudul “EVALUASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM DI KABUPATEN SINTANG”.

Penulisan TAPM ini tidak akan terwujud tanpa dukungan dan masukan dari berbagai pihak. Sebagai ungkapan penghargaan maka tidaklah berlebihan dan sepatasnya kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang setinggi – tingginya kepada :

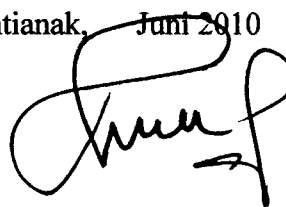
1. Prof. Tian Bellawati selaku Rektor Universitas Terbuka Jakarta.
2. Prof. Dr. H. Udin S. Winata Putra, MA selaku Direktur Program Pasca Sarjana Universitas Terbuka Jakarta.
3. Ir. Edward Zubir, MM selaku Kepala UPBJJ universitas Terbuka Pontianak yang telah banyak memberikan motivasi kepada penulis.
4. Dr. Afrizal, SE.M.Si selaku pembimbing pertama ditengah kesibukan dan kegiatannya yang cukup padat yang telah banyak memberikan perhatian, mencurahkan pemikirannya dan memberikan motivasi.
5. Dr. Sri Harijati, MA selaku pembimbing kedua yang telah memberikan perhatian yang begitu besar ditengah – tengah kesibukannya.

6. Dra. Susanti, M.Si selaku Ketua Bidang Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, yang telah banyak membantu dalam pemberian pelayanan Administrasi Publik, yang telah banyak membantu dalam pemberian pelayanan administrasi.
7. Istriku tercinta Nurlena dan anak-anak tersayang Rofik dan Dodo yang penuh pengertian dan kesabaran karena sering diabaikan kepentingannya.

Penulis sangat menyadari dan meyakini dengan sedalam-dalamnya bahwa tulisan ini belumlah berarti apa-apa dan masih sangat jauh dari kesempurnaan, mengingat keterbatasan kemampuan penulis dalam mengungkapkannya.

Oleh karena itu kritik dan saran yang konstruktif demi perbaikannya dengan senang hati dan lapang dada akan kami terima. Akhir kata semoga TAPM yang masih sangat sederhana ini ada manfaatnya bagi pengembangan ilmu pengetahuan dan bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

Pontianak, Juni 2010



MAWARDI. HD

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Tarif Angkutan di Kabupaten Sintang

Lampiran 2 Bagan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 Jadwal Keberangkatan Angkutan Kota dalam Provinsi	62
Tabel 4.2 Kartu Pengawasan yang telah habis masa berlaku dan tidak diperpanjang	88

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kerangka Konsep Penelitian.....	19
Gambar 4.2 Mekanisme Proses Pengurusan Izin Usaha Angkutan Umum.....	35
Gambar 4.3 Alur Proses Pengurusan Izin Trayek (Kota)	45
Gambar 4.4 Alur Proses Pengurusan Izin Trayek (Pedesaan).....	49
Gambar 4.5 Alur Proses Pengurusan Izin Insidental.....	59
Gambar 4.6 Pola hubungan antara Pemerintah Kabupaten Sintang, Organda, Perusa Haan, Angkutan Umum dan Pemilik Kendaraan Angkutan Umum ...	100

UNIVERSITAS TERBUKA



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Secara geografis kedudukan Ibu Kota Kabupaten Sintang dilalui oleh dua Sungai besar, yaitu Sungai Kapuas dan Sungai Melawi serta terdapat banyak anak - anak sungai. Kondisi demikian menempatkan angkutan sungai merupakan sarana utama bagi masyarakat dalam beraktivitas sehari-hari. Seiring dengan perkembangan transportasi dan dengan dibangunnya ruas-ruas jalan yang menghubungkan antara ibu kota antara Ibu Kota Kabupaten dengan sejumlah kecamatan dan desa sehingga membuka keterisolasian wilayah, maka sarana transportasi masyarakat yang sebelumnya hanya mengandalkan angkutan sungai, sudah bergeser menggunakan sarana transportasi darat, meskipun masih terdapat beberapa ibu kota kecamatan seperti Ketungau Tengah, Ketungau Hulu, Serawai dan Ambalau yang masih belum dapat diakses dengan lancar melalui kendaraan bermotor dan masih sangat tergantung dengan kondisi cuaca, sehingga angkutan sungai masih merupakan sarana transportasi yang utama.

Melihat kondisi yang demikian maka sangatlah tepat visi Pemerintah Kabupaten Sintang yang dituangkan dalam Renstra Kabupaten Sintang Tahun 2006 – 2010 yang menempatkan pembangunan transportasi sebagai salah satu prioritas yakni : meningkatkan infrastruktur transportasi secara terpadu dan menyeluruh. Dalam perkembangan Angkutan Umum, keberadaannya selalu terkait dengan manusia dan lingkungannya, semakin banyak jumlah populasi penduduk disuatu daerah dengan segala aktivitasnya serta perkembangan suatu wilayah

yang ditandai dengan dibangun sentra- sentra ekonomi, perumahan penduduk dan tempat rekreasi atau wisata maka tuntutan terhadap penyediaan sarana angkutan umum agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat haruslah dapat dilihat dari berbagai aspek yang meliputi antara lain : jumlah kendaraan, kualitas kendaraan, kapasitas atau jenis kendaraan, jumlah trayek dan tarif yang terjangkau oleh masyarakat, sehingga dengan demikian diharapkan akan tercipta angkutan umum yang lancar, tertib, aman, nyaman dan efisien serta dapat menjangkau sampai ke pelosok wilayah.

Berkaitan dengan pembinaan dan pelayanan terhadap penyelenggaraan angkutan umum, Pemerintah Pusat maupun Pemerintah Kabupaten Sintang telah mengeluarkan berbagai kebijakan antara lain : Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menegaskan bahwa pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman dan efisien. Berdasarkan peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang angkutan jalan yang diantaranya menegaskan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus dan mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.

Sedangkan menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum yang diantaranya mengatur kewenangan pemberian izin trayek dan izin operasi.

Izin Trayek diberikan oleh :

- Gubernur/Kepala Daerah Propinsi untuk trayek angkutan kota dalam propinsi dan trayek perkotaan yang melalui perbatasan administrative daerah kota / kabupaten dalam satu propinsi
- Bupati/Kepala Daerah Kabupaten untuk trayek pedesaan
- Walikota/Kepala Daerah Kota untuk trayek daerah kota.

Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 06 Tahun 1999 tentang distribusi izin trayek yang antara lain mengatur mengenai besarnya tarif retribusi yakni :

- Izin trayek baru untuk mobil penumpang dengan kapasitas tempat duduk sampai dengan 8 orang sebesar Rp. 330.000 per kendaraan, mobil bus kapasitas tempat duduk 9 sampai 15 orang sebesar Rp. 361.000 per kendaraan, 16 sampai 25 orang sebesar Rp. 392.000 per kendaraan, lebih dari 26 orang sebesar Rp. 424.000 per kendaraan dengan masa berlaku selama 5 tahun.
- Izin trayek peremajaan dan atau perpanjangan, izin operasi baru, peremajaan dan perpanjangan sebesar Rp. 298.000 per kendaraan.
- Pembaharuan izin trayek bagi kendaraan yang telah memiliki izin prinsip lebih dari 5 tahun sebesar Rp. 298.000 per kendaraan.
- Izin insidental untuk mobil penumpang kapasitas tempat duduk sampai dengan 8 orang sebesar Rp. 10.000 per kendaraan, mobil bus berkapasitas tempat duduk 9 sampai dengan 15 orang sebesar Rp. 12.000 per kendaraan, 16 sampai 25 orang sebesar Rp. 13.500 per kendaraan, lebih dari 26 orang

sebesar Rp. 25.000 per kendaraan dengan masa berlaku izin untuk 1 kali perjalanan pulang pergi paling lama 14 hari.

- Kartu pengawasan : untuk mobil penumpang kapasitas tempat duduk sampai dengan 8 orang sebesar Rp. 4.000 per kendaraan, mobil bus dengan kapasitas tempat duduk 9 sampai dengan 15 orang sebesar Rp. 5.000 per kendaraan, 16 sampai dengan 25 orang sebesar Rp. 5.500 per kendaraan, lebih dari 25 orang sebesar Rp. 6.000 per kendaraan dengan masa berlaku 1 (satu) Tahun.

Kebijakan tersebut secara empiris belum sepenuhnya berjalan sesuai dengan tujuan yang diharapkan, sehingga terkesan pemerintah hanya mampu membuat kebijakan tetapi tidak mampu mengimplementasikan nya. Karena dalam hal ini pemerintah selalu berprinsip apabila suatu kebijakan yang ditetapkan telah diundangkan dalam Lembaran Negara atau Lembaran Daerah berarti masyarakat dianggap masyarakat telah mengetahuinya, padahal kenyataannya tidak demikian. Masyarakat sering tidak mengetahui substansi dari kebijakan yang ditetapkan oleh pemerintah seperti kebijakan penambahan trayek dari kenaikan harga BBM sering memicu demonstrasi para pemilik atau sopir angkutan umum.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, maka angkutan umum menurut sifat pelayanannya dibagi atas : (1) Angkutan dalam trayek tetap dan teratur yang terdiri dari angkutan lintas batas Negara, angkutan antar kota propinsi, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota, angkutan perkotaan, angkutan pedesaan dan angkutan perbatasan ; (2) Angkutan tidak dalam trayek yang terdiri dari angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata

dan angkutan penumpang khusus. Memperhatikan cakupan pelayanan angkutan umum maka pokok permasalahan adalah menyangkut angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan antar kota dalam propinsi dengan tinjauan evaluasi pada proses implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang.

Selain itu yang tidak kalah penting dan sering dikeluhkan oleh masyarakat pengguna jasa angkutan dan sopir yakni : jam keberangkatan perjalanan sering tidak tetap, keberangkatan dari terminal sistem antri penuh, jalan banyak yang rusak, angkutan umum atau angkutan kota tidak ada yang beroperasi pada malam hari, calon penumpang menunggu angkutan umum yang melewati rutenya terlalu lama. Dilain pihak permasalahan yang dihadapi adalah kurangnya teguran atau pembinaan dari petugas terminal terhadap angkutan umum yang beroperasi menyimpang dari ketentuan yang berlaku, pemerintah daerah cenderung terlalu lama merespon penyesuaian tariff angkutan, kurangnya intensitas pengawasan dan penertiban di jalan terhadap kendaraan angkutan umum.

Melihat kondisi yang demikian merupakan potret dari permasalahan angkutan umum yang ada di Kabupaten Sintang, penyebabnya tidak hanya dapat dilihat dari satu aspek saja tetapi terkait dengan aspek sosial, ekonomi, budaya dan kependudukan. Oleh karena itu penanganannya sangat diperlukan secara menyeluruh dan sinergis.

Berdasarkan permasalahan tersebut maka untuk mengetahui bagaimana dan mengapa persoalannya muncul mengingat angkutan umum merupakan sarana transportasi yang banyak digunakan oleh sebagian besar masyarakat dan dapat

Berdasarkan permasalahan tersebut maka untuk mengetahui bagaimana dan mengapa persoalannya muncul mengingat angkutan umum merupakan sarana transportasi yang banyak digunakan oleh sebagian besar masyarakat dan dapat mendorong pertumbuhan perekonomian masyarakat maka dari hasil penelitian ini penulis berharap dapat membantu memberikan sumbang saran dalam permasalahan tersebut.

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, maka permasalahan yang dapat dirumuskan adalah : “ Bagaimana proses pelaksanaan kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana proses dan prosedur perizinan.
2. Untuk mengetahui bagaimana proses tata laksana pengoperasian angkutan umum yang ditawarkan kepada pengguna jasa angkutan.
3. Untuk mengetahui bagaimana proses tata laksana pengawasan angkutan umum.
4. Untuk mengetahui bagaimana pola hubungan antara pemerintah kabupaten, pengusaha angkutan dan organda serta antar peraturan perundang – undangan.
5. Untuk mengetahui kendala–kendala yang dihadapi atau faktor–faktor penghambat dalam implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum.

D. Kegunaan Penelitian

Dengan penelitian ini, diharapkan dapat memberikan manfaat pemahaman dan wawasan kita terhadap permasalahan evaluasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum.

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Dari aspek teoritis diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan bagi pengembangan dan pengkajian konsep angkutan umum, angkutan kota, angkutan pedesaan dan angkutan antar kota dalam propinsi di Kabupaten Sintang.
2. Dari aspek praktis diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan sebagai bahan pertimbangan bagi instansi terkait dalam memecahkan persoalan yang serupa dalam penyelenggaraan angkutan umum dan mengembangkan kebijakan terkait.

UNIVERSITAS TERBUKA



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Teori

1. Evaluasi Kebijakan

Evaluasi merupakan sesuatu yang tidak dapat dipisahkan dari suatu kebijakan dan implementasi kebijakan. Evaluasi kebijakan tidak dapat dilakukan tanpa adanya formulasi dan implementasi kebijakan. Artinya munculnya evaluasi dari suatu kebijakan tentunya diawali dengan formulasi kebijakan dan implementasinya. Menurut Raksasataya (Irfan 2000 : 17) mengemukakan bahwa : Kebijaksanaan sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan. Menurut Wahab (1997) kebijaksanaan seringkali diartikan dengan tujuan, program, keputusan, undang- undang, ketentuan-ketentuan, usulan-usulan dan rancangan-rancangan besar. Dari kedua pendapat tersebut dapat diartikan bahwa kebijaksanaan sebagai suatu tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku yang dapat berupa program, keputusan, ketentuan-ketentuan, peraturan perundang-undangan yang mempunyai tujuan dan untuk memecahkan permasalahan melalui pengerahan strategi.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat dipahami bahwa kebijakan Negara adalah segala sesuatu hal yang dinyatakan dan tindakan yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah mempunyai sifat memaksa

melalui pengalokasian nilai-nilai yang dapat diwujudkan berupa pernyataan, pidato peraturan, program kegiatan untuk mengatasi masalah, mempunyai tujuan tertentu dan untuk kepentingan masyarakat. Berkaitan dengan itu menurut Irfan (2000 : 20) dari pengertian kebijakan Negara mempunyai implikasi sebagai berikut :

1. Kebijakan Negara itu dalam bentuk perda nya berupa penetapan tindakan – tindakan pemerintah.
2. Tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuknya yang nyata.
3. Untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu itu mempunyai dan dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu.
4. Harus senantiasa ditujukan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Dari pemahaman diatas maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan Negara tidak cukup hanya ditetapkan dan dinyatakan tetapi harus diwujudkan dalam tindakan kongkrit dengan maksud dan tujuan untuk kepentingan masyarakat, berhubungan dengan tujuan organisasi, dirumuskan dengan bahasa sederhana, fleksibel dan adaptif terhadap perubahan sehingga mudah dikomunikasikan. Dari berbagai persoalan tersebut, menurut Wibawa (1994:9) evaluasi kebijakn bermaksud untuk mengetahui empat aspek, yaitu : (1) proses pembuatan kebijakan, (2) proses inplementasi, (3) konsekwensi kebijakan, (4) efektifitas dampak kebijakan.

Kemudian dari pada itu, Dunn dan Ripley (dalam Wibawa, 1994:10-11) mengatakan secara keseluruhan, evaluasi kebijakan mempunyai empat fungsi yaitu:

1. Eksplanasi

Melalui evaluasi dapat dipotret realitas pelaksanaan program dan dapat dibuat suatu generalisasi tentang pola-pola hubungan antar berbagai dimensi realitas yang diamatinya.

2. Kepatuhan

Melalui evaluasi dapat diketahui apakah tindakan yang dilakukan oleh para pelaku, baik birokrasi maupun pelaku lain sesuai dengan standar dan prosedur yang ditetapkan oleh kebijakan.

3. Auditing

Melalui evaluasi dapat diketahui apakah output benar-benar sampai ketangan kelompok sasaran maupun penerima lain (individu, keluarga, organisasi, birokrasi dan lain-lain) yang dimaksudkan oleh pembuat kebijakan.

4. Akunting

Dengan evaluasi dapat diketahui apa akibat sosial ekonomi dari kebijakan tersebut.

Selanjutnya, Majehrsak (dalam Danim 2000:23) memberi definisi bahwa: Penelitian kebijakan sebagai proses penyelenggaraan penelitian untuk mendukung kebijakan atau analisis terhadap masalah-masalah sosial yang bersifat fundamental secara teratur untuk membantu mengambil kebijakan memecahkan dengan jalan menyediakan rekomendasi yang berorientasi pada tindakan atau tingkah laku praktikal.

Pada dasarnya kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan, tidak dapat dilepaskan dari proses pembuatan kebijakan yang merupakan rangkaian tahap yang saling bergantung. Menurut Dunn (2000 : 22) mengatakan bahwa proses kebijakan terdiri dari :

(1) Penyusunan agenda (2) Formulasi Kebijakan (3) Adopsi kebijakan (4) Implementasi kebijakan (5) Penilaian kebijakan. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa proses pembuatan kebijakan merupakan rangkaian aktivitas

yang berlangsung secara terus menerus yang tidak mengenal berhenti ditengah jalan karena setelah agenda kebijakan disusun harus diikuti dengan memformulasikannya, mengadopsi, mengimplementasikan serta melakukan penilaian, selanjutnya hasil dari penilaian kebijakan sebagai bahan masukan bagi penyusunan agenda, demikian seterusnya.

Menurut Dunn (2000 : 608) menjelaskan bahwa secara umum evaluasi dapat disamakan dengan penafsiran, pemberian angka, penilaian, dan usaha untuk menganalisis hasil kebijakan. Dalam arti spesifik evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan. Menurut Purwito (2002) pelaksanaan berbagai bentuk kebijaksanaan memerlukan pengendalian yang berbeda tetapi kesemuanya untuk mengetahui efektifitas pelaksanaannya.

Berdasarkan pendapat diatas, dapat dikatakan bahwa sesungguhnya evaluasi adalah merupakan bagian akhir dari proses manajemen dalam rangka untuk mengukur atau mengetahui tingkat capaian dari suatu kebijakan atau program. Dari kegiatan evaluasi akan diketahui atau tergambar tingkat kinerja suatu organisasi. Oleh karena itu kegiatan evaluasi tidak boleh dipandang sebelah mata, tetapi hendaknya dipandang sebagai suatu kegiatan yang strategis dalam upaya pencapaian tujuan kebijakan/program. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari kegiatan evaluasi akan dimunculkan rekomendasi dan keputusan-keputusan yang akan diambil oleh evaluator atau implementator. Ukuran keberhasilan dari penelitian ini tidak diukur dari bobot ilmiah sebuah hasil penelitian, namun yang penting adalah sejauh mana

hasil penelitian ini mempunyai kemampuan terapan dalam rangka memecahkan masalah.

Menurut Weiss (dalam Wibawa, 1994:12) beberapa keputusan yang dapat diambil atas dasar studi evaluasi adalah :

1. Meneruskan atau mengahiri program.
2. Meambah atau mengurangi strategi atau teknis inflementasi.
3. Melembagakan program ketempat lain.
4. Mengalokasikan sumber daya ke program lain.
5. Menerima atau menolak pendekan/teori yang dipakai sebagai asumsi dari Program tersebut.
6. Memperbaiki praktek dan prosedur administrasi.

Sementara itu angkutan umum yang merupakan sarana transportasi jalan, sebagai sub system dari penyelenggaraan lalu lintas dari dan angkutan jalan serta bagian dari system transportasi nasional memegang peranan yang sangat strategis dalam upaya untuk membuka keterisolasian daerah dan menunjang pembangunan nasional. Begitu pentingnya transportasi jalan (angkutan umum) maka didalam penyelenggaraannya harus memperhatikan azas manfaat, kepentingan umum dan terpadu. Hal tersebut sesuai dengan undang – undang nomor 14 tahun 1992 (1993 : 11) yang menegaskan bahwa: Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan azas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpasuan, kesadaran hokum dan percaya pada diri sendiri.

2. Penyelenggaraan Angkutan Umum

Penyelenggaraan angkutan umum yang merupakan sarana transportasi jalan, sebagai subsistem dari penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan

serta bagian dari system transportasi nasional memegang peranan yang sangat strategis dalam upaya untuk membuka keterisolasian daerah dan menunjang pembangunan nasional. Begitu pentingnya transportasi jalan (angkutan umum) maka didalam penyelenggaraannya harus memperhatikan azas manfaat, kepentingan umum dan terpadu. Hal tersebut sesuai dengan Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 (1993 : 11) yang menegaskan bahwa : transportasi jalan merupakan salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan azas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum keterpaduan kesadaran hukum dan percaya pada diri sendiri.

Selanjutnya Santoso (2002 : 4) mengemukakan bahwa persoalan atau permasalahan transportasi, khususnya angkutan umum perkotaan, dikota – kota Negara berkembang yang disebabkan oleh tiga akar permasalahan utama : terlambatnya kesadaran semua pihak, tentang perlunya penanganan transportasi yang sistematis dan komprehensif, arah pandang yang terlalu memihak pada pemilik kendaraan pribadi dalam penanganan masalah transportasi, system kelembagaan angkutan umum yang terbentuk tidak berpihak pada masyarakat luas. Lebih jauh Santoso (2002) mengatakan ada empat aspek mendasar yang harus dibenahi agar penyelenggaraan angkutan umum dapat dilakukan dengan baik dan benar yakni : tata laksana perencanaan, tata laksana pengoperasian, tata laksana administrasi dan tatalaksana pengawasan/pemantauan.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut, dapat dikatakan sesungguhnya permasalahan angkutan umum sangat kompleks yang antara lain disebabkan karena pertumbuhan penduduk, kondisi sosial budaya dan ekonomi, kesadaran dan ketaatan masyarakat yang sangat rendah, lemahnya pengawasan dan penegakan hukum dan system manajemen yang kurang baik. Menurut Sanusi (2004) bahwa dalam memandang proses implementasi ini, bisa dilakukan dengan menggunakan 3 (tiga) sudut pandang, yaitu : Pemrakarsa kebijakan, pejabat-pejabat pelaksana dilapangan , aktor-aktor perorangan diluar badan – badan pemerintah kepada siapa program pemerintah itu ditujukan, yakni kelompok sasaran.

Oleh karena itu pembinaan dan penyelenggaraan angkutan umum dalam implementasinya seperti dalam mekanisme perizinan penetapan jenis kendaraan, penetapan tarif perizinan trayek dan penetapan tarif angkutan, haruslah memperhatikan kondisi aspek lingkungan atau ekologi administrasi Negara baik aspek alamiah maupun aspek sosial suatu wilayah agar dapat bersinergi dengan pembangunan disektor lain dan terjangkau dengan daya beli masyarakat.

Disini sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, beberapa pengertian yang berkenaan dengan angkutan umum dan terkait dengan penelitian ini yakni :

- Angkutan antar kota adalah angkutan dari suatu kota ke kota lain dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terkait dalam trayek tetap dan teratur.
- Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ketempat lain dalam wilayah kota dengan mempergunakan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.
- Angkutan pedesaan adalah angkutan dari suatu tempat ketempat lain dalam suatu daerah kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum dan mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur.

Dalam evaluasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang meliputi :

1. Proses dan Prosedur Perizinan
2. Tata laksana pengoperasian meliputi peraturan jadwal keberangkatan, prosedur pelayanan penumpang, sistem dan tingkat tarif yang ditawarkan, penarikan karcis dan prosedur pengumpulan hasil karcis.
3. Tatalaksana pengawasan meliputi aspek legal berkaitan dengan peraturan perundang-undangan yang memungkinkan diadakan pengawasan administrative dan pengawasan lapangan.
4. Pola hubungan antara pemerintah kabupaten, pengusaha angkutan dan organda.
5. Kendala-kendala yang dihadapi dalam implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum.

Dari uraian tersebut dapat disimpulkan bahwa penyelenggaraan angkutan umum adalah merupakan tugas pemerintah dalam upaya menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, tertib, nyaman, dan lancar dan untuk mewujudkannya telah dikeluarkan berbagai kebijakan pemerintah mulai dari Pemerintah Pusat sampai Pemerintah Daerah baik yang bersifat teknis maupun administratif yang dalam penjabarannya bersifat sinergi, namun dalam implementasinya belum mencapai tujuan sesuai yang diharapkan. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya dan tindakan nyata yang rasional agar tujuan dan sasaran tersebut dapat diwujudkan.

B. Kerangka Berfikir

Salah satu sarana transportasi yang sangat penting dalam mendukung aktivitas dan mobilitas sehari – hari masyarakat adalah kendaraan angkutan umum. Realitas ini cenderung disebabkan tidak semua masyarakat memiliki kendaraan sendiri. Sehubungan dengan hal itu, pemerintah melalui kebijakannya bekerjasama dengan pihak swasta untuk menanggulangi kebutuhan angkutan umum.

Berdasarkan pengamatan dan realitas yang terjadi saat ini maka kebijakan Pemerintah Kabupaten Sintang cenderung menguntungkan penyedia jasa angkutan penumpang umum. Hal ini dapat terlihat dari kebijakan yang dibuat sering mendapatkan masukan dari pengusaha angkutan umum yang ada.

Fenomena tersebut terlihat sebagai system monopoli dan otorisasi pengusaha angkutan umum, sehingga kebijakan pemerintah terhadap angkutan

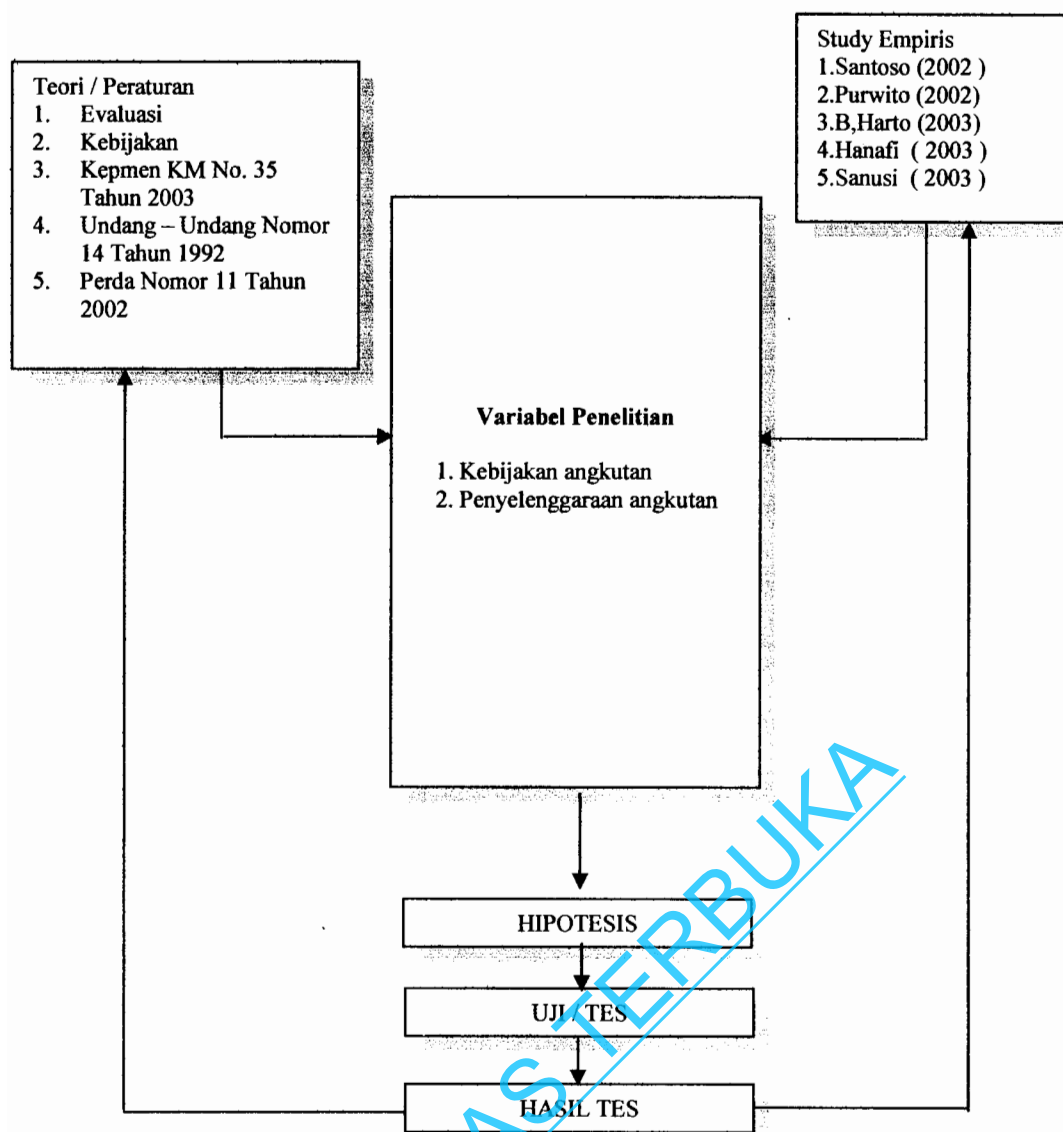
umum bersifat legitimasi dari pihak yang berwenang. Sedangkan pelayanan yang diterima oleh masyarakat pengguna jasa angkutan umum tersebut tidak diperbaiki, seharusnya dalam pembuatan kebijakan pemerintah menerima masukan dari masyarakat maupun Organda. Agar tujuan yang ingin dicapai dapat berjalan dengan efektif, kerjasama pemerintah, swasta dan organisasi angkutan darat (organda), perlu ditingkatkan.

Efektifitas kebijakan pemerintah Kabupaten Sintang Nomor II Tahun 2002 tentang izin usaha Angkutan Umum bukan hanya dilakukan oleh petugas Dinas Perhubungan saja, akan tetapi perlu didukung oleh semua pihak. Dengan demikian sasaran kebijakan yang dibuat pemerintah adalah untuk perbaikan kondisi transportasi khususnya angkutan umum di Kabupaten Sintang. Dinas perhubungan Kabupaten Sintang yang ditunjuk sebagai pelaksana merupakan Lembaga Pemerintah yang bertugas untuk mensosialisasikan kebijakan tersebut agar dapat dipahami dan ditaati oleh masyarakat pengguna jasa, pengusaha Angkutan Serta Organda.

Secara tegas dapat dikatakan bahwa peranan pemerintah dalam penataan trayek angkutan umum di Kabupaten Sintang tidak hanya sebagai Konseptor dan mengaplikasikan hasil Perumusannya lebih dari itu mereka adalah pengusaha yang dapat mengeksekusi apabila ada penyimpangan dan memanfaatkan trayek angkutan umum illegal. Berkenaan hal tersebut maka aparat pemerintah yang bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan angkutan umum betul – betul memahami Visi dan Misi dari kebijakan pemerintah pada sektor angkutan umum. Hal ini sangat penting memberikan pengarahan dan pembinaan kepada pengusaha

angkutan, sopir dan masyarakat pengguna jasa angkutan umum. Dalam kedudukannya dan peranannya yang kongkrit sudah selayaknya pemerintah menyiapkan perangkat pengendalian.

UNIVERSITAS TERBUKA



Gambar. 2.1
Kerangka Konsep Penelitian

C. Defenisi Operasional

Dalam upaya memperjelas variable yang diteliti sehingga seorang peneliti dapat menggunakan suatu defenisi yang konsisten dalam proyek penelitian. Defenisi yang digunakan tersebut sebagai defenisi yang terpilih inilah yang disebut sebagai defenisi operasional (Winarno 2007 : 8.12) dalam penelitian ini disebut sebagai pengertian variable yang akan diteliti dalam Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kabupaten Sintang, maka pengertian operasional variable atau defenisi operasional variable penelitian yang diteliti sebagai berikut :

1. Evaluasi : adalah merupakan bagian akhir dari proses manajemen dalam rangka untuk mengukur atau mengetahui tingkat pencapaian dari suatu kebijakan atau program.
2. Kebijakan : adalah sebagai suatu tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku yang dapat berupa program, keputusan, ketentuan – ketentuan, peraturan perundang – undangan yang mempunyai tujuan dan untuk memecahkan masalah melalui pengerahan strategi.
3. Penyelenggaraan : adalah tugas Pemerintah dalam upaya menciptakan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman tertib, nyaman dan lancar.
4. Angkutan Umum : adalah kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.
5. Trayek : adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, mobil penumpang dan angkutan khusus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal dalam wilayah daerah.
6. Angkutan : adalah pemindahan orang dan / atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

7. Jaringan Transportasi Jalan : adalah serangkaian simpul dan / atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu jalan lintas sehingga membentuk satu kesatuan system jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.
8. Angkutan antar Kota dalam Provinsi : adalah angkutan dari satu kota ke kota lain yang melalui antar daerah Kabupaten atau dalam daerah Provinsi dengan menggunakan Mobil Bus yang terikat dalam trayek.
9. Angkutan Kota : Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kota atau wilayah Ibu kota Kabupaten atau dalam Daerah khususnya Ibu Kota Jakarta dengan menggunakan Mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
10. Angkutan Pedesaan : Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah Kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek kota yang berada pada wilayah ibu kota kabupaten dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.
11. Bus Besar : Kendaraan dengan kapasitas 28 orang dengan ukuran dan jarak tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 9 meter.
12. Bus Sedang : Kendaraan bermotor dengan kapasitas 16 s/d 28 dengan ukuran dan jarak antar tempat duduk normal tidak termasuk tempat duduk pengemudi dengan panjang kendaraan lebih dari 6,5 s.d 9 meter.
13. Bus Kecil : Kendaraan Bermotor dengan kapasitas 9 s/d 16 dengan ukuran antar tempat duduk normal tidak termasuk tempatduduk pengemudi baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
14. Terminal : Prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan / atau barang dan serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi.
15. Pengawasan : Pemantauan dan penilaian serta tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijakan.

16. Pengaturan : Kegiatan penetapan kebijaksanaan pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu.
17. Pengendalian : Pemberian arahan, petunjuk, bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan
18. Pengoperasian : Segala aktifitas yang menyangkut pengaturan jadual keberangkatan, prosedur pelayanan penumpang, system dan tingkat tarif yang ditawarkan, penarikan karcis dan prosedur pengumpulan hasil karcis.

UNIVERSITAS TERBUKA



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Desain Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan analisis kualitatif yang menggambarkan dan menjelaskan terhadap objek yang diteliti secara apa adanya sesuai dengan kenyataan melalui teknik pengumpulan data dokumentasi, observasi dan wawancara, dengan penentuan responden menggunakan teknik purposive sampling. Fokus permasalahan yang ingin digali adalah dalam pengertian bahwa evaluasi implementasi kebijakan dengan penekanannya pendekatan perspektif apa yang terjadi, yakni ingin melihat pelaksanaan dari suatu kebijakan dari segala faktor yang meliputi proses dan pelaksanaan dari implementasi kebijakan dalam penyelenggaraan angkutan umum.

Sehubungan dengan itu, maka yang menjadi aspek penelitian ini adalah :

1. Tata laksana administrasi perijinan meliputi siapa atau lembaga mana yang berhak mengeluarkan perijinan, bagaimana mekanisme dan persyaratan perijinan.
2. Tata laksana pengoperasian meliputi pengaturan jadwal keberangkatan, prosedur pelayanan penumpang, sistem dan tingkat tarif yang ditawarkan, penarikan karcis dan prosedur pengumpulan hasil karcis.

3. Tata laksana pengawasan, meliputi aspek legal berkaitan dengan peraturan perundang-undangan yang memungkinkan diadakan pengawasan, baik pengawasan administrasi maupun pengawasan lapangan.
4. Pola hubungan antara Pemerintah Kabupaten, pengusaha angkutan dan Organda.
5. Kendala-kendala yang dihadapi dalam implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum.

Selanjutnya kriteria yang digunakan adalah efektifitas kebijakan (tingkat pencapaian tujuan), waktu pencapaian tujuan dan kepatuhan terhadap peraturan yang ditetapkan.

B. Populasi dan Sampel

Dalam melakukan penelitian maka seorang peneliti harus menentukan populasinya sebagai sumber data darimana data dapat diperoleh. Sehubungan dengan ini maka sebagai populasi dalam penelitian ini adalah : birokrat, sopir, penumpang dan pengusaha angkutan. Menurut Prasetya Irawan (2006 : 4.18) populasi adalah keseluruhan elemen yang akan diteliti / dipelajari oleh seorang peneliti di dalam penelitiannya. Untuk penentuan respondennya dengan pendekatan Purposive Sampling yakni satu teknik untuk menentukan responden berdasarkan tujuan atau keperluan yang ditetapkan peneliti sendiri. Menurut Nawawi (2001 : 157) Purposive Sampling adalah : Teknik pengambilan sample (responden) disesuaikan dengan kriteria – kriteria tertentu yang ditetapkan berdasarkan tujuan penelitian sehingga ukuran sample (responden) tidak dipersoalkan.

Karena kajian penelitian ini pada evaluasi proses implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum, maka yang lebih tepat dan layak sebagai respondennya tentu pihak – pihak yang berkepentingan dan mengetahui persoalan angkutan umum, dengan demikian diharapkan akan sangat membantu dalam memperoleh data yang akurat dan reliable.

Dengan demikian yang dijadikan responden dalam penelitian ini adalah pejabat dan staf Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang, Satlantas Polres Sintang, Pengusaha Angkutan Umum dan masyarakat pengguna jasa angkutan umum, dengan kriteria :

1. Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang dan Kasatlantas Polres Sintang, sebagai informan. Informan disini dimaksudkan adalah sebagai pihak yang mengetahui hal – hal yang bersifat umum terhadap persoalan di seputar objek yang diteliti.
2. Pejabat eselon III, eselon IV, staf dan Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang (Kasubdin Angkutan, Kasubdin Lalu Lintas, Kasi Angkutan Jalan, Kasi Penganalisaan dan Operasional, staf Seksi Angkutan Jalan, petugas terminal), pemilik/pengusaha angkutan umum, pengemudi dan penumpang angkutan umum sebagai responden.

Alasannya yaitu :

- a. Karena kajian penelitian ini pada evaluasi proses implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum, maka yang lebih tepat dan layak sebagai respondennya tentu pihak- pihak yang berkepentingan dan mengetahui persoalan angkutan umum seperti yang disebutkan

diatas, dengan demikian diharapkan akan sangat membantu dalam memperoleh data yang akurat dan reliabel.

- b. Untuk efisiensi dan efektivitas dalam pendayagunaan waktu, tenaga dan biaya.

Adapun yang menjadi lokasi penelitian adalah Kabupaten Sintang Propinsi Kalimantan Barat. Dipilihnya Kabupaten Sintang sebagai lokasi penelitian karena letak geografis Kabupaten Sintang yang sangat strategis sebagai pusat pertumbuhan sektor atau wilayah timur Kalimantan Barat yang akhir – akhir ini pembangunan infrastruktur dan prasarana transportasi sangat pesat perkembangannya dan sedang dalam proses untuk menjadi Ibu Kota Propinsi Kapuas Raya.

C. Instrumen Penelitian

Dalam penelitian ini data yang diperlukan berupa data sekunder dan data primer. Data sekunder adalah data yang sudah tersedia di Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang. Sedangkan data primer merupakan data yang penulis peroleh secara langsung dari subjek penelitian melalui wawancara dan observasi. Berkaitan dengan hal tersebut, dalam rangka pengumpulan data ke lapangan maka instrument yang dipergunakan adalah sebagai berikut :

1. Dalam melakukan observasi penelitian menggunakan alat bantu berupa daftar cek (chek list), kamera dan buku catatan. Aspek-aspek yang diobservasi antara lain meliputi : jadwal keberangkatan, tarif angkutan, prosedur pelayanan penumpang, dan pemungutan retribusi terminal.

2. Pedoman wawancara yaitu berupa catatan pertanyaan tertulis mengenai pokok permasalahan yang diteliti yaitu mengenai tata laksana administrasi, tata laksana pengoperasian, tata laksana pengawasan, pola hubungan antar berbagai elemen dan kendala-kendala yang dihadapi dalam penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang.

D. Prosedur Pengumpulan Data

Prosedur pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Studi dokumentasi yaitu suatu cara untuk mencari, mengumpulkan dan mempelajari dokumen-dokumen, surat-surat, catatan-catatan, buku-buku dan laporan-laporan tertulis serba berhubungan dengan permasalahan yang diteliti dalam rangka memperoleh data skunder menyangkut prosedur perijinan yang meliputi : ijin usaha angkutan umum, ijin trayek, ijin insidental.
2. Observasi, yaitu melakukan pengamatan secara langsung di lapangan terhadap perilaku sopir terutama berkaitan dengan pelayanan terhadap pengguna angkutan umum serta ketaatan terhadap kebijakan yang mengaturnya serta petugas lapangan yang bertugas mensosialisasikan Peraturan Pemerintah.
3. Wawancara (interview) yaitu suatu teknik untuk memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara penanya/pewawancara dengan responden / pemberi jawaban dengan alat yang dinamakan interview guide atau panduan wawancara.

E. Metode Analisa Data

Analisa data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif.

Data yang telah diambil dan dihimpun dari hasil observasi dan wawancara serta

dokumentasi, kemudian diklasifikasikan sesuai dengan ruang lingkup penelitian. Selanjutnya setiap data akan diberikan penjelasan dan pada tahap akhir atau bersamaan dengan uraian data akan diverifikasi dan analisis dengan memberikan uraian dan penafsiran dalam bentuk narasi.

UNIVERSITAS TERBUKA



BAB IV
TEMUAN DAN PEMBAHASAN
EVALUASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN

A. TATA LAKSANA ADMINISTRASI

Penyelenggaraan angkutan umum bertujuan untuk mewujudkan angkutan umum yang lancar, aman, tertib, teratur dan nyaman, tericptanya keseimbangan antara penyedia jasa angkutan dengan pengguna jasa serta terpenuhinya jaringan trayek yang mencapai daerah-daerah pelosok. Dalam penyelenggaraan angkutan umum dalam trayek tetap teratur sebagaimana diatur dalam peraturan Pemerintah Nomor : 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Umum, Izin, Trayek, Kartu Pengawasan dan Izin Insidental. Proses dari pemberian perizinan dapat digambarkan sebagai berikut :

1. Izin Usaha Angkutan Umum

Izin usaha angkutan umum merupakan syarat pertama yang harus dimiliki oleh setiap Badan Usaha, Koperasi, atau perorangan yang akan menjalankan usahanya dibidang angkutan umum. Tanpa adanya Izin Usaha Angkutan Umum, Izin Trayek, Kartu Pengawasan dan Izin Insidental tidak dapat diberikan. Izin Usaha Angkutan dapat diberikan kepada :

- a. Badan Usaha Milik Nasional atau Badan Usaha Milik Daerah
- b. Badan Usaha Milik Swasta Nasional
- c. Koperasi

d. Perorangan Warga Negara Indonesia

Selain mengacu kepada peraturan perundang – undangan yang lebih tinggi (Undang-Undang Nomor 41 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor) dalam penyelenggaraan angkutan umum, Pemerintah Kabupaten Sintang telah menerbitkan Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 11 Tahun 2002 tentang Retribusi Izin Usaha Angkutan Umum. Sesuai Peraturan Daerah tersebut, biaya/besarnya retribusi untuk memperoleh Izin Usaha (baru) Rp. 30.000,- Pendaftaran Ulang Rp. 20.000,- dan perubahan pemilikan Rp. 30.000,-

Peraturan Perundang-Undangan tersebut adalah merupakan kebijakan Negara dan sebagai acuan Pemerintah Kabupaten Sintang dalam penyelenggaraan angkutan umum khususnya dalam penerbitan Izin Usaha Angkutan Umum. Peraturan Perundang-Undangan tersebut telah dirumuskan dan ditetapkan secara jelas dan tegas dalam bentuk peraturan -peraturan dalam rangka melaksanakan tugas dan fungsi organisasi. Hal tersebut sejalan dengan apa yang dikatakan oleh Irfan (2000) bahwa “ Kebijakan Negara dalam bentuk Perdananya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah, dan sesuai dengan ciri – ciri kebijakan negara menurut Ermaya (1993) yakni : Ada hubungannya dengan tujuan organisasi “.

Untuk memperoleh izin Usaha Angkutan Umum, pemohon mengajukan permohonan yang ditujukan kepada Bupati Sintang melalui Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang. Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 11 Tahun 2002 yang telah dituangkan dalam Buku Petunjuk Perizinan daerah, persyaratan yang harus dipenuhi untuk memperoleh izin usaha angkutan umum meliputi :

- a. Pas foto 3 x 4 sebanyak 3 lembar
- b. Foto Copy Nomor Pokok Wajib Pajak Daerah (NPWPD)
- c. Foto Copy Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP)
- d. Foto Copy Akte Pendirian Perusahaan / Badan Hukum
- e. Surat Keterangan Domisili Perusahaan
- f. Foto Copy SITU
- g. Surat pernyataan memiliki atau menguasai 2 unit kendaraan bermotor atau kapal bermotor.

Izin Usaha Angkutan yang diterbitkan ditanda tangani oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang atas nama Bupati. Pada Blanko Izin Usaha Angkutan yang telah ditanda tangani tersebut pada sudut kanan atas tertulis sementara, tidak ada tertera batas berlaku izin, daftar ulang kendaraan setiap tanggal dan bulan sesuai dengan diterbitkan izin pertama kali. Pas foto yang diminta dalam persyaratan juga tidak ditempel pada izin usaha yang diterbitkan.

Mengikuti salah satu pendapat Dunn dan Ripley yang disadur oleh Wibawa (2000), salah satu fungsi evaluasi kebijakan adalah “ Kepatuhan “

yakni untuk mengetahui apakah tindakan yang dilakukan oleh para pelaku, baik birokrasi maupun pelaku lain, sesuai dengan standar dan prosedur yang ditetapkan oleh kebijakan. Sehubungan dengan itu menurut penulis bahwa terhadap izin usaha angkutan umum yang diterbitkan ditanda tangani oleh Kepala Daerah (Bupati) dan berlaku selama perusahaan masih menjalankan usahanya. Oleh karenanya menurut penulis proses penerbitan izin usaha angkutan umum bertentangan dengan Peraturan Perundang – undangan yang berlaku, sehingga implementasinya oleh Aparat Birokrasi belum sesuai/tidak mengindahkan fungsi “ Kepatuhan “.

Selanjutnya masa berlaku izin adalah selama perusahaan masih menjalankan usahanya (daftar ulang setiap tahun) dan lama proses pengurusan perizinan 10 (sepuluh) hari kerja (dengan catatan pejabat yang berwenang berada ditempat). Sanksi/denda atas pelanggaran adalah sanksi administrasi berupa bunga sebesar 2 % setiap bulan retribusi yang terhutang. Sedangkan bagi pengusaha angkutan/pemegang izin ada sejumlah ketentuan pelaksanaan / kewajiban yang harus dipenuhi, meliputi :

- a. Memiliki atau menguasai sekurang-kurangnya 2 (dua) unit kendaraan.
- b. Memiliki atau menguasai tempat penyimpanan kendaraan (pool)
- c. Melakukan kegiatan usaha selambat-lambatnya dalam waktu 6 bulan sejak diterbitkan izin usaha angkutan.
- d. Melaporkan kegiatan usaha setiap 6 bulan kepada pejabat pemberi izin.
- e. Mentaati wajib angkutan kiriman pos sesuai dengan undang-undang Nomor 6 Tahun 1984 tentang Pos, ketentuan mengenai dana

pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang sesuai dengan Undang – Undang Nomor 33 Tahun 1964 beserta Peraturan Pelaksanaannya dan peraturan lainnya.

- f. Melaporkan apabila terjadi perubahan kepemilikan perusahaan atau domisili perusahaan.

Dari kewajiban yang harus dilakukan oleh pengusaha angkutan umum, terdapat salah satunya yang belum dilaksanakan yakni tidak melaporkan kegiatan usahanya setiap 6 bulan sekali kepada pejabat pemberi izin. Hal ini disebabkan karena pengusaha angkutan (perusahaan angkutan) tidak mengetahui adanya ketentuan tersebut dan kurangnya sosialisasi dari institusi terkait.

Sesungguhnya kebijakan Negara menurut Irfan (2000), “ tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuk yang nyata ”. Sedangkan menurut Ermaya (1993), salah satu cirinya adalah “ dikomunikasikan kepada semua pihak ”.

Oleh karena itu, menurut penulis tidak adanya laporan dari pengusaha angkutan terhadap aktifitas usahanya kepada pejabat pemberi izin berarti ketentuan yang diatur dalam Peraturan Daerah tersebut hanya baru pada tahap dinyatakan saja, tetapi belum dilaksanakan sebagaimana mestinya yang disebabkan belum dikomunikasikan dengan baik kepada pengguna jasa (stakeholders). Dengan demikian maka dalam proses implementasinya peraturan daerah dimaksud belum sejalan dengan apa yang dikatakan oleh Irfan (2000) dan Ermaya (1993) sebagaimana diungkapkan tersebut diatas.

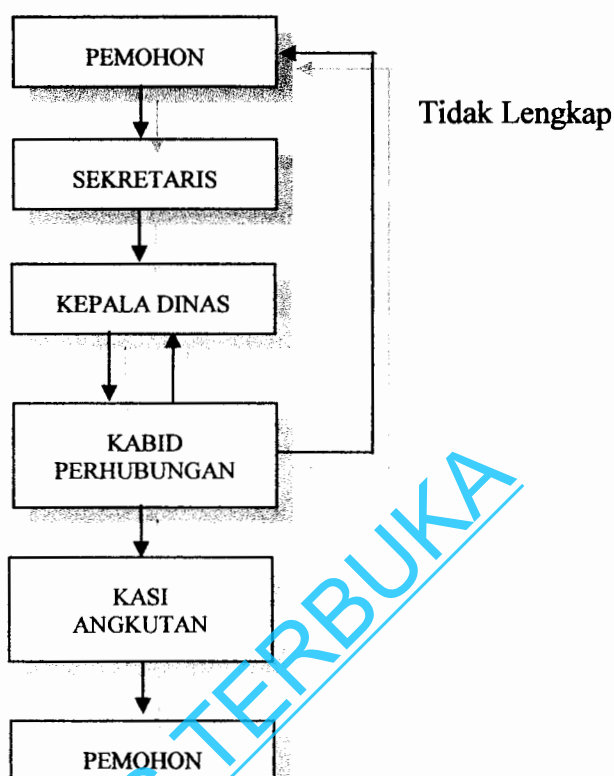
Menurut petugas pengelola perizinan angkutan bahwa sejak pelaksanaan otonomi daerah semua permohonan izin usaha angkutan umum selalu diproses sampai diterbitkannya izin usaha angkutan. Hal ini merupakan hasil dari deregulasi yang dilaksanakan oleh institusi teknis yang menangani perizinan tersebut dalam rangka merespon tuntutan masyarakat yang ditandai dengan :

- a. Biaya pengurusan perizinan usaha angkutan relative murah dan terjangkau dengan kemampuan masyarakat.
- b. Persyaratan yang diperlukan tidak begitu banyak dan relative mudah untuk memenuhinya.
- c. Biaya pengurusan izin dan persyaratan disampaikan kepada stakeholder melalui papan informasi sehingga sangat memudahkan bagi masyarakat yang akan berurusan.

Dalam hal ini ada sinkronisasi terhadap apa yang telah dilaksanakan oleh instansi pemberi izin dan implementasinya dengan ciri-ciri kebijakan pemerintah yang dikemukakan oleh Ermaya (1993) yakni “ menggunakan Bahasa tertulis dan sederhana, dan mudah dilaksanakan oleh yang bertanggung jawab atas pelaksanaannya “.

Selanjutnya jika permohonan izin usaha angkutan persyaratannya tidak lengkap, maka hal tersebut disampaikan kepada petugas kepada pemohon secara lisan pada saat pemohon beberapa hari kemudian datang ke Kantor Dinas Perhubungan untuk menanyakan sejauh mana proses pengurusan perizinan tersebut telah dilakukan atau terkadang juga

disampaikan langsung oleh petugas ke rumah pemohon. Untuk lebih jelasnya proses pengurusan izin usaha angkutan umum sesuai buku petunjuk perizinan daerah, dapat dilihat pada alur mekanisme berikut ini.



Sumber : Buku Petunjuk Pelayanan Perizinan Daerah, 2002

Gambar 4.2

Mekanisme Proses Pengurusan Izin Usaha Angkutan Umum

Penjelasan dari mekanisme tersebut sebagai berikut :

- Permohonan Izin Usaha Angkutan Umum diajukan oleh pemohon perusahaan/koperasi kepada Bupati Sintang melalui Kepala Dinas Perhubungan atau dialamatkan langsung kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang.

- Permohonan tersebut diagendakan dalam surat masuk dan dikendalikan oleh sekretaris.
- Selanjutnya Sekretaris mengendalikan dan mendisposisikan permohonan Izin Usaha Angkutan kepada Kepala Dinas.
- Kepala Dinas mendisposisikan permohonan tersebut untuk diproses kepada Kabid Perhubungan Darat.
- Kabid Perhubungan Darat melalui petugas yang ditunjuk meneliti persyaratan permohonan tersebut, dan jika :
 - a. Persyaratan tidak lengkap, permohonan dikembalikan kepada pemohon untuk melengkapi persyaratannya.
 - b. Persyaratan lengkap diproses dan dinaikkan kepada Kepala Dinas untuk ditanda tangai.
- Setelah izin usaha ditanda tangani Kepala Dinas, diteruskan lagi kepada Kepala Bidang Perhubungan Darat.
- Kepala Bidang Perhubungan Darat melalui kepala seksi Angkutan jalan atau petugas yang ditunjuk menyampaikan izin Usaha Angkutan Umum yang telah ditanda tangani kepada pemohon dengan kewajiban pemohon terlebih dahulu membayar retribusinya.

Berdasarkan proses pemberian izin usaha angkutan umum sebagaimana disampaikan diatas, setelah di cross check dengan responden, menurut penulis ada beberapa hal yang layak dilakukan oleh institusi Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang antara lain :

Untuk lebih mempercepat pelayanan, sebaiknya permohonan izin usaha angkutan umum tidak terlalu diproses melalui sekretaris tetapi diajukan langsung melalui Bidang yang menangani perizinan tersebut yakni Kabid Perhubungan Darat. Untuk pengendaliannya permohonan tersebut perlu dicatat/diagendakan dalam buku agenda pada Bidang Angkutan Darat.

Di sisi lain jika persyaratan permohonan izin usaha angkutan belum lengkap sebaiknya disampaikan/diberitahukan langsung pada saat pertama kali pemohon mengajukan permohonan. Disamping itu jika persyaratan izin yang tidak lengkap dan tidak dapat disampaikan secara langsung, maka pemberituannya sebaiknya dilakukan secara resmi melalui surat sehingga dengan demikian ada bukti pertanggung jawaban tertulis yang telah dilaksanakan oleh petugas/birokrat dan hal ini sesuai dengan salah satu prinsip dari birokrasi.

Selanjutnya, Izin Usaha Angkutan Umum perlu diterbitkan secara tetap, tidak bersifat sementara, harus ditempelkan pas foto Direktur Perusahaan/Ketua Koperasi sesuai dengan persyaratannya, dan harus ditandatangani oleh pejabat yang berwenang yakni Kepala Daerah (Bupati Sintang) sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 dan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2002, sehingga dengan demikian agar izin usaha angkutan tersebut benar – benar legalitas.

Jika izin usaha angkutan cukup ditanda tangani oleh Kepala Dinas atas nama Bupati, dengan pertimbangan untuk mempercepat pelayanan kepada

masyarakat maka perlu ada landasan hukum yang mengaturnya. Karena sesuai dengan Keputusan Bupati Sintang yang mengatur tentang perlimpahan wewenang penanda tangan pemberian izin usaha angkutan umum. Untuk mengetahui secara factual terhadap aktivitas perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin, maka Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang perlu menyurati perusahaan angkutan umum untuk setiap 6 (enam) bulan sekali melaporkan kegiatan usahanya.

2. Izin Trayek

Izin trayek adalah merupakan izin untuk mengangkut orang dengan kendaraan umum pada jaringan trayek. Dengan demikian setiap usaha yang mengangkut orang dengan kendaraan umum pada jaringan trayek wajib memiliki izin trayek. Secara teknis operasional pemberian izin trayek yang dilaksanakan oleh Pemerintah Kabupaten Sintang adalah berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Angkutan Orang di Jalan dengan kendaraan umum. Sedangkan secara teknis administratif berdasarkan atas Peraturan daerah Kabupaten Sintang Nomor 6 Tahun 1999 tentang Retribusi Izin Trayek.

Izin trayek diterbitkan kepada Badan Hukum/Koperasi yang telah memiliki izin usaha angkutan umum. Secara teoritis/konseptual sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 yang telah dituangkan dalam buku petunjuk Perizinan Daerah, persyaratan pemberian izin trayek didasari pertimbangan :

- a. Persyaratan administrasi, yakni :
- Memiliki Surat Izin Usaha Angkutan
 - Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang baik jalan, dibuktikan dengan STNK serta Buku Uji Kendaraan
 - Memiliki dan menguasai fasilitas penyimpanan pool kendaraan bermotor yang dibuktikan dengan gambar lokasi bangunan serta surat keterangan mengenai pemilikan atau penguasaan kendaraan.
 - Memiliki atau bekerjasama dengan pihak lain yang mampu menyediakan fasilitas kendaraan bermotor sehingga dapat merawat kendaraannya untuk tetap dalam kondisi laik jalan.
- b. Persyaratan Teknis
- Pada trayek yang dimohon masih dimungkinkan untuk penambahan jumlah kendaraan
 - Prioritas bagi perusahaan angkutan yang mampu memberikan pelayanan angkutan yang baik.

Lama proses perizinan adalah 14 hari kerja (dengan catatan pejabat yang berwenang berada ditempat). Izin berlaku selama 5 (lima) tahun. Sedangkan kewenangan pemberian izin adalah :

- a. Bupati untuk trayek pedesaan
- b. Gubernur untuk trayek Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP)
- c. Wali Kota untuk trayek Angkutan Kota.

Biaya pengurusan trayek sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 6 Tahun 1999 adalah :

a. Izin Trayek Baru, bagi :

- Mobil Penumpang s/d 8 orang : Rp. 330.000,- / kendaraan
- Mobil Bus 9 s/d 15 orang : Rp. 361.000,- / Kendaraan
- 16 s/d 25 orang : Rp. 397.000,- / Kendaraan
- Lebih dari 26 orang : Rp. 404.000,- / Kendaraan

b. Peremajaan dan Perpanjangan trayek :

Untuk semua jenis angkutan penumpang dan untuk semua jenis daya angkut sebesar Rp. 298.000,-

Secara empiris, mekanisme pemberian izin trayek dapat dikelompokkan atas :
Izin Trayek AKDP, Izin Trayek Angkutan Kota dan Izin Trayek angkutan pedesaan. Proses dan mekanisme izin trayek adalah sebagai berikut :

a. **Izin Trayek AKDP**

Untuk trayek AKDP seperti trayek Sintang – Pontianak, atau Sintang – Singkawang, izinya diberikan oleh Gubernur Kalimantan Barat melalui Dinas Perhubungan dan Telekomunikasi. Pemerintah Kabupaten Sintang melalui Dinas Perhubungan sifatnya hanya memberikan rekomendasi sesuai permohonan yang disampaikan/diajukan oleh pengusaha angkutan.

Pemberian rekomendasi tersebut didasari pertimbangan bahwa pada trayek yang dimohon masih dimungkinkan untuk penambahan jumlah

kendaraan melalui *Survey Load Factor* atau berdasarkan laporan realisasi angkutan dari perusahaan angkutan.

Secara faktual didalam pemberian rekomendasi terhadap permohonan trayek AKDP, menurut petugas dan staf yang berkompeten dalam hal ini, tidak selalu berdasarkan survey load faktor yang benar-benar dilakukan tetapi lebih sering didasari atas pengamatan sepintas terhadap keseimbangan antara jumlah penyedia sarana angkutan dengan jumlah penumpang. Disamping itu pemberian rekomendasi trayek AKDP tidak juga dilakukan berdasarkan laporan dari realisasi angkutan masing-masing perusahaan, karena memang dari perusahaan perusahaan tidak ada melaporkan aktivitas/realisasi angkutan sehingga bagi pihak Dinas Perhubungan tidak tersedia cukup data yang dapat berpengaruh terhadap proses pemberian layanan rekomendasi.

Pemberian rekomendasi terhadap trayek AKDP yang sering dilakukan hanya berdasarkan pengamatan sepintas atau tidak berdasarkan *Survey Load Factor* atau tidak berdasarkan laporan realisasi angkutan. Menurut penulis hal tersebut sangat membahayakan atau merugikan bagi pihak Dinas Perhubungan atau perusahaan angkutan yang diberi rekomendasi karena jika terjadi protes atau komplain dari perusahaan angkutan dan yang lain terhadap kebijakan pemberian rekomendasi/penambahan trayek AKDP pihak Dinas Perhubungan tersedia data pendukung yang kuat.

Berkeenan dengan itu, untuk mengantisipasi hal-hal yang tidak diinginkan dan tidak perlu terjadi, maka dalam proses pemberian rekomendasi trayek AKDP oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang harus selalu didasari atas hasil *Suvey Load Factor* dan laporan hasil realisasi angkutan dan perusahaan angkutan sehingga ada keseimbangan antara penyedia jasa dengan pengguna jasa. Jika laporan realisasi angkutan dari perusahaan sulit untuk diperoleh, sesungguhnya Pemerintah Kabupaten Sintang dapat memaksa kepada setiap perusahaan AKDP agar mau menyampaikan laporan realisasi angkutan secara berkala.

Dalam hal ini sangat dibenarkan karena memang pemerintah yang mempunyai hak untuk memaksa kepada masyarakat/pihak-pihak tertentu agar mau mentaati atau mengikuti ketentuan peraturan yang telah ditetapkan, sebagaimana yang dikatakan oleh Dunn (2000) bahwa : “ kebijakan Negara adalah pengalokasian nilai – nilai secara paksa (syah) kepada seluruh anggota masyarakat ”.

b. Izin Trayek Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan

Meskipun ketentuan persyaratan untuk mengajukan izin telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003, sebagaimana telah diulas pada tulisan sebelumnya, baik menyangkut persyaratan administrasi maupun persyaratan teknis antara trayek angkutan kota dan angkutan pedesaan tidak ada perbedaan secara prinsifil. Dalam realitanya terutama

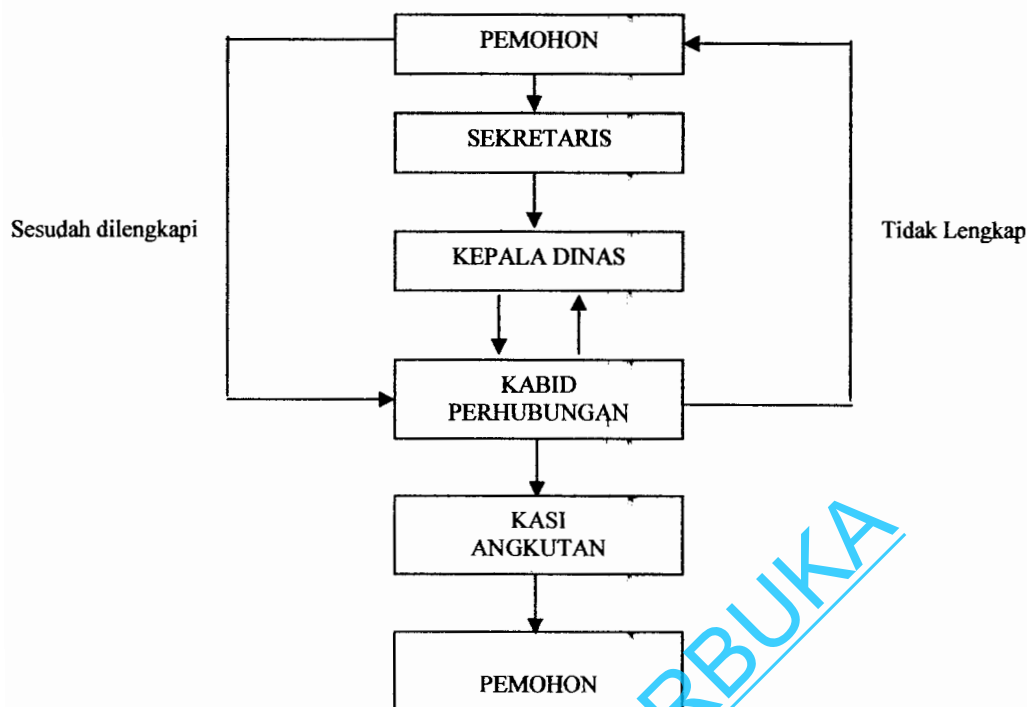
persyaratan administrasi tidak begitu mengikat dalam arti jika perusahaan angkutan umum pada saat mengajukan permohonan melampirkan Izin Usaha Angkutan, permohonan tersebut telah dianggap memenuhi persyaratan.

Menurut salah seorang staf Dinas Perhubungan, secara empiris pemberian izin trayek angkutan kota dilakukan sangat selektif dan hati – hati sehingga sangat jarang ada penambahan trayek baru. Hal ini terkait dengan sifat trayek kota yang relative lebih statis dalam arti penambahan jumlah trayek sangat jarang terkecuali pembukaan trayek baru atau peremajaan. Sehingga penambahan trayek kota sangat dikendalikan oleh Pihak Pemerintah Daerah. Hal ini dilakukan sebagai upaya untuk menghindari kemungkinan terjadinya demonstrasi dari pengemudi akibat adanya penambahan trayek. Oleh karena itu masih menurut petugas, permohonan terhadap izin trayek angkutan kota selalau pertimbangannya diajukan oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang kepada Bupati untuk mendapatkan persetujuan/putusan. Atas dasar persetujuan dari Bupati, Kepala Dinas Perhubungan menanda tangani persetujuan prinsip izin trayek angkutan kota, dengan batas waktu selama 6 (enam) bulan untuk memberi kesempatan bagi pemegang izin untuk menyiapkan kendaraannya. Setelah kendaraannya siap baik secara administratif maupun teknik maka perusahaan angkutan umum tersebut mengajukan Kartu Pengawasan sebagai turunan dari izin trayek.

Proses mekanisme pemberian izin trayek angkutan kota adalah sebagai berikut :

- 1). Perusahaan / Koperasi angkutan umum mengajukan permohonan yang ditunjukkan kepada Bupati Sintang cq. Kepala Dinas Perhubungan, atau dapat juga langsung ditunjukkan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang, dengan melampirkan persyaratan
- Foto copy Izin Usaha Angkutan Umum dan atau ditambah dengan :
- Foto copy STNK dan Buku Uji Keir Kendaraan
- 2). Permohonan tersebut selanjutnya dicatat dalam buku agenda surat masuk dan dikendalikan oleh bagian tata usaha.
- 3). Sekretaris mengendalikan dan mendisposisikan permohonan izin trayek kepada Kepala Dinas.
- 4). Kepala Dinas mengarahkan permohonan tersebut untuk diproses kepada Kepala Bidang Perhubungan Darat.
- 5). Kabid Perhubungan Darat meneliti persyaratan permohonan tersebut dan jika tidak lengkap mengembalikan kepada pemohon untuk dilengkapi dan jika persyaratannya lengkap diproses dengan menyiapkan dan mengajukan pertimbangan Kepala Dinas Perhubungan Kepada Bupati.
- 6). Kepala Dinas Perhubungan menaikkan pertimbangannya kepada Bupati untuk mendapatkan persetujuan.
- 7). Putusan Bupati disampaikan oleh Kepala Dinas kepada pemohon dan jika :

- Permohonan tersebut diberikan kepada persetujuan prinsip izin trayek.
- Permohonan tidak disetujui diberikan berupa surat jawaban



Sumber : Buku Petunjuk Pelayanan Perizinan Daerah, 2002

Gambar 4.3

Alur Proses Pengurusan Izin Trayek (Kota)

Berdasarkan penjelasan atas proses dan mekanisme pemberian trayek kota, menurut penulis dapat dikatakan bahwa tidak terdapat kesesuaian dengan alur proses pengurusan izin trayek. Jika diamati menurut alur proses pengurusan izin trayek dipahami bahwa proses pengurusan izin trayek angkutan kota tidak sampai ke meja Bupati, tetapi diselesaikan hanya sampai kepada Kepala Dinas, sedangkan dalam

realitanya permohonan izin trayek angkutan kota prosesnya sampai ke Meja Bupati.

Dengan demikian terjadi ketidak sesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang dihasilkan. Oleh karena itu hal tersebut sejalan dengan apa yang dikatakan Dunn (2000) bahwa : “ evaluasi menghasilkan ketidaksesuaian antara kinerja kebijakan dengan yang dihasilkan ”. Disisi lain jika dikaitkan dengan pendapat Ripley dan Franklin (1982) yang mengatakan bahwa implementasi yang berhasil dapat diukur dari : “ seberapa bagus tujuan, pengaruh dan prosedur telah diraih”, maka dapat dikatakan proses implementasi dan mekanisme penerbitan izin trayek angkutan kota belum berjalan dengan baik.

Suatu hal yang menarik untuk disimak bahwa angkutan kota di daerah Kabupaten sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tidak diatur sehingga kewenangan pemberian izin trayek merupakan kewenangan Walikota atau Gubernur bagi Daerah khusus Ibu kota Jakarta dan bukan kewenangan Bupati. Sedangkan kewenangan Bupati dalam pemberian izin trayek hanya pada angkutan pedesaan. Dengan kata lain menurut Keputusan Menteri Perhubungan tersebut angkutan kota dikenal dalam daerah kabupaten. Padahal secara empiris angkutan kota di Kabupaten Sintang ada dan jumlahnya cukup banyak.

Kondisi tersebut menurut penulis tidak sesuai dengan apa yang di katakan oleh Ripley dan Franklin (1982) bahwa “ Keberhasilan

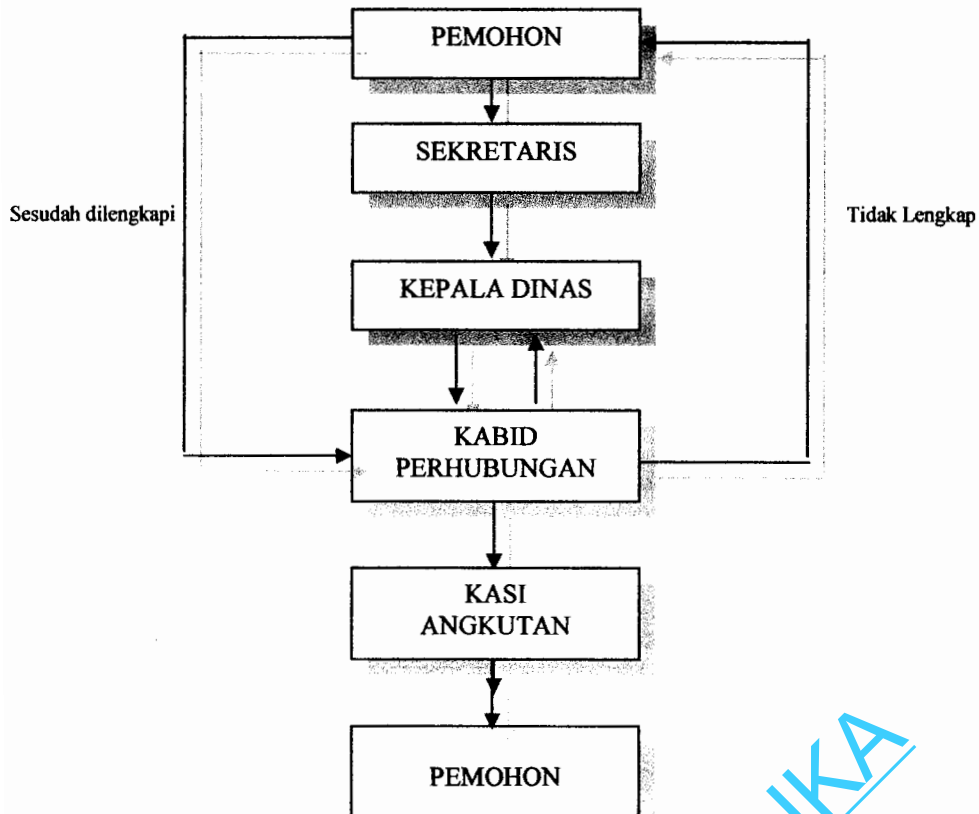
implementasi seharusnya diukur oleh tingkat kerelaan sebagian birokrasi atas perintah yang terkandung dalam Undang – Undang “.

Oleh karena itu mengingat antara yang tersirat dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 dengan yang terjadi dilapangan (pada tingkat birokrasi dibawah) tidak sama, maka dapat dikatakan implementasi kebijakan dalam penerbitan izin trayek angkutan kota belum berhasil/belum berjalan efektif.

Untuk trayek angkutan pedesaan lebih dinamis dalam arti jumlah trayek begitu cepat perkembangannya karena sering dengan kebutuhan dan permintaan masyarakat. Penambahan dan atau pembukaan baru trayek pedesaan sebagian besar didasari atas permintaan dari masyarakat. Karena sebelum kendaraannya dijadikan angkutan pedesaan biasanya terlebih dahulu kendaraan tersebut sudah beroperasi mengangkut penumpang pada rute tersebut meskipun nomor plat kendaraannya masih berwarna hitam untuk mengangkut keperluan pribadi. Biasanya pemilik kendaraan angkutan adalah warga/masyarakat setempat. Terlebih khusus angkutan pedesaan selain untuk mengangkut penumpang juga sebagai sarana membawa barang-barang hasil bumi dan dagangan baik dari dan ke desa, sehingga jenis kendaraan yang digunakan sesuai yang diajukan oleh masyarakat / penguasana angkutan untuk menyesuaikan dengan kondisi wilayah dan barang yang diangkut seperti : mobil penumpang, mobil Bus dan Pick Up, yang sudah dimodifikasi/dirubah bentuk. Seperti halnya dengan izin trayek angkutan kota, pemberian izin trayek angkutan

pedesaan ditanda tangani oleh Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang yang dituangkan dalam bentuk surat jawaban berupa persetujuan prinsip, tidak dikeluarkan dalam bentuk surat keputusan sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003. Kondisi seperti ini mengindikasikan bahwa pihak Dinas Perhubungan belum mematuhi dan belum melaksanakan ketentuan sebagaimana mestinya. Sehingga dapat dikatakan tingkat kepatuhan dari implementator sangat rendah, dan hal ini sejalan dengan apa yang dikatakan oleh Dunn (2000) dan Ripley (1982), dalam Wibawa (1994) bahwa fungsi evaluasi melalui aspek “ Kepatuhan “ dapat diketahui apakah yang dilakukan oleh para pelaku, baik birokrasi maupun pelaku lain, sesuai dengan estándar dan prosedur yang ditetapkan oleh kebijakan.

Mekanisme pengurusan dan pemberian izin trayek angkutan pedesaan dengan angkutan kota melalui tahapan seperti tergambar dalam alur proses pengurusan izin trayek yang terdapat dalam buku petunjuk perizinan daerah, sebagai berikut :



Sumber : Buku Petunjuk Pelayanan Perizinan Daerah, 2002

Gambar 4.4

Alur Proses Pengurusan Izin Trayek (Pedesaan)

Dari alur proses pengurusan izin trayek angkutan pedesaan tersebut dapat dijelaskan bahwa :

1. Perusahaan / Koperasi angkutan umum mengajukan permohonan yang ditunjukkan kepada Bupati Sintang cq. Kepala Dinas Perhubungan, atau dapat juga langsung ditunjukkan kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang, dengan melampirkan persyaratan.

2. Permohonan tersebut selanjutnya dicatat dalam buku agenda surat masuk dan dikendalikan oleh bagian sekretariat.
3. Sekretaris mengendalikan dan meneruskan permohonan izin trayek kepada Kepala Dinas.
4. Kepala Dinas mendisposisikan permohonan tersebut untuk diproses kepada Kepala Bidang Perhubungan Darat.
5. Kabid Perhubungan Darat meneliti persyaratan permohonan tersebut dan jika tidak lengkap mengembalikan kepada pemohon untuk dilengkapi dan jika persyaratannya lengkap diproses dengan menyiapkan dan mengajukan pertimbangan Kepala Dinas Perhubungan Kepada Bupati.
6. Kepala Dinas Perhubungan mempelajari pertimbangan dari Sub Dinas Angkutan dan mengembalikannya lagi kepada Sub. Dinas Angkutan.
7. Putusan Kepala Dinas disampaikan oleh Sub. Dinas kepada pemohon dan jika :
 - Permohonan tersebut diberikan kepada persetujuan prinsip izin trayek
 - Permohonan tidak disetujui diberikan berupa surat jawaban.

Menurut informasi dari para pemohon/pengusaha angkutan (perusahaan angkutan bahwa dalam pengurusan permohonan izin trayek angkutan kota dan angkutan pedesaan seringkali tidak ada jawaban resmi dari Pemerintah Daerah dalam bentuk serupa surat terhadap permohonan yang tidak dikabulkan. Biasanya pengusaha angkutan mendapat jawaban/informasi mengenai tidak dikabulkannya permohonan izin trayek

disampaikan secara lisan oleh petugas ketika pengusaha angkutan menanyakan perihal tersebut dikantor. Disamping itu mengingat didalam penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang selain mengacu kepada ketentuan teknis yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 juga berlandaskan kepada ketentuan administrative keuangan yang telah dituangkan dalam Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 06 Tahun 1999 tentang Retribusi Izin Trayek. Dalam kaitan dengan penerapan Peraturan Daerah tersebut ada beberapa hal menurut hemat penulis belum dilaksanakan seperti :

- a. Pasal 8 ayat 2 huruf d Perda Kabupaten Sintang Nomor 6 Tahun 1999 ada kewajiban yang mengharuskan kepada petugas maupun pengusaha angkutan yang telah memiliki izin prinsip lebih dari 5 tahun dari mulai diberlakukannya Perda tersebut harus diperbaharui untuk mendapatkan Surat Keputusan Izin Trayek, dengan biaya Rp. 298.000,- setiap kendaraan.
- b. Masa berlaku izin trayek belum ditentukan selama 5 tahun sesuai dengan yang dimaksud dalam pasal 10 dan izin trayek yang dikeluarkan tidak dalam bentuk surat keputusan dengan masa berlaku selama 6 (enam) bulan. Demikian juga halnya dengan Kartu pengawasan yang semestinya bermasa berlaku 1 tahun, tapi kenyataannya adalah :
 - Kendaraan angkutan jenis pick up untuk pertama kali terbit masa berlaku 6 (enam) bulan dan selanjutnya baru 1 (satu) tahun.

- Kendaraan angkutan jenis oplet dan bus untuk pertama kali terbit masa berlaku 1 (satu) tahun.
- c. Menurut pasal 21 Perda Nomor 6 tahun 1999 sesungguhnya Perda tersebut ditindak lanjuti dengan pelaksanaannya oleh Kepala Daerah yang tujuannya untuk mengatur mengenai hal-hal yang belum cukup diatur dalam perda tersebut, tetapi kenyataannya sampai dengan Perda tersebut sudah berjalan 4 tahun belum ditetapkan peraturan pelaksanaannya.

Terhadap ketiga hal tersebut dapat dikatakan bahwa sesungguhnya para birokrat/implementator belum melaksanakan perintah sebagaimana diatur dalam perundang-undangan yang telah disebutkan, sehingga kebijakan belum berhasil. Dengan demikian hal dimaksud sejalan dengan pendapat Ripley dan Franklin (1982) yang mengatakan bahwa “Keberhasilan Implementasi seharusnya diukur oleh tingkat kerelaan sebagian birokrasi atas perintah yang terkandung dalam Undang-Undang”.

Disamping itu dalam proses dan mekanisme pemberian izin trayek angkutan kota dan angkutan pedesaan maka hal-hal yang belum dilakukan adalah :

1. Untuk mempercepat proses pelayanan, sebaiknya pengurusan permohonan izin trayek tidak perlu melalui Bagian Tata Usaha tetapi permohonan langsung saja melalui Sub Dinas Angkutan sehingga jika ada persyaratan permohonan yang kurang lengkap dapat segera (hari itu) juga disampaikan kepada pemohon.

2. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 kewenangan pemberian izin trayek kota adalah Walikota atau Gubernur DKI Jakarta dan trayek pedesaan kewenangan diberikan oleh Bupati. Dalam kaitan ini perlu dilakukan :
 - a. Menyurati Menteri Perhubungan untuk meninjau kembali dan mengakomodir substansi pengaturan materi kewenangan pemberian izin trayek angkutan kota. Karena sesuai kondisi riil dilapangan bahwa pada Daerah Kabupaten Sintang juga terdapat trayek angkutan kota. Dengan demikian pemerintah Kabupaten tidak hanya diberikan kewenangan penyelenggaraan angkutan pedesaan juga mengatur tentang angkutan kota. Hal ini tentunya sejalan dengan pelaksanaan otonomi daerah dimana sebagai salah satu kewenangan Pemerintah Kabupaten dalam bidang perhubungan darat sebagai diatur dalam surat edaran Menteri Perhubungan Nomor 7 Tahun 2000 adalah Pemberian Izin Trayek Angkutan Kota.
 - b. Setiap permohonan izin trayek angkutan kota dan izin trayek angkutan pedesaan harus diproses pengajuannya kepada Bupati. Hal ini dilakukan dengan pertimbangan agar setiap putusan izin terkandung unsur legalitas formal.
3. Jika memang pemberian dan penanda tanganan izin trayek angkutan kota dan izin trayek angkutan pedesaan adalah Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang maka harus ada pelimpahan kewenangan dari Bupati. Oleh karena itu perlu ada Keputusan Bupati yang mengatur tentang

perlimpahan kewenangan dari Bupati. Oleh karena itu perlu ada Keputusan Bupati yang mengatur tentang perlimpahan kewenangan pemberian dan penanda tangan izin trayek kepada Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang.

4. Perda Kabupaten Sintang Nomor 06 Tahun 1999 khususnya pasal 8 ayat 2 huruf d perlu terus menerus disosialisasikan agar para pengusaha angkutan memahami sehingga setiap kendaraan angkutan umum yang telah memiliki izin prinsip lebih dari 5 tahun dapat diberikan Keputusan Izin Trayek. Disamping itu izin trayek dan harus ditetapkan masa berlakunya selama 5 tahun sesuai pasal 10 Perda Nomor 06 Tahun 1999 dan harus ditetapkan dengan Surat Keputusan Izin Trayek dan ditetapkan hanya dengan surat persetujuan prinsip izin trayek. Dengan demikian jika hal ini dapat diwujudkan maka akan dapat memberi kontribusi yang cukup berarti bagi pendapatan retribusi izin trayek.
5. Masa berlaku Kartu Pengawasan untuk semua jenis kendaraan baik untuk penerbitan pertama kali maupun perpanjangannya perlu ditetapkan selama 1 (satu) tahun. Hal ini sesuai dengan pasal 10 Perda Nomor 06 Tahun 1999.
6. Perda Nomor 06 Tahun 1999 perlu ditindak lanjuti dengan Keputusan Bupati yang mengatur tentang petunjuk pelaksanaan dari Perda tersebut yang fungsinya sebagai pedoman bagi implementator dalam pelaksanaan pelayanan.

7. Untuk kejelasan informasi dan keputusan pelanggan maka terhadap permohonan izin trayek tidak dikabulkan/ditolak perlu ada pemberitahuan secara resmi melalui surat, sehingga ada dokumentasi dan sebagai bukti pertanggung jawaban pemerintahan. Dan hal ini sejalan dengan salah satu prinsip birokrasi yang bersifat formalitas dan tertulis. Dengan demikian diharapkan tidak terkesan pemerintah seakan-akan hanya mampu membuat kebijaksanaan tetapi tidak mampu untuk mengimplementasikannya.

3. Izin Insidentil

Sebagaimana tersirat dalam pasal 59, 60, dan 61 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 menegaskan bahwa izin insidentil merupakan izin yang diberikan kepada perusahaan angkutan yang telah memiliki izin trayek untuk menggunakan kendaraan bermotor cadangannya menyimpang dari izin trayek yang dimiliki. Izin insidentil diberikan untuk kepentingan :

1. Menambah kekurangan angkutan pada waktu keadaan tertentu untuk angkutan musiman, meliputi :
 - Angkutan pada hari besar keagamaan seperti Lebaran, Natal dan Tahun Baru
 - Angkutan Haji
 - Angkutan Liburan Sekolah
 - Angkutan Transmigrasi

- Angkutan Tenaga Kerja Indonesia
- Angkutan acara kenegaraan dan olahraga
- Dan lain – lain.

2. Keadaan darurat tertentu seperti bencana alam dan lain-lain.

Izin insidentil hanya diberikan untuk satu kali perjalanan pulang pergi dan berlaku paling lama 14 (empat belas) hari dan tidak dapat diperpanjang. Izin insidentil diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan (sekarang Kepala Dinas Provinsi), untuk izin insidentil yang melayani trayek antar kota, antar provinsi, sedangkan izin insidentil yang melayani trayek antar kota dalam provinsi diberikan oleh Kepala Dinas LLAJ (sekarang Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten / Kota).

Memperhatikan apa yang tersirat dalam ketentuan dalam Peraturan Menteri Perhubungan tersebut, maka dapat dikatakan bahwa izin insidentil hanya diperuntukan bagi kendaraan cadangan perusahaan angkutan umum yang menyimpang dari trayek angkutan kota antar provinsi (AKAP) dan angkutan kota dalam provinsi (AKDP).

Kenyataan yang terjadi pada aktifitas sehari-hari bahwa sesungguhnya izin insidentil tidak hanya diberikan untuk kendaraan cadangan yang menyimpang dari izin trayek tetapi juga diberikan bagi kendaraan regular AKDP yang melayani izin trayek tetapi menyimpang dari jam perjalanan atau melayani penumpang menyimpang dari izin trayek yang dimiliki juga diberikan kepada angkutan kota dan angkutan

pedesaan yang melakukan penyimpangan trayek atau mengangkut tidak ada trayek/route yang sesungguhnya sesuai dengan izin yang dimiliki.

Hanya dalam perjalanannya tidak semua perusahaan atau kendaraan angkutan umum baik trayek AKDP, angkutan kota maupun angkutan pedesaan yang memahami fungsi dan makna dari izin insidentil karena masih sangat sedikit/enggan perusahaan/angkutan umum yang mau mengurus/meminta izin insidentil jika melakukan penyimpangan trayek.

Menurut petugas terminal dan dibenarkan oleh petugas Asuransi Jasa Raharja bahwa sesungguhnya izin insidentil tidak hanya sekedar izin untuk melakukan penyimpangan trayek tetapi lebih penting dan strategis dari itu bahwa sesuai Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 Jo. Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Dana pertanggung jawaban wajib kecelakaan penumpang, izin insidentil adalah merupakan perlindungan bagi penumpang angkutan umum itu sendiri, karena jika katakanlah kendaraan umum tersebut mengalami kecelakaan tetapi tidak memiliki izin insidentil maka penumpang angkutan umum tersebut tidak akan dapat mengklaim dan memperoleh santunan Asuransi Jasa Raharja, sebaliknya jika angkutan umum tersebut melakukan penyimpangan trayek tetapi memiliki izin insidentil maka apabila terjadi kecelakaan, penumpang angkutan umum dimaksud akan dapat Asuransi Jasa Raharja.

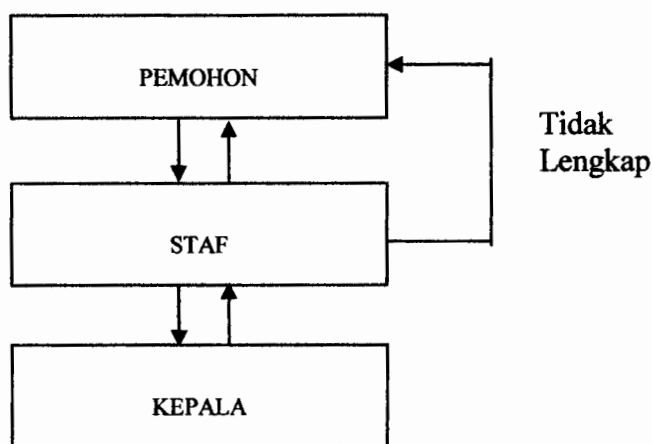
Di sisi lain menurut petugas terminal dan pengusaha angkutan/sopir, sesungguhnya untuk mendapatkan izin insidentil tidaklah

begitu sulit dan dapat diselesaikan dalam waktu relatif singkat yakni paling lama 1 (satu) hari kerja (dengan catatan pejabat yang bersangkutan berada ditempat). Mekanisme pengurusan izin insidental, perusahaan angkutan umum mengajukan permohonan kepada Kepala Dinas Perhubungan cq. Kepala Terminal dengan melampirkan persyaratan sesuai yang diatur dalam buku pelayanan perizinan daerah yang mendasari pada Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 :

- a. Foto Copy STNK
- b. Foto Copy Buku Uji Kendaraan
- c. Foto Copy Kartu Pengawasan
- d. Buku Perjalanan.

Atas permohonan tersebut dan jika persyaratannya lengkap maka Kepala Terminal atas nama Kepala Dinas Perhubungan menerbitkan/memberikan izin insidental.

UNIVERSITAS TERBUKA



Sumber : Buku Petunjuk Pelayanan Perizinan Daerah, 2002

Gambar 4.5

Alur Proses Pengurusan Izin Insidental

Menurut beberapa orang pengusana angkutan/sopir bahwa meskipun disadari pengurusan izin insidental relative lebih cepat tetapi menurut mereka persyaratannya dapat disederhanakan dalam arti ada beberapa komponen yang perlu ditiadakan seperti foto copy STNK, Foto Copy Buku Uji Kendaraan dan Buku perjalanan, tetapi cukup foto copy Kartu pengawasan, karena kartu pengawasan tidak akan terbit jika tidak ada foto copy STNK dan Foto Copy Buku Uji Kendaraan yang masih berlaku. Dengan demikian maka apabila sudah ada Kartu Pengawasan berarti sudah inklusif ada didalamnya STNK dan Buku Uji Kendaraan. Sedangkan Buku Perjalanan tidak semua Kendaraan Angkutan umum memilikinya, demikian juga halnya trayek angkutan kota dan pedesaan buku perjalanan memang tidak ada sama sekali.

Berdasarkan dengan uraian yang dikemukakan diatas setelah dikonfirmasi antara pendapat responden, maka menurut penulis hal-hal yang patut dipertimbangkan untuk dilaksanakan adalah :

1. Perlu mensosialisasikan kembali arti, fungsi dan kegunaan dari izin insidentil agar para pengusaha angkutan/sopir memahami dan mau mengurus izin insidentil jika ingin melakukan penyimpangan trayek sehingga penumpangnya terlindungi jiwanya dalam perjalanan.
2. Perlu menyederhanakan dan meniadakan persyaratan untuk memperoleh izin insidentil seperti foto copy STNK, foto copy Buku Uji Kendaraan dan Buku Perjalanan sehingga persyaratannya cukup foto copy kartu pengawasan, karena foto copy STNK dan foto copy buku uji kendaraan sudah ada/inklusif dalam persyaratan untuk memperoleh kartu pengawasan. Artinya kartu pengawasan tidak akan terbit jika tidak ada foto copy STNK dan Foto copy buuk uji kendaraan. Sedangkan buku perjalanan tidak perlu karena tidak semua angkutan umum memiliki buku perjalanan. Disamping itu mengingat persyaratan izin insidentil tertera dalam bentuk petunjuk pelayanan perizinan daerah dasar hukumnya adalah Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 06 Tahun 1999 sedangkan dalam Perda tersebut hanya mengatur retribusinya dan tidak mengatur ketentuan teknisnya, maka perlu kiranya menambah memasukkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 sebagai dasar hukum

pengaturan izin insidentil dalam Buku Petunjuk Pelayanan Perizinan Daerah.

3. Mengingat kewenangan pemberian izin insidentil sesuai Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 adalah Kepala Dinas Perhubungan (sekarang Kepala Dinas Kabupaten/Kota). Sementara di lapangan dalam implementasinya diberikan oleh Kepala terminal sedangkan pelimpahan kewenangan secara tertulis tidak ada. Pemberian izin insidentil oleh Kepala Terminal adalah merupakan langkah maju dan sangat positif dalam upaya mempercepat proses pemberian pelayanan kepada pengguna jasa transportasi. Oleh karena itu agar adanya legalitas formal maka perlu ada Surat Keputusan dari Kepala Dinas Perhubungan tentang pendelegasian wewenang pemberian dan penandatanganan izin insidentil.

B. EVALUASI TATA LAKSANA PENGOPERASIAN

1. Jadwal dan Prosedur Pelayanan Penumpang

1). Angkutan Kota dalam Provinsi (AKDP)

Sesuai data yang diperoleh di lapangan terdapat 10 trayek angkutan kota dalam provinsi dengan jumlah kendaraan sebanyak 58 buah. Data kendaraan dan jadwal keberangkatan dari masing – masing trayek adalah sebagai berikut :

Tabel 4.1
Jadwal Keberangkatan Angkutan Kota Dalam Provinsi

No.	Trayek	Jam Perjalanan	Perusahaan	Keterangan	
1	2	3	4	5	
1.	Sintang – Pontianak	06.45	CV. Sinar Indah	Aktif	
		07.10	PT. SJS	Tidak Aktif	
		07.35	CV. Sinar Indah	Aktif	
		08.00	Primkopad Yon 642	Aktif	
		08.10	CV. SMS	Tidak Aktif	
		08.25	CV. Mudah	Tidak Aktif	
		08.50	CV. Lintas Kapuas	Aktif	
		09.00	CV. ABM	Aktif	
		08.50	CV. SJS	Eksekutif / Aktif	
		09.45	PO. Kirana	Tidak Aktif	
		10.05	CV. Majut Terus	Aktif	
		10.30	PT. SJS	Tidak Aktif	
		10.55	CV. ABM	Eksekutif / Aktif	
		11.20	Primkopad Yon 642	Aktif	
		11.45	PO. Kirana	Tidak Aktif	
		12.00	CV. Sinar Indah	Aktif	
		12.30	CV. ABM	Aktif	
		13.25	PO. Kirana	Tidak Aktif	
		13.50	PT. SJS	Tidak Aktif	
		14.15	CV. ABM	Aktif	
		14.40	CV. Sinar Indah	Tidak Aktif	
		15.15	PT. SJS	Tidak Aktif	
		17.10	CV. Sinar Indah	Tidak Aktif	
		17.35	CV. Maju Terus	Tidak Aktif	
		18.00	CV. Mudah	Bus Besar / Aktif	
		18.25	PT. SJS	Aktif	
		19.40	PT. SJS	Eksekutif / Aktif	
		19.45	CV. ABM	Aktif	
		20.00	Perum Damri	Eksekutif / Aktif	
		20.30	Primkopad Yon 642	Bus Besar / Aktif	
		21.20	CV. Sinar Indah	Tidak Aktif	
		21.45	CV. Maju Terus	Eksekutif / Aktif	
		22.10	CV. ABM	Aktif	
		Sintang – Singkawang	04.55	CV. Bintang Jasa	Aktif
			06.00	Firma Bahagia	Aktif
			16.20	CV. ABM	Aktif
		Sintang – Sambas	18.15	Firma Bahagia	Aktif
			09.00	Firma Bahagia	Aktif
		Sintang – Sanggau	17.30	Firma Bahagia	Aktif
			12.00	CV. Alam Raya	Tidak Aktif
		Sintang – Putussibau	06.30	CV. Perintis	Aktif
		Sintang – Na. Suhaid	08.00	CV. Indah Utama	Aktif
			07.00	CV. Indah Utama	Aktif
		Sepauk – Pontianak	08.00	Primkopad Yon 642	Aktif

Sumber : Dinas Perhubungan Kab. Sintang 2008

Trayek angkutan kota dalam provinsi dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Kalimantan barat. Setiap kendaraan umum angkutan kota dalam provinsi keberangkatannya diatur berdasarkan jam perjalan yang dimuat dalam kartu pengawas.

Memperhatikan jadwal keberangkatan kendaraan angkutan kota dalam provinsi maka dapat dikatakan bahwa pelayanan angkutan umum dari dan ke Sintang setiap harinya cukup tersedia kendaraannya, khusus bagi trayek Sintang – Pontianak PP dengan jarak waktu rata – rata antara 30 – 45 menit setiap hari sejak pagi hingga malam hari ada selalu kendaraannya, masyarakat/penumpang tinggal memilih, tergantung selera dan kemampuan ekonomi, ada Bus sedang, Bus besar (kelas ekonomi) dan ada Bus Eksekutif (kelas non ekonomi). Disisi lain bus kelas ekonomi hanya sangat disayangkan banyak yang tidak aktif melayani penumpang khususnya yang keberangkatannya jam perjalanan pada siang hari.

Pelayanan penjualan tiket dari masing-masing perusahaan angkutan umum trayek AKDP dilakukan di terminal untuk trayek dari dan ke Sintang sedangkan untuk trayek dari dan ke Nanga Pinoh dilakukan diluar terminal . didepan ruko oleh petugas perwakilan/sub agen masing-masing perusahaan.

Penjualan tiket AKDP di terminal oleh masing – masing sub agen dilakukan di ruang tunggu ditempat terbuka dengan menggunakan meja. Khusus terminal Sei. Durian, karena tempat penjualan tiket bersifat terbuka sehingga sering terlihat orang yang suka mabuk atau orang setengah waras nongkrong disekitar tempat penjualan tiket. Kondisi yang demikian sangat mengganggu aktifitas dari sub agen dalam melayani calon penumpang untuk menjual tiket. Hal tersebut juga dapat membuat suasana yang tidak kondusif sehingga kadang – kadang calon penumpang

pun merasa tidak tenang dan agak ketakutan pada saat akan membeli tiket maupun pada saat akan berangkat.

Bus AKDP trayek Sintang-Singkawang dan Sintang-Sambas memberangkatkan penumpang dilakukan dari luar terminal depan ruko perwakilan/sub agen. Sedangkan untuk trayek yang lain diberangkatkan dari terminal. Namun hanya terminal Nanga Pinoh yang menulis jam perjalanan tersebut pada sebuah papan informasi itupun penempatannya masih didalam ruangan kantor terminal sehingga informasi tersebut tidak dapat dibaca dengan jelas oleh calon penumpang. Sedangkan terminal yang lain tidak nampak adanya papan informasi jam perjalanan. Padahal papan informasi bagi masyarakat pengguna jasa angkutan umum untuk mengetahui jumlah kendaraan dan jam perjalanan dari masing-masing perusahaan dan trayek.

Di sisi lain belum semua jam perjalanan dilaksanakan dengan baik oleh masing-masing perusahaan. Untuk bus AKDP yang jam perjalanannya berangkat siang hari antara jam 06.00 – 18.00 Wib, jam perjalanan berangkat cenderung bergeser agak mundur dari waktu yang sesungguhnya. Sedangkan jam perjalanan yang berangkat pada malam hari dari jam 18.30 Wib, keberangkatan bus AKDP cenderung lebih cepat dari jam perjalanan yang telah ditetapkan. Pergeseran keberangkatan lebih mundur dari jam perjalanan khususnya bagi bus AKDP dari Sintang terkait dengan pelayanan angkutan umum dari kota ke Terminal Sei. Ukoi yang jaraknya lebih kurang 15 km sehingga dengan jarak yang cukup jauh

sangat sulit untuk berangkat tepat waktu, disamping itu juga pergeseran waktu mundur diharapkan sambil menunggu kemungkinan masih ada penumpang yang mau berangkat tapi belum membeli tiket. Sedangkan bagi bus yang keberangkatannya lebih awal dari jam perjalanan, hal ini terkait dengan kesiapan penumpang sendiri yang biasanya datang lebih awal ditempat pemberangkatan bus sehingga melihat kondisi demikian awak bus lalu segera memberangkatkan busnya. Disamping itu kondisi yang demikian juga disebabkan karena kurang berperannya petugas terminal dalam menjalankan tugasnya mengatur keberangkatan bus. Keberangkatan bus tidak pernah/sangat jarang diatur dan dikendalikan oleh petugas terminal.

Dari uraian-uraian yang telah dikemukakan diatas, maka agar penyelenggaraan angkutan kota antar provinsi (AKDP) semakin baik, hal-hal yang patut dipertimbangkan adalah pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang perlu mengingatkan/menyurati Dinas Perhubungan dan telekomunikasi provinsi Kalimantan Barat untuk memberikan teguran terhadap perusahaan-perusahaan angkutan umum yang telah memiliki izin trayek AKDP tetapi tidak mengoperasikan kendaraannya sesuai dengan izin yang telah diberikan. Hal ini penting dilakukan untuk mengetahui jumlah kendaraan sesungguhnya yang beroperasi. Jika memang kendaraan angkutan umum tersebut sudah tidak lagi menjalani trayeknya, maka disarankan bagi kendaraan angkutan

umum AKDP yang meminta rekomendasi trayeknya maka dapat diarahkan atau mengisi pada jam perjalanan yang tidak aktif tersebut.

Disamping itu untuk meningkatkan pemberian pelayanan kepada masyarakat baik pengusaha angkutan maupun calon penumpang/pengguna jasa angkutan umum, pemerintah daerah perlu menyediakan suatu tempat/bangunan khusus yang cukup representative dan memadai lengkap dengan fasilitas telepon dan meja kursi di terminal untuk dijadikan sebagai tempat penjualan tiket bagi masing-masing perusahaan AKDP dengan system sewa. Hal ini perlu dilakukan agar tidak ada lagi orang-orang mabuk yang berada disekitar meja penjual tiket sehingga adanya kenyamanan berusaha bagi perusahaan angkutan dan kenyamanan dan ketenangan dalam membeli tiket bagi calon penumpang.

Disini lain perlu mengingatkan kembali dan menertibkan perusahaan angkutan umum AKDP yang tidak memberangkatkan penumpang dari terminal agar memberangkatkan kendaraannya dari terminal. Hal ini perlu dilakukan untuk menghindari jangam sampai timbul kesan adanya terminal bayangan. Dan untuk memberikan informasi yang jelas dan lengkap kepada pengguna jasa angkutan umum perlu disetiap terminal dibuatkan dan ditempelkan jadwal keberangkatan/jam perjalanan bagi bus AKDP dari setiap kendaraan. Papan informasi tersebut harus ditempatkan pada lokasi yang strategis sehingga mudah dibaca. Dengan adanya papan informasi tersebut akan memudahkan bagi pengguna jasa angkutan umum

untuk mengetahui jam perjalanan dan jenis bus AKDP dari masing-masing perusahaan angkutan.

Selanjutnya agar adanya kepastian dalam keberangkatan bus AKDP, perlu kiranya pemberangkatan bus dilakukan sesuai dengan jam perjalanan yang telah ditetapkan. Untuk itu dalam pengaturannya, peran petugas terminal sangat diperlukan sekali dan hendaknya petugas terminal dapat bekerja lebih optimal dalam memberikan pelayanan dan mengendalikan fungsi terminal.

2). Angkutan Kota

Pengaturan keberangkatan angkutan kota diserahkan sepenuhnya melalui mekanisme pasar dalam arti pengaturan keberangkatannya diatur sendiri oleh sesama pengemudi pada trayek yang sama. Pada trayek yang relative agak padat/ramai penumpangnya dan jumlah kendaraannya cukup banyak seperti trayek Ps. Inpress – Sei. Durian, Sei – Durian – Sei.Ukoi, Pengaturan keberangkatannya dilakukan melalui jasa pihak ketiga/ada petugas yang ditunjuk oleh para pengemudi pada trayek tersebut. Atas jasanya diberikan imbalan sebesar Rp. 2.000,- setiap kali berangkat untuk setiap kendaraan. Sedangkan pada trayek yang lainnya pengaturannya tidak dilakukan melalui pihak ketiga tetapi dilakukan sendiri oleh para pengemudinya. Dalam pengaturan keberangkatan dilakukan secara bergantian / berurutan dalam arti bagi kendaraan yang lebih dahulu masuk terminal diberikan kesempatan yang pertama atau lebih awal dari yang

lain demikian seterusnya secara bergantian. Pemerintah daerah melalui petugas terminal dalam hal ini hanya bertindak sebagai fasilitator dan memonitor atas kegiatan atau aktivitas yang dilakukan oleh para awal kendaraan angkutan kota.

Pengaturan keberangkatan pada masing-masing trayek tidak sama. Ada yang dengan sistem antri penuh baru berangkat, ini mengandung konsekuensi bahwa kendaraan tersebut baru berangkat apabila tempat duduk telah terisi semua.

Dengan sistem ini kadang-kadang membuat penumpang tidak puas karena boleh jadi terlalu lama menunggu. Disamping itu ada yang menggunakan sistem antri waktu dalam arti setiap 5 menit atau 7 menit kendaraan angkutan kota tersebut harus berangkat meskipun saat kursi belum terisi semua atau masih ada kursi yang kosong. Sistem ini tentunya sangat menguntungkan bagi penumpang karena tidak lama menunggu tetapi sebaliknya dapat menjadi sangat tidak menguntungkan bagi pengemudi/pemilik kendaraan karena dengan sistem waktu terkadang berangkat dari terminal penumpangnya masih minim.

Dalam pelayanan terhadap penumpang dengan sistem antri penuh kendaraan angkutan kota lebih sering mengangkut penumpang ketika berangkat dari terminal melebihi dari kapasitas tempat duduk sebagaimana diatur dalam kartu pengawasan. Terhadap kondisi tersebut sepertinya kurang pembinaan, teguran dan pengawasan dari petugas terminal, seakan-akan hal tersebut dibiarkan dan dilegalkan oleh petugas terminal,

kondisi demikian sesungguhnya membuat suasana yang tidak nyaman menggunakan kendaraan angkutan umum/angkutan kota. Hal tersebut/buruknya pelayanan terhadap penumpang terkait dengan keterbatasan petugas terminal yang terdiri 1 (satu) orang PNS dan 2 – 3 orang pegawai Honorer. Disamping itu karena petugas terminal sudah akrab dengan pengemudi, sering melakukan pemungutan retribusi terminal, yang kadang – kadang pengemudi membayar retribusi terminal lebih besar dari yang sesungguhnya, sehingga ada perasaan tidak enak oleh petugas terminal dalam melakukan teguran terhadap pengemudi yang nakal. Petugas terminal yang ada lebih cenderung melaksanakan tugas pemungutan retribusi terminal sedangkan fungsi pembinaan dan pengawasan cenderung diabaikan.

Di sisi lain pelayanan angkutan kota tidak ada yang beroperasi sampai malam hari padahal pada malam hari masyarakat sering ingin melakukan aktifitas seperti mengunjungi keluarga. Sehingga masyarakat pengguna jasa angkutan ada yang mengharapkan agar trayek tertentu yang agak padat penumpangnya seperti Sei. Durian – Pasara Inpres, Sei. Durian – Baning beroperasi sampai malam hari.

Agar penyelenggaraan angkutan kota semakin baik, menurut penulis patut dipertimbangkan untuk dilakukan melalui upaya pengaturan keberangkatan kendaraan khususnya dengan sistem antri waktu dan tidak dengan sistem antri penuh. Hal ini dilakukan untuk memberikan peningkatan pelayanan agar para pengguna jasa angkutan merasa nyaman

dan puas menggunakan kendaraan angkutan umum. Untuk itu dalam pengaturannya perlu kerja sama antar pengemudi, Organda dan petugas terminal. Sebab kalau persoalan tersebut diserahkan pengaturannya hanya kepada para pengemudi yang masing-masing mempunyai kepentingan, dikhawatirkan pengaturan keberangkatan dengan sistem antri waktu tidak akan berjalan efektif. Disamping itu jika keberangkatan dari terminal dengan sistem antri penuh maka kemungkinan/dikhawatirkan penumpang dijalan tidak akan terangkut atau kalau terangkut cenderung kendaraan tersebut akan melebihi dari kapasitas tempat duduk yang tersedia/berhimpitan atau bergelantungan. Di sisi lain untuk mengeliminir agar angkutan kota tidak mengangkut penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk sehingga terkesan tertib dan teratur menimbulkan rasa nyaman bagi pengguna jasa angkutan maka Pemerintah Kabuapten Sintang melalui Dinas Perhubungan dalam memberikan izin trayek baru dan izin trayek peremajaan perlu mensyaratkan secara tegas kendaraan yang harus disiapkan oleh para pengusaha angkutan dengan muatan 11 (sebelas) seat. Dan khusus bagi pemberian izin trayek peremajaan perlu juga mensyaratkan agar kendaraan pengganti fisik dan laik jalan harus lebih baik dari kendaraannya sebelumnya.

Selanjutnya untuk membantu masyarakat yang sangat membutuhkan sarana angkutan umum, perlu menghimbau kepada perusahaan angkutan umum atau pemilik kendaraan pada trayek – trayek tertentu seperti S. Durian – Ps Ipres, S. Durian – Baning agar dapat mengoperasikan

kendaraannya hingga malam hari paling tidak sampai jam 21.00 Wib. Jika langkah atau upaya ini tidak memungkinkan karena pemilikan kendaraan tidak ada yang mau, maka patut dipertimbangkan pada trayek tersebut untuk direncanakan adanya penambahan kendaraan, sehingga sebagai dampak adanya penambahan kendaraan, pendapatan pemilik kendaraan atau pengemudi kemungkinan akan berkurang. Dengan demikian maka diharapkan pemilik kendaraan atau pengemudi kendaraan pada trayek tersebut mau menambah jam operasi armadanya sampai pada malam hari.

Disamping itu karena sangat dimungkinkan tidak semua masyarakat pengguna jasa angkutan umum dapat membaca dengan baik dan benar, sangat mungkin hanya dapat mengenal angka, maka untuk membantu memberikan kemudahan informasi sehingga memudahkan bagi masyarakat pengguna kendaraan angkutan umum sudah saatnya pada masing-masing trayek angkutan kota selain dibedakan atas warna kendaraannya juga ada nomor trayeknya yang ditulis secara jelas pada setiap kendaraan.

Jika solusi yang penulis tawarkan ini dapat diwujudkan, penulis yakin dimasa mendatang angkutan kota di Kabupaten Sintang wajahnya akan semakin baik, mempunyai daya tarik tersendiri sehingga pada gilirannya akan memberikan kenyamanan bagi pemakainya. Sebaliknya apabila Pemerintah Kabupaten Sintang cepat merasa puas dengan keadaan yang ada sekarang, kurang peduli dengan situasi yang kurang baik yang

ada di sekitar lingkungannya, maka carut marut angkutan umum (angkutan kota) akan menjadi pemandangan yang biasa.

Terhadap deskriptif dalam penyelenggaraan angkutan kota dan dihubungkan dengan beberapa analisis yang penulis coba tawarkan agar penyelenggaraan angkutan kota semakin baik, maka hal tersebut ada kesesuaian dan sejalan dengan apa yang diungkapkan oleh Wibawa (1994) yang menyatakan bahwa “ tujuan evaluasi selain memberikan informasi kepada para pembuat kebijakan tentang bagaimana program berlangsung” juga dengan evaluasi “ menunjukkan faktor apa yang dimanipulasi (diubah) supaya diperoleh hasil yang lebih baik, untuk kemudian memberikan alternative pada kebijakan baru”. Demikian juga hal tersebut sesuai dengan pandangan Weiss yang menyatakan keputusan yang diambil dari Study evaluasi diantaranya “ memperbaiki praktek dan prosedur administrasi, dan menambah atau mengurangi strategi dan teknik implementasi ”.

3). Angkutan Pedesaan

Untuk trayek angkutan pedesaan di Kabuapten Sintang mempunyai karakteristik tersendiri karena selain mengangkut penumpang juga kendaraan tersebut sekaligus digunakan untuk mengangkut barang hasil bumi maupun barang dagangan. Pada trayek ini khususnya yang melayani rute pada kawasan (dulunya daerah transmigrasi) atau daerah pusat pengembangan desa biasanya kendaraan yang menyangkut penumpang

pada saat berangkat dari desa dan kembali dari terminal ke desa juga adalah sama. Sehingga dengan demikian pengaturan keberangkatannya dari terminal tidak diatur oleh petugas tetapi diatur sendiri oleh sesama para sopir pada trayek yang sama.

Dalam pada itu kendaraan angkutan pedesaan sering dan selalu mengangkut penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk yang tersedia. Penumpang sering naik kendaraan bergelantungan didepan pintu bahkan naik sampai keatas kap mobil sehingga terkesan tidak tertib, tidak teratur dan tidak ada kenyamanan bagi penumpang yang berpergian dan pelayanan kepada penumpang tidak menggunakan tiket tetapi dibayarkan langsung kepada sopir.

Disisi lain untuk angkutan pedesaan seperti trayek Sei. Ukor – Sei. Durian, Sei. Ukoi – Tanjung Puri, Sintang – Nanga Mau, Sintang – Tebidah dan Sei. Ukor – Nanga Pinoh pelayanan keberangkatan penumpang dilakukan dengan sistem antri penuh baru berangkat. Pada trayek ini seperti yang disebut diatas penumpang yang berangkat dari terminal terlihat juga melebihi dari tempat duduk yang ada. Tempat duduk kursi sesuai kartu pengawasan mestinya 11 orang di isi sampai dengan 16 orang, 16 orang di isi sampai 24 orang. Muatannya 24 orang di isi sampai dengan 16 orang, 16 orang di isi sampai 24 orang. Muatannya 24 orang di isi sampai 36 orang.

Bahkan pada trayek Sei. Ukoi – Sei. Durian, Sei. Ukoi – Tanjung Puri untuk menutupi tempat duduk yang belum terisi dan agar muatannya penuh ketika berangkat dari terminal, maka tidak jarang sopir membebannya pada penumpang. Pelayanan penumpang yang demikian sangat tidak menyenangkan bagi penumpang, sehingga tidak ada rasa kenyamanan dalam menaiki kendaraan angkutan umum. Kondisi yang demikian menurut masyarakat (pengguna jasa angkutan telah berlangsung cukup lama dan sepertinya didiamkan saja oleh petugas terminal). Khusus untuk trayek Sintang – Nanga Mau, Sintang – Tebidah dan Sei. Ukoi – Nanga Pinoh pembayaran penumpang melalui tiket.

Sehubungan dengan uraian tersebut dan mengutip pendapat Hanafi (1984) yang menegaskan “ Tujuan Penelitian evaluasi adalah untuk mengukur efek atau keberhasilan suatu program dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan juga sebagai pertimbangan untuk membuat keputusan lebih lanjut mengenai program itu dan peningkatan program pada masa yang akan datang”. Maka dari kajian evaluasi ini agar diperoleh hasil penyelenggaraan angkutan pedesaan semakin baik.

Kemudian untuk memberikan kenyamanan bagi masyarakat yang hendak berpergian menggunakan jasa angkutan umum dan agar terwujudnya transportasi yang tertib dan teratur, maka terhadap angkutan umum yang sering mengangkut penumpang melebihi kapasitas tempat duduknya perlu diberikan teguran dan peringatan secara terus menerus serta perlu dilakukan pengawasan secara rutin.

Selanjutnya untuk memberikan kepastian bagi masyarakat pengguna jasa angkutan umum agar menunggu keberangkatan tidak terlalu lama, maka angkutan pedesaan seperti trayek, Nanga Pinoh – Sei. Ukoi (Sintang), Sintang – Nanga Mau dan Sintang – Tebidah perlu pengaturan keberangkatan kendaraan dengan sistem jam perjalanan tidak dengan sistem antri penuh. Sebab dengan sistem antri penuh, waktu menunggu terlalu lama dan tidak pasti jam berangkatnya sehingga membuat penumpang kesal, kecewa dan tidak puas

2. Pengelolaan Retribusi Terminal

Pemungutan retribusi terminal di Kabupaten Sintang dilaksanakan berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2000 tentang Retribusi Terminal. Retribusi adalah merupakan pembayaran atas pelayanan penyediaan fasilitas tempat kegiatan usaha dan fasilitas lainnya di lingkungan terminal. Besarnya retribusi sesuai Perda tersebut setiap jenis kendaraan untuk sekali masuk terminal adalah :

1. Angkutan Kota

- Oplet : Rp. 300,- (Tiga ratus rupiah)

2. Angkutan Pedesaan

- Oplet : Rp. 600,- (Enam ratus rupiah)
- Bus Kecil : Rp. 1.500,- (Seribu lima ratus rupiah)
- Bus Sedang : Rp. 2.000,- (Dua ribu rupiah)

3. Angkutan Antar Kota

- Bus kecil : Rp. 1.500,- (Seribu lima ratus rupiah)
- Bus Sedang : Rp. 2.000,- (Dua ribu rupiah)
- Bus Besar : Rp. 4.000,- (Empat ribu rupiah)

Dalam pelaksanaannya dilapangan, retribusi terminal dipungut oleh petugas terminal tidak berdasarkan setiap kali kendaraan masuk terminal tetapi dilaksanakan secara merata sekali pungut dalam 1 (satu) hari yakni bagi oplet angkutan kota antara jam 09.00 – 12.00 Wib setelah beberapa saat kendaraan yang bersangkutan akan kembali, dan angkutan antar kota pungutan retribusi diambil pada saat kendaraan tersebut akan berangkat. Khususnya kendaraan umum angkutan kota menurut pemantauan penulis dalam 1 hari keluar masuk terminal mengangkut penumpang rata – rata sebanyak 5 kali. Sementara itu dalam penarikan retribusi dilakukan 1 kali sehari dan setiap kendaraan pada setiap trayek masuk terminal dihitung 3 kali. Sehingga pungutan retribusi yang harus dibayarkan oleh setiap kendaraan angkutan kota $3 \times \text{Rp. } 300,- = \text{Rp. } 900,-$ dibulatkan menjadi Rp. 1.000,-. Cara seperti ini sesungguhnya tidak sesuai dengan aturan yang ditetapkan dalam Perda Nomor 4 Tahun 2002. Namun demikian menurut petugas untuk sementara sistem ini dianggap yang paling baik, karena keterbatasan petugas yang belum mampu memungut retribusi setiap kali kendaraan umum masuk terminal dipintu masuk terminal belum ada prasarana pos monyet sehingga jika pungutan retribusi dilakukan sesuai Perda berarti petugas harus bekerja

ekstra untuk berjalan/berkeliling. Padahal menurut penulis jika pungutan dilakukan pada saat setiap kali masuk sesuai dengan Perda tersebut, maka kemungkinan penerimaan pendapatan daerah dari sector ini akan dapat lebih tinggi lagi.

Penarikan retribusi terminal oleh petugas terminal dilakukan dengan menggunakan kupon tanda pungutan retribusi (kupon TPR) dan terkadang juga tidak karena antar petugas dengan wajib retribusi (sopir) sudah saling mengenal dan penarikan retribusi juga bersifat rutinitas dan setiap terminal penerimaan retribusinya ditetapkan dengan sistem target sehingga tanpa pemberian kupon penarikan retribusi terminal setiap kendaraan dapat ditarik. Hasil pungutan retribusi oleh Kepala Terminal atau petugas terminal disetorkan ke kas daerah melalui Bendahara Penerima Dinas Perhubungan dan selanjutnya bendahara penerima membukukan dan menyetorkan ke kas daerah. Penyetoran uang retribusi tersebut dari petugas/kepala terminal kepada bendahara penerima dan dari bendahara ke kas daerah biasanya dilakukan pada hari berikutnya dan terkadang juga dilakukan beberapa hari kemudian sehingga uang retribusi tersebut terkadang dipegang petugas lebih dari 1 x 24 jam.

Terhadap kondisi ini menurut penulis sesungguhnya tidak sesuai dengan ketentuan yang berlaku dan dalam hal ini petugas cenderung tidak taat azas atau tidak memenuhi sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 1994 pasal 8 ayat (4) yang mengisyaratkan bahwa pengelolaan uang retribusi baik dari petugas pemungut maupun dari

bendahara khusus penerima harus disetorkan ke kas daerah selama 1 x 24 jam. Sehubungan dengan itu dapat dikatakan tidak tertibnya penyetoran uang hasil retribusi adalah bertentangan dengan fungsi evaluasi “ kepatuhan ” sebagaimana yang diungkapkan oleh Dunn (2000) dan Ripley (1982).

Dari uraian tersebut, hal-hal yang patut dipertimbangkan adalah, perlu membuat pos penarikan retribusi terminal pada pintu masuk atau pintu keluar terminal sehingga dengan adanya pos tersebut diharapkan dapat membantu kelancaran dan kenyamanan petugas dalam memungut retribusi terminal. Dengan adanya pos dimaksud petugas dalam menarik retribusi tidak perlu lagi berjalan mendatangi setiap kendaraan atau sopir perlu lagi datang ke kantor terminal hanya untuk membayar retribusi, tetapi dengan adanya pos retribusi akan memudahkan petugas mengontrol kendaraan yang masuk/keluar terminal sehingga penarikan retribusi sesuai Perda Nomor 4 tahun 2000 yang mengharuskan retribusi dibayar setiap kali masuk terminal akan lebih efektif dapat dilaksanakan.

Kemudian untuk tertib administrasi dan taat azas sesuai pasal 8 ayat (4) Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 2 Tahun 1994, maka penyetoran uang Retribusi baik dari petugas terminal kepada bendahara penerima maupun dari bendahara penerima disetorkan ke kas daerah hendaknya perlu dilakukan dengan konsisten dalam waktu 1 x 24 jam kecuali bagi terminal yang diluar Sintang dapat dilakukan dengan sistem penyetoran melalui jasa bank atau dilakukan tiap 1 (satu) bulan sekali setiap awal bulan. Demikian juga kepada petugas terminal yang memungut retribusi perlu diberi insentif

yang cukup memadai misalnya sebesar 20 persen dari penerima secara keseluruhan dan mengingat Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2000 tentang Retribusi Terminal belum ditindak lanjuti dengan petunjuk pelaksanaannya maka untuk itu perlu pengaturannya dengan keputusan Bupati.

3. Tarif Angkutan

Tarif angkutan umum di Kabupaten Sintang terakhir kali ditetapkan dengan Keputusan Bupati Sintang Nomor 5 Tahun 2009 tanggal 9 Februari 2009. Menurut informasi dari petugas/staf Dinas Perhubungan, tarif angkutan penumpang umum biasanya ditetapkan / ditinjau kembali untuk menyesuaikan dengan adanya kebijakan pemerintah menaikkan harga BBM, karena hal tersebut berkaitan langsung dengan operasional kendaraan angkutan umum. Tarif angkutan umum di Kabupaten Sintang biasanya ditetapkan setelah Keputusan Menteri Perhubungan dan Keputusan Gubernur Kalimantan Barat.

Untuk angkutan umum antar kota dalam Propinsi pemberlakuan tarif berdasarkan Keputusan Gubernur Kalimantan Barat yang mengatur khusus tarif angkutan kelas ekonomi, sedangkan untuk angkutan kota dan angkutan pedesaan menggunakan tarif yang ditetapkan oleh Bupati Sintang.

Sistem penetapan tarif angkutan umum di Kabupaten Sintang didasari atas kesepakatan bersama antar Pemerintah Daerah, pengusaha angkutan umum, komisi DPRD yang membidangi ekonomi dan pemerintahan serta tokoh masyarakat. Hal ini dilakukan untuk memadukan antara kepentingan

pengusaha dengan keinginan Pemerintah Daerah agar kebijakan yang diputuskan oleh Pemerintah Daerah diharapkan dapat diimplementasikan. Meskipun besarnya kenaikan tarif angkutan sudah ditetapkan Gubernur Kalimantan Barat namun dalam penerapannya di Kabupaten Sintang tidak selalu mengacu kepada keputusan tersebut diatas tetapi pertimbangannya didasari atas kondisi dilapangan yang pengklasifikasian berdasarkan kondisi jalan yang dilalui.

Dengan kata lain bahwa meskipun dalam Keputusan Menteri Perhubungan atau dalam Keputusan Gubernur Kalimantan Barat kenaikan tarif angkutan biasanya dihitung berdasarkan kenaikan persentase perkilometer dan ditambah adanya toeslag. Namun dalam realitanya sistem yang demikian tidak dapat diterapkan di Kabupaten Sintang karena biasanya sebelum dilakukan tarif secara resmi oleh Pemerintah Daerah, pengusaha angkutan telah menetapkan sendiri tarifnya dengan mempertimbangkan biaya yang dikeluarkan yang terdiri dari biaya operasional, harga spare part dan kondisi jalan. Oleh karena itu didalam sistem penetapan tarif angkutan umum di Kabupaten Sintang, Pemerintah Daerah biasanya hanya memadukan/mencari jalan tengah antara tarif yang sudah diberlakukan dilapangan dengan kepentingan masyarakat luas.

Sebelum tarif angkutan diberlakukan, terlebih dahulu disosialisasikan kepada masyarakat dan pengusaha angkutan melalui radio lokal, pengumuman di terminal dan surat pemberitahuan kepada Pemerintah kecamatan. Pelaksanaan pemberlakuan tarif angkutan diawasi oleh petugas

terminal. Realitanya sering pemberlakuan tarif angkutan dilakukan secara sepihak oleh pengusaha angkutan/pengemudi atau dengan kata lain tarif angkutan yang diberlakukan dilapangan lebih besar/tidak sesuai dari yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.

Terhadap kenyataan yang demikian Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan sebagai institusi pemberi izin tidak bisa berbuat banyak. Sehingga sementara ini langkah-langkah yang dilakukan oleh petugas terminal atau Dinas Perhubungan hanya sebatas memberi teguran atau peringatan baik lisan maupun tertulis pada sopir, pemilik kendaraan dan pemilik perusahaan. Hal ini dilakukan karena memang didalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2002 Peraturan Daerah Nomor 06 Tahun 1999 tidak secara tegas mengatur sanksi jika angkutan umum memberlakukan tarif tidak sesuai dengan yang ditetapkan oleh Pemerintah.

Pemberlakuan tarif harus sesuai dengan ketentuan adalah hanya salah satu point kewajiban didalam Surat Izin Usaha Angkutan Umum dan dalam surat persetujuan prinsip trayek. Dan itupun dasar pijakannya kurang kuat karena pemberian Surat Izin Usaha Angkutan Umum berdasarkan pada Perda Nomor 11 Tahun 2002 dan surat persetujuan prinsip trayek yang mengacu kepada PP Nomor 41 Tahun 1993, Keputusan Menteri Perhubungan NO. KM. 35 Tahun 2002 dan Perda Nomor 6 Tahun 1999, sedangkan dalam peraturan tersebut tidak ada yang menjatuhkan sanksi atas pemberlakuan tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan.

Dan satu hal yang menarik untuk dicermati bahwa tarif angkutan yang ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten Sintang ditetapkan secara global artinya didalam Surat Keputusan penetapan tarif hanya menetapkan tarif sesuai dengan trayeknya dan tidak ada jarak/kilometer, padahal diantara rute trayeknya ada perkampungan/pemukiman penduduk yang sering menggunakan sarana angkutan.

Sehubungan dengan persoalan tersebut diatas, maka hal yang patut dipertimbangkan adalah dalam penetapan tarif angkutan umum perlu dibuat suatu sistem dimana untuk tarif AKDP Pemerintah Daerah cukup hanya memberikan batasan tarif terendah dan tarif tertinggi. Dengan sistem demikian pemberlakuan tarif diserahkan kepada mekanisme pasar atau diserahkan kepada para pengusaha angkutan itu sendiri. Artinya Pemerintah Daerah memberikan keleluasaan dan kesempatan kepada para pengusaha angkutan untuk berkompetisi dengan memberikan pelayanan yang terbaik.

Tarif yang diberlakukan tidak boleh dibawah tarif terendah dan tidak boleh diatas tarif tertinggi. Dengan model seperti ini diharapkan adanya persaingan yang sehat sehingga pelayanan kepada penumpang akan semakin baik.

Untuk tarif angkutan pedesaan, penetapannya juga perlu memperhatikan sesuai dengan setiap rute / desa yang dilalui dan tidak hanya berdasarkan izin trayek (daerah keberangkatan dan daerah tujuan) agar para sopir tidak seenaknya memberlakukan tarif sendiri dan agar masyarakat

pengguna jasa angkutan umum tidak terlalu merasa dirugikan. Disamping itu dalam SK Tarif perlu ada dicantumkan jarak kilometernya.

Hal ini sangat penting mengingat masyarakat umum selama ini tidak tahu berapa sesungguhnya jarak kilometer misalnya dari Sintang ke Sepauk atau dari Sintang ke Desa SKP. H dan lain sebagainya.

Disisi lain mengingat penetapan tarif angkutan umum dilakukan antara Pemerintah Daerah dengan stakeholder maka pemberlakukannya perlu dilakukan seefektif mungkin. Artinya bagi angkutan umum yang memberlakukan tarif angkutan diluar dari ketentuan resmi yang ditetapkan oleh pemerintah perlu diambil tindakan atau sanksi hukum yang tegas sesuai ketentuan yang berlaku. Untuk itu maka perlu ada pengaturan yang tegas dan jelas dalam peraturan perundang-undangan misalnya dalam Peraturan Daerah atau Keputusan Bupati mengenai sanksi hukum/ketentuan pidana bagi pengusaha angkutan umum yang memberlakukan tarif tidak sesuai dari yang ditetapkannya secara resmi oleh Pemerintah Daerah.

Berdasarkan hal-hal yang dikemukakan diatas, menurut penulis pemberlakuan tarif angkutan di Kabupaten Sintang berjalan tidak efektif karena selain tarif angkutan dilapangan diberlakukan secara sepihak oleh penyedia jasa angkutan juga karena tarif sesuai SK Bupati Nomor 5 Tahun 2009 belum pernah disesuaikan dengan kondisi adanya kenaikan BBM. Oleh karena itu agar tarif angkutan dapat berjalan dengan efektif mencapai tujuan sesuai dengan yang diinginkan, maka penulis mencoba menawarkan solusinya sebagaimana yang telah diungkapkan.

Hal tersebut adalah sejalan dengan apa yang dikatakan oleh Hanafi (1984) yang menegaskan bahwa ” tujuan penelitian evaluasi untuk mengukur efek atau keberhasilan suatu program dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan, sebagai pertimbangan untuk membuat keputusan lebih lanjut mengenai program itu dan peningkatan program pada masa mendatang ”.

C. EVALUASI TATA LAKSANA PENGAWASAN

Tata laksana pengawasan yang dimaksudkan dalam tulisan ini adalah segala aspek yang berkaitan dengan mekanisme pengawasan yang dilakukan dalam upaya agar kondisi operasional angkutan umum dilapangan sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan. Ada dua hal yang berkaitan dengan aspek pengawasan, yakni aspek legal dan aspek reinforcement. Aspek legal berkaitan dengan peraturan-peraturan ataupun perundangan yang memungkinkan diadakannya pengawasan.

Sedangkan aspek reinforcement berkaitan dengan mekanisme pengawasan yang dilakukan secara administratif maupun dilapangan.

Terdapat beberapa peraturan perundangan yang menjadi landasan hukum dalam pelaksanaan pengawasan angkutan umum, yaitu :

1. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.

4. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.
5. Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 06 Tahun 1999 tentang Retribusi Izin Trayek.
6. Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 11 Tahun 2002 tentang Retribusi Izin Usaha Angkutan Umum.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993, pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh Polisi dan Pegawai Negeri Sipil yang memiliki kualifikasi tertentu atau Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Polisi meliputi pemeriksaan persyaratan administratif pengemudi dan kendaraan, yang terdiri dari pemeriksaan :

- a. Surat Izin Mengemudi
- b. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
- c. Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor
- d. Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
- e. Tanda Coba Kendaraan Bermotor

Disamping itu pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan yang dilakukan oleh Penyidik Pegawai Negeri Sipil atau PPNS meliputi pemeriksaan persyaratan teknis dan laik jalan, yang terdiri dari :

- a. Pemeriksaan tanda bukti lulus uji, bagi kendaraan wajib uji
- b. Pemeriksaan fisik kendaraan bermotor yang meliputi :
 - 1). Sistem Rem

- 2). Sistem Kemudi
- 3). Posisi Roda Depan
- 4). Badan dan Kerangka Kendaraan
- 5). Pemuatan
- 6). Klakson
- 7). Lampu – lampu
- 8). Penghapus kaca
- 9). Kaca Spion
- 10). Ban
- 11). Emisi Gas Buang
- 12). Kaca depan dan jendela
- 13). Alat pengukur kecepatan
- 14). Sabuk Keselamatan
- 15). Perlengkapan dan Peralatan

Dalam kaitannya dengan pelaksanaan pengawasan administratif terhadap angkutan umum, pengawasan yang dilakukan meliputi pengawasan masa berlaku izin usaha angkutan umum dan pengawasan masa berlaku kartu pengawasan. Implementasi terhadap kedua pengawasan administratif tersebut dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang dengan membuat Surat Teguran/Pemberitahuan kepada pemimpin perusahaan apabila izin usaha angkutan umum atau kartu pengawasan kendaraan angkutan umum telah habis masa berlakunya namun belum diperpanjang. Teguran atau

pemberitahuan tersebut dimaksudkan agar perusahaan angkutan umum yang masa berlaku izinnya sudah habis supaya segera memperpanjang kembali.

Pengawasan administratif ini oleh Dinas Perhubungan belum dilaksanakan secara konsisten dan kontinyu. Artinya belum semua perusahaan angkutan umum yang izin usahanya dan atau kartu pengawasannya telah habis masa berlakunya diberikan surat teguran/pemberitahuan sehingga sampai akhir tahun 2008 dari 33 buah perusahaan angkutan umum yang berdomisili di Kabupaten Sintang terdapat 5 buah yang telah habis masa berlaku izinnya namun belum diperpanjang. Demikian juga halnya dengan Kartu Pengawasan yang sudah habis masa berlaku dan belum diperpanjang. Pada tahun 2007 = 46 unit dan tahun 2008 = 191 unit (data lengkap tabel berikut). Di sisi lain meskipun telah diberi teguran/pemberitahuan terkadang masih ada juga perusahaan angkutan umum yang nakal dalam arti belum mau memperpanjang izin yang telah habis masa berlakunya. Hal ini dimungkinkan dilakukan oleh perusahaan angkutan umum karena tidak ada sanksi hukum yang tegas yang pernah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Sintang kepada perusahaan angkutan umum yang nakal.

Tabel 4.2
Jumlah Kartu Pengawasan yang Telah Habis Masa
Berlaku dan Tidak Diperpanjang

No.	Bulan	Tahun 2001	Tahun 2002
1.	Januari	1	37
2.	Februari	4	9
3.	Maret	5	18
4.	April	3	18
5.	Mei	1	12
6.	Juni	5	20
7.	Juli	5	15
8.	Agustus	2	9
9.	September	5	8
10.	Oktober	3	7
11.	November	8	23
12.	Desember	2	15
Jumlah		46	191

Sumber : Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang, 2008

Pelaksanaan pengawasan dilapangan / dijalan terhadap angkutan umum dilakukan antara Dinas Perhubungan dengan instansi terkait seperti Satlantas, Jasa Raharja dan Dispenda. Terkadang juga ditambah dengan unsur Pengadilan Negeri (Hakim) dan Kejaksaan Negeri (Jaksa). Ada dua pendekatan yang biasanya dilakukan dalam pengawasan dijalan yakni :

Pertama : pengawasan dengan tilang dan sidang ditempat, artinya pada saat dilakukan pengawasan apabila terjadi pelanggaran lalu lintas maka proses hukumnya setelah ditilang dilanjutkan dengan sidang ditempat kejadian pada hari itu juga. Pada pelaksanaan pengawasan model ini diikuti oleh unsur dari Dinas Perhubungan, Satlantas, Jasa Raharja, Dispenda, Jaksa dan Hakim.

Pengawasan seperti ini dilakukan secara insidental dan biasanya sebelum dilakukan pengawasan terlebih dahulu antara instansi terkait tersebut melakukan pertemuan untuk menentukan hari, tanggal, jam dan tempat pelaksanaan pengawasan. **Kedua** : pengawasan rutin, yakni pengawasan yang dilakukan secara rutinitas antara Dinas Perhubungan dan Satlantas, sesekali diikuti juga oleh Jasa Raharja dan Dispenda. Pada model ini apabila pelanggaran lalu lintas diberi surat tilang maka proses persidangannya dilakukan di Pengadilan Negeri yang hari, jam, dan tanggal sidangnya sudah dicantumkan dalam surat tilang.

Sudah menjadi komitmen bersama bahwa terdapat pembagian kewenangan dalam melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan. Polisi memeriksa persyaratan administrasi pengemudi dan kendaraan seperti Surat Izin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan dan lain – lainnya, sesuai yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 pasal 3, sedangkan Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) selain melakukan pemeriksaan terhadap tanda bukti lulus uji dan pemeriksaan fisik kendaraan juga memeriksa kartu pengawasan kendaraan angkutan umum.

Mengingat keterbatasan sarana, prasarana dan personil maka didalam Dinas Perhubungan melakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan, fisik kendaraan bermotor yang diperiksa hanya baru sebatas pada pemuatan, klakson, lampu – lampu, kaca spion dan ban. Pasal-pasal pelanggaran yang dimuat dalam kartu tilang PPNS hanya memuat pasal-pasal undang-undang Nomor 14 Tahun 1992.

Sedangkan pelanggaran terhadap pasal dari Perda Nomor 6 Tahun 1999 dan Perda Nomor 11 tahun 2002 tidak dicantumkan. Sehingga penyidikan dan proses hukum terhadap pelanggaran yang berkasnya disampaikan ke pengadilan oleh PPNS hanya pelanggaran yang berkasnya disampaikan ke pengadilan oleh PPNS hanya pelanggaran yang diatur dalam Undang – undang Nomor 14 Tahun 1992.

Tidak selalu penyidikan pelanggaran oleh PPNS Dinas Perhubungan terhadap angkutan umum diselesaikan melalui proses hukum di Pengadilan tetapi terkadang dilakukan dengan panggilan/perintah menghadap pimpinan di kantor. Langkah seperti ini biasanya dilakukan khusus terhadap pelanggaran yang masih dalam kategori ringan.

Pelaksanaan pengawasan kendaraan bermotor di jalan khususnya pengawasan terhadap angkutan umum yang dilakukan kerja sama antara Dinas Perhubungan dan Satlantas dalam upaya untuk mewujudkan angkutan umum yang tertib, teratur, aman, nyaman, dan lancar meskipun sudah menjadi tugas yang bersifat rutinitas namun dalam kenyataan empirik pengawasan dimaksud belum dilakukan secara kontinyu, belum ada rencana dan jadwal

yang tetap atau tidak ada gambaran yang pasti berapa kali dalam satu minggu, satu bulan atau satu tahun pengawasan terhadap kendaraan bermotor di jalan dilakukan sehingga seperti kegiatan pengawasan hanya bersifat insidental.

Berdasarkan tersebut, menurut penulis hal-hal yang patut dipertimbangkan dalam pelaksanaan pengawasan adalah agar tertib administrasi, Dinas Perhubungan perlu menegakkan aturan yang sama secara kontinyu dan konsisten kepada semua perusahaan angkutan umum. Untuk itu 1 (satu) bulan sebelum habis masa berlaku izin usaha angkutan umum dan atau kartu pengawasan sebaiknya Dinas Perhubungan sudah harus memberikan surat pemberitahuan. Oleh karena itu untuk membantu memudahkan pengendaliannya perlu ada buku kontrol.

Terhadap perusahaan angkutan umum yang bandel, tidak mau memperpanjang izinnya perlu diberikan sanksi hukum yang tegas sesuai peraturan perundang – perundangan yang berlaku. Hal ini perlu dilakukan untuk mewujudkan agar tegaknya supremasi hukum dan agar hukum tidak dipermainkan, sehingga jika langkah ini dilakukan diharapkan agar dapat membuat perusahaan angkutan umum yang nakal menjadi jera dan memberikan pelajaran bagi yang lain.

Selanjutnya pasal pelanggaran yang tercantum dalam surat tilang PPNS Dinas Perhubungan perlu disempurnakan lagi dengan menambah pasal pelanggaran dari Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 dan Perda Nomor 11 Tahun 2002 sehingga dengan demikian diharapkan agar semua pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan bermotor (angkutan umum) baik pelanggaran

terhadap undang – undnag lalu lintas maupun pelanggaran atas peraturan daerah semuanya dapat dilakukan penyidikan oleh PPNS Dinas Perhubungan.

Terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh angkutan umum tidak perlu lagi diberikan peringatan atau panggilan menghadap kekantor, karena hal tersebut selain tidak mempunyai landasan hukum yang cukup kuat juga tidak mendidik sehingga tidak membuat si pelanggar menjadi jera, bahkan dikhawatirkan dapat menimbulkan image negatif. Oleh karena itu sebaiknya setiap pelanggaran lalu lintas (angkutan umum) perlu dilakukan hanya melalui penyidikan dengan memberikan surat tilang sehingga proses hukumnya melalui sidang di pengadilan.

Mengingat transportasi (angkutan umum) yang tertib, teratur, aman, nyaman dan lancar di Kabupaten Sintang hanya baru merupakan visi dan kondisi dilapangan masih jauh dari apa yang diharapkan, oleh karena itu untuk dapat mewujudkannya perlu dilaksanakan pengawasan dilapangan secara konsisten dan kontinyu dengan membuat program yang jelas, tergambar rencana kegiatan dan jadualnya.

Dalam kaitan dengan persoalan yang dikemukakan, menurut penulis adalah sudah searah dengan tujuan evaluasi yang diungkapkan oleh Wibawa (1994) yakni : ” memberikan informasi kepada (para) pembuat kebijakan tentang bagaimana program berlangsung atau dijalankan, dan menunjukkan faktor-faktor yang dapat dimanipulasi (diubah) agar supaya diperoleh pencapaian hasil yang lebih baik, untuk kemudian memberikan alternatif kebijakan baru atau sekedar cara implementasi lain ”. Disamping itu

apa yang penulis ungkapkan juga sesuai dengan pendapat Weiss (2000) yang menyatakan keputusan yang dapat diambil dari studi evaluasi antara lain ” memperbaiki praktek dan prosedur administrasi dan menambah atau mengurangi strategi dan teknik implementasi ”.

D. POLA HUBUNGAN DALAM PENYELENGGARAAN ANGKUTAN UMUM.

Menurut W.J.S. Purwadarminta (1992 : 763), kata pola berasal dari bahasa Jawa, yang diartikan sebagai : (1). Gambar yang dipakai untuk contoh batik, (2). Ragi (Corak batik/tenunan), (3) Potongan kertas yang dipakai untuk contoh membuat baju, dan sebagainya. Sedangkan kata hubungan (dalam purwadarminta, 363 – 363) diartikan sebagai : (1) Keadaan berhubungan atau dihubungkan, (2). Sesuatu yang dipakai untuk berhubungan atau menghubungkan, (3). Pertalian, sangkut paut, kontak, ikatan (keluarga, perasaan batin). Dari pengertian tersebut dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan pola hubungan dalam tulisan ini adalah sesuatu yang dipakai untuk menggambarkan keadaan yang saling berhubungan dari berbagai elemen dalam penyelenggaraan angkutan umum sehingga menjadi bentuk yang bersinergi. Dengan demikian maka dalam tulisan ini penulis ingin menggambarkan pola hubungan antara Pemerintah Kabupaten Sintang dengan perusahaan angkutan, pengusaha angkutan dan organda serta pola hubungan antar peraturan perundang-undangan.

1. Pola Hubungan antara Pemerintah Kabupaten Sintang dengan Perusahaan Angkutan, Pengusaha Angkutan dan Organda

Sebagian besar yakni 28 (dua puluh delapan) atau 85 persen dari perusahaan angkutan umum di Kabupaten Sintang adalah merupakan pihak ketiga penyedia jasa yang memiliki izin usaha, angkutan umum tidak memiliki kendaraan angkutan umum sehingga kendaraan angkutan umum yang terdaftar pada perusahaannya adalah merupakan penggabungan dari mereka atau pihak – pihak yang sebagai pemilik kendaraan tetapi tidak memiliki izin usaha angkutan. Di sisi lain hanya 15 persen atau lima perusahaan dari perusahaan angkutan umum selain sebagai pemilik izin usaha angkutan juga sebagai pihak yang ada memiliki kendaraan angkutan umum, itupun jumlah kendaraan yang dimilikinya relatif sangat sedikit dibandingkan dengan jumlah secara keseluruhan dari kendaraan yang tergabung dalam perusahaannya. Kondisi yang demikian sangat dimungkinkan terjadi sebagai konsekwensi logis dari salah satu ketentuan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 pasal 20 huruf e, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2002 Pasal 39 ayat (3) huruf e dan Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 11 Tahun 2000 Pasal 29 ayat (1) huruf h yang menegaskan bahwa untuk memperoleh izin usaha angkutan, wajib memenuhi persyaratan : pernyataan kesanggupan untuk memiliki atau menguasai kendaraan bermotor. Berdasarkan atas pemahaman dan pelaksanaan dari ketentuan peraturan perundang-undangan tersebut, maka banyak perusahaan angkutan umum yang berdomisili di Kabupaten Sintang

yang tidak memiliki kendaraan angkutan umum sendiri tetapi sifatnya hanya menguasai dan merupakan penggabungan dari pemilik kendaraan angkutan umum.

Konteks yang demikian, maka perusahaan angkutan merupakan jembatan penghubung (fasilitator) antara Pemerintah Kabupaten dengan pemilik kendaraan angkutan umum (pengusaha angkutan), artinya jika masyarakat pemilik kendaraan akan mengajukan permohonan untuk memperoleh izin trayek maka mengajukannya harus melalui perusahaan angkutan, sebaliknya persetujuan atau penolakan izin trayek juga disampaikan oleh Pemerintah Kabupaten kepada perusahaan angkutan. Di sisi lain jika ada informasi, teguran, himbauan, pemberitahuan atau undangan yang ingin disampaikan oleh Pemerintah Kabupaten kepada pemilik kendaraan angkutan umum (pengusaha angkutan) melalui perusahaan angkutan.

Tidak selalu keinginan atau harapan yang disampaikan oleh Pemerintah Kabupaten kepada perusahaan angkutan dapat diterima dengan baik dan disampaikan dengan benar kepada seluruh anggotanya (pengusaha angkutan). Hal ini disebabkan karena selain alamat dari para pengusaha angkutan cukup jauh dan atau karena kurang profesionalnya para pemilik perusahaan angkutan dalam mengelola perusahaannya.

Organisasi Angkutan di Jalan Raya (Organda) sebagai satu – satunya wadah berhimpunnya para pengusaha angkutan yang semestinya merupakan mitra pemerintah dalam pembinaan penyelenggaraan angkutan umum, sebagai jembatan yang menghubungkan antara pemerintah daerah dengan pengusaha

angkutan dan perusahaan angkutan, sebagai mitra pemerintah dalam menetapkan tarif angkutan dan sebagai pihak yang membantu mensosialisasikan kebijakan pemerintah kepada pengusaha angkutan, keberadaannya di Kabupaten Sintang pada lebih kurang lima tahun terakhir sudah tidak jelas lagi, karena sejak kepengurusan periode 1998-2002 dibawah kendali Sdr. Firhansyah Yusla hingga sekarang belum pernah melaksanakan musyawarah cabang untuk membentuk kepengurusan baru, meskipun upaya kearah itu dengan pemberian dorongan dan himbauan untuk percepatan dan pelaksanaan musyawarah cabang dari DPD Organda Propinsi Kalimantan Barat dengan difasilitasi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang belum membuahkan hasil sebagaimana yang diharapkan, atau dengan kata lain musyawarah cabang belum dilaksanakan. Begitu juga dengan upaya lain menunjuk caretaker dengan harapan/maksud agar caretaker tersebut dapat melaksanakan musyawarah cabang, juga gagal atau tidak berjalan, sehingga sampai sekarang Organda di Kabupaten Sintang dapat dikatakan sudah tidak ada lagi kepengurusannya dan tidak ada aktifitasnya.

Kondisi yang demikian itulah sebabnya pola hubungan yang dikembangkan dalam setiap kali Pemerintah Kabupaten Sintang merumuskan kebijakan kenaikan tarif angkutan atau mensosialisasikan kebijakan Pemerintah Kabupaten Sintang kepada para pengusaha angkutan yang selalu dilibatkan adalah pihak perusahaan angkutan bukan pihak Organda.

Begitu juga sebaliknya jika ada keinginan atau tuntutan dari pengusaha angkutan seperti tuntutan terhadap penyesuaian tarif angkutan atau tuntutan

terhadap kondisi terminal yang sudah kurang memadai/rusak dan perlu perbaikan biasanya disampaikan secara perorangan melalui para sopir, pengusaha angkutan atau melalui pengusaha angkutan.

2. Pola Hubungan Antar Peraturan Perundang-Undangan

Sebagaimana telah dipaparkan pada Bab terdahulu bahwa dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan khususnya dalam penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang berlandaskan kepada peraturan perundang-undangan, antara lain :

- a. Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Peraturan Pemerintah nomor 41 Tahun 1993 tentang angkutan Jalan.
- c. Peraturan Pemerintah Nomor 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksanaa Kendaraan Bermotor di Jalan
- d. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.
- e. Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 06 Tahun 1999 tentang Retribusi Izin Trayek.
- f. Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 11 Tahun 2002 tentang Retribusi Izin Usaha Angkutan Umum.

Pola hubungan diantara peraturan perundang-undangan dimaksud dapat digambarkan bahwa Undang-Undang, Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri Perhubungan tersebut merupakan roh dan jiwa dari Peraturan Daerah, sehingga dalam penyelenggaraan angkutan umum sebagai landasan pijakan secara teknis operasional, sedangkan peraturan daerah hanya/lebih mengatur substansi yang berhubungan dengan hal-hal retribusi atau pengelolaan keuangan. Undang-undang mengatur substansi kebijakan yang bersifat umum seperti azas dan tujuan pembinaan dan pengawasan lalu lintas dan angkutan jalan, tata cara berlalu lintas,

pengangkutan orang terminal, sanksi hukum/ketentuan pidana dan sebagainya. Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri perhubungan mengatur tentang substansi yang bersifat teknis dan mendetail seperti : izin, kewajiban pemegang izin, jenis angkutan, tata cara pencabutan izin, masa berlaku izin, izin insidental dan lain sebagainya. Disisi lain Peraturan Daerah lebih menekankan pada aspek keuangan yang meliputi seperti golongan retribusi, prinsip dan struktur penetapan tarif retribusi, masa berlaku retribusi, tata cara pemungutan, sanksi administratif dan sebagainya.

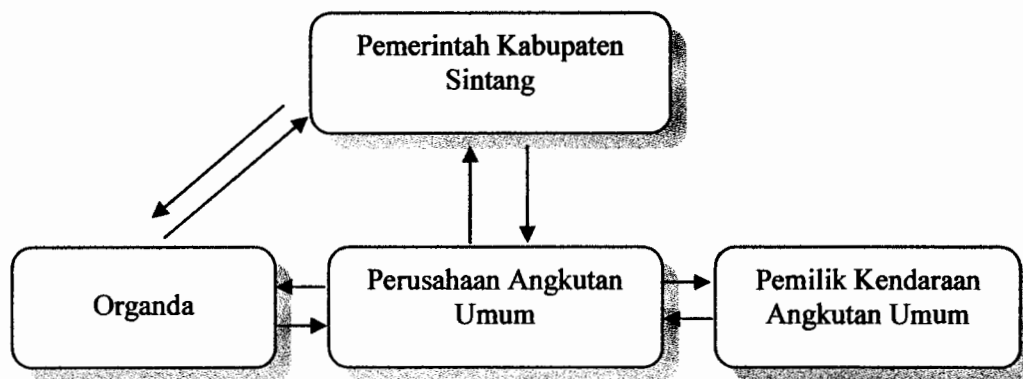
Dalam implementasinya, keseluruhan peraturan perundangan tersebut merupakan satu kesatuan, saling berkolaborasi, saling mengisi dan melengkapi. Materi dari hal-hal yang diatur didalamnya terjadi perbedaan yang prinsipil, seperti masa berlaku kartu pengawasan sebagaimana yang diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan adalah sama dengan masa berlaku izin trayek yakni lima tahun, disisi lain dalam Peraturan Daerah masa berlaku retribusi/Kartu Pengawasan adalah satu tahun. Dan ketentuan masa berlaku yang digunakan dalam penerbitan kartu pengawasan adalah berdasrakan peraturan daerah.

Berdasarkan gambaran tersebut diatas, maka hal-hal yang patut mendapat perhatian adalah mengingat Kartu Pengawasan adalah merupakan turunan dari izin trayek. Semestinya kendaraan yang telah memiliki izin trayek dan tidak dipersulit untuk mendapatkan kartu pengawasan. Oleh karena itu untuk memperlancar dan memberikan kemudahan dalam pengurusannya. Perlu dilakukan upaya melalui penerbitan kartu pengawasan dapat dilakukan secara langsung permohonannya oleh pemilik kendaraan tanpa melalui permohonan dari

perusahaan angkutan. Untuk itu pada Dinas Perhubungan perlu disediakan blanko permohonannya. Langkah ini memang tidak gampang dilaksanakan dan tentu dari pihak perusahaan angkutan ada yang keberatan. Untuk itu perlu dimusyawarahkan sistem mainnya antara Dinas Perhubungan dengan perusahaan angkutan agar pihak perusahaan angkutan tetap selau dapat memonitor dan mengendalikan kendaraan tersebut.

Sesungguhnya keberadaan Organda dalam penyelenggaraan angkutan umum sangat membantu para pengusaha angkutan terutama dalam memperjuangkan penyesuaian tarif angkutan. Demikian juga sangat membantu Pemerintah dalam mensosialisasikan kebijakan – kebijakan yang berkenaan dengan penyelenggaraan angkutan seperti pemberlakuan tarif angkutan, pengaturan dan pelayanan penumpang, parkir kendaraan di terminal dan sebagainya.

Oleh karena itu mengingat hingga sekarang kepengurusan Organda di Kabupaten Sintang sudah tidak aktif lagi, maka perlu dibentuk kepengurusan yang baru melalui musyawarah cabang atau penunjukkan pada salah seorang pengusaha angkutan sebagai pemegang mandat, yang dalam pelaksanaannya perlu difasilitasi atau mendapat dukungan dari Dinas Perhubungan sebagai pembina, wakil pemerintah Kabupaten Sintang. Pola hubungan yang dimaksud setelah terbentuk Organda sebagaimana gambar berikut ini :



Gambar 4.6

Pola Hubungan antara Pemerintah Kabupaten Sintang, Organda, Perusahaan Angkutan Umum dan Pemilik Kendaraan Angkutan Umum

Keterangan :

- (a). Pola hubungan yang menunjukkan dimana informasi atau permohonan yang disampaikan dari pemilik kendaraan kepada Pemerintah Kabupaten Sintang melalui perusahaan angkutan, demikian sebaliknya, misalnya : Permohonan izin trayek.
- (b). Pola hubungan yang menunjukkan dimana informasi atau permohonan yang disampaikan dari pemilik kendaraan kepada Pemerintah Kabupaten Sintang melalui perusahaan angkutan dan Organda, demikian sebaliknya, Misalnya : tuntutan/penetapan tarif angkutan.

Mensinkronkan antara maksud dari aturan-aturan yang ditetapkan baik dalam Undang-Undang, Peraturan Pemerintah dan Keputusan Menteri Perhubungan yang sangat substansial sangat bersifat umum dan nasional, pemberlakuan ketentuannya disamaratakan untuk seluruh wilayah Indonesia. Padahal kondisi lingkungan alamiah maupun lingkungan sosial/kemasyarakatan dari masing-masing daerah kabupaten tidak selalu sama dan banyak

perbedaannya. Sehingga sangat sulit untuk menerapkan dengan efektif. Oleh karena itu dengan mengacu kepada peraturan perundang – undangan tersebut dan untuk mensinkronkan nya atau menyesuaikan dengan kondisi daerah perlu Pemerintah Kabupaten Sintang membuat aturan penyelenggaraan angkutan umum secara lebih spesifik dalam peraturan perundangan tingkat daerah seperti Peraturan Daerah atau Keputusan Bupati. Selaras dengan pandangan yang diungkapkan oleh Pamudji yakni: dengan memahami kondisi, serta masyarakat, bangsa dan negara, kita dapat menyusun dan mengembangkan suatu sistem administrasi di negara yang cocok dengan kondisi masyarakat, bangsa dan negara yang bersangkutan.

E. KENDALA-KENDALA YANG DIHADAPI

Kata kendala (dalam Purwadarminta, 1992 : 497) diartikan sebagai halangan atau rintangan. Dengan demikian yang dimaksud dengan kendala yang dihadapi dalam tulisan ini adalah faktor-faktor yang menjadi halangan atau rintangan yang menyebabkan penyelenggaraan angkutan umum belum berjalan sebagaimana yang diharapkan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Adapun faktor -faktor kendala yang dimaksud diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Euforia Reformasi

Reformasi sering disalah artikan makna dan tujuannya oleh masyarakat dengan reformasi, aturan hukum sering diputar balikan, diabaikan dan cenderung memaksakan kehendak. Dalam era reformasi seakan akan

orang dapat berbuat tanpa batas. Era reformasi masyarakat (penumpang) dan pengemudi seenaknya sendiri menaiki kendaraan angkutan umum sampai bergelantungan atau naik diatas kap mobil Masyarakat patuh aturan ketika ada pelaksanaan pengawasan.

2. Terbatasnya Tenaga Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) di Bidang LLAJ/Perhubungan

Pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan angkutan umum yang meliputi persyaratan laik jalan dan persyaratan administratif kendaraan yang berkenaan dengan pengangkutan penumpang adalah kewenangan PPNS dalam penyidikannya. Sehingga dalam upaya untuk mewujudkan penyelenggaraan angkutan umum yang tertib, teratur, lancar dan nyaman peran PPNS sangatlah besar. Di sisi lain, tenaga PPNS yang ada pada Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang hanya 1 (satu) orang, itupun masa berlaku kartu PPNS nya telah berakhir. Kenyataan demikian sangat berpengaruh terhadap aktifitas pengawasan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan.

3. Personil Dilapangan sebagai Petugas Terminal Sangat Terbatas

Dari 7 (tujuh) terminal yang ada sebagian besar personilnya adalah tenaga honorer dan hanya 4 (empat) terminal yang masing-masing 1 (satu) orang ada pegawai negeri sipil sekaligus sebagai kepala terminal.

Dalam kondisi demikian maka petugas terminal yang ada tersebut dalam pelaksanaan tugas terkesan hanya lebih mengedepankan pemungutan

retribusi dibandingkan dengan pembinaan dan pengawasan terhadap angkutan umum. Hal ini dapat dilihat dari sering kosongnya terminal meskipun masih siang hari/jam dinas ditinggalkan petugas pulang karena petugas berangkat setelah pungutan retribusi terkumpul berarti tugas dilapangan / terminal sudah selesai.

4. Struktur Organisasi dan Tata Kerja (SOTK) Terminal Tidak Jelas

Secara tersurat/de yure fungsi dan tugas terminal dalam SOTK Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang tidak nampak/tidak jelas. Hanya yang ada tugas dan fungsi seksi terminal, parkir dan steigher. Padahal secara defacto terminal merupakan lini terdepan dari Dinas Perhubungan dalam penyelenggaraan angkutan umum seperti pembinaan, pengawasan dan pelayanan kepada angkutan umum dan penumpang (untuk lebih jelas dapat dilihat pada SOTK Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang terlampir). Di sisi lain menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 tentang Terminal Transportasi Jalan pasal 23 ayat (2) : Penyelenggaraan terminal dilaksanakan oleh unit Pelaksana Tekniks Terminal Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Sekarang Dinas Perhubungan). Oleh karena itu sangat wajar jika terminal dengan perangkatnya belum melaksanakan tugas dan fungsinya dengan efektif.

5. Kondisi Jalan dan Terminal Kurang Menunjang

Kondisi jalan dan terminal yang kurang baik atau rusak dan cepat rusak selalu menjadikan problem tersendiri dalam penyelenggaraan angkutan

umum. Masyarakat penyedia jasa angkutan / pengusaha angkutan selalu menjadikan alasan karena jalan rusak maka tarif angkutan sering dinaikkannya secara sepihak. Karena jalan rusak atau terminal banyak yang berlubang maka ada segelintir kendaraan angkutan umum tidak mau membayar retribusi terminal.

- Terminal yang rusak/berlubang : 7 (Tujuh) Buah
- Jalan yang rusak : 925, 13 km

6. Minimnya Dana Operasional untuk Pengawasan

Tidak dipungkiri bahwa menurunnya tingkat kedisiplinan dalam berlalu lintas atau menurunnya ketaatan angkutan umum dalam mematuhi ketentuan yang berlaku sangat terkait dengan rendahnya intensitas pengawasan yang dilakukan. Kurangnya kegiatan pengawasan mempunyai hubungan yang signifikan dengan dana operasional yang tersedia.

7. Masih Terdapat Perusahaan Angkutan/Pemilik Kendaraan Angkutan Umum yang Belum Memahami Kewajibannya.

Meskipun ketentuan kewajiban yang harus dipenuhi oleh pemilik kendaraan angkutan umum atau perusahaan angkutan umum sudah tertera dalam surat izin usaha angkutan umum, surat persetujuan izin trayek dan kartu pengawasan, namun masih saja terdapat pemilik/perusahaan angkutan umum yang belum mematuhi. Hal ini akan sangat berpengaruh kepada tertib administratif dan tertib penyelenggaraan angkutan umum.

8. Terdapat Sejumlah Kendaraan Plat Hitam yang Beroperasi Mengangkut Penumpang

Dilihat dari kepentingan masyarakat secara umum, adanya sejumlah kendaraan plat hitam yang beroperasi mengangkut penumpang sesungguhnya sangat membantu dan dirasakan manfaatnya oleh masyarakat yang kebetulan pada jalur tersebut belum ada trayeknya. Namun jika dilihat dari sisi atau kepentingan masyarakat penyedia jasa angkutan umum yang telah memiliki izin trayek, hal tersebut sangat merugikan karena dengan beroperasinya kendaraan plat hitam yang mengangkut penumpang berpengaruh kepada pendapatan pemilik kendaraan yang telah memiliki izin trayek menjadi berkurang, sehingga mereka pun terkadang tidak mau membayar retribusi terminal.

Disamping itu dengan adanya kendaraan plat hitam berpengaruh kepada keteraturan dan ketertiban lalu lintas karena mereka memarkir kendaraannya, menaikkan dan menurunkan penumpang tidak pada terminal/tempat yang telah ditentukan, melainkan menurunkan, menaikkan atau menunggu penumpang disembarang tempat/dilokasi yang tidak ditentukan untuk itu.



BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan temuan dan pembahasan maka dapat ditarik simpulan dan saran sebagai berikut :

A. SIMPULAN

1. Mekanisme perizinan dan persyaratannya yang merupakan bagian dari tata laksana administrasi dalam penyelenggaraan angkutan umum yang meliputi pemberian izin usaha angkutan umum, izin trayek dan izin insidentil pada dasarnya dalam proses pengurusan izin telah memiliki standar pelayanan yang terdiri dari dasar hukum, prosedur pengurusan perizinan, persyaratan, biaya resmi, lama proses perizinan, masa berlaku izin, kewajiban pemegang izin dan sanksi atas pelanggaran yang dituangkan dalam Buku Perizinan Daerah dan telah disosialisasikan dengan penempatannya pada papan informasi Dinas Perhubungan yang dapat dilihat dan dibaca dengan jelas oleh setiap orang yang akan berurusan. Hanya saja dalam pelaksanaannya terhadap permohonan yang tidak lengkap persyaratannya atau permohonan yang ditolak, jika tidak ditanya sering tidak disampaikan kepada pemohon dan tidak selalu disampaikan dengan surat resmi.
2. Proses tata laksana meliputi jadwal keberangkatan, prosedur pelayanan penumpang sistem tingkat tarif yang ditawarkan, penarikan karcis dan

prosedur penarikan karcis belum dilaksanakan secara optimal hal tersebut ditandai dengan :

- a. Jadwal keberangkatan bus AKDP sering bergeser dari waktu yang tertera dalam kartu pengwasan dan informasi jadwal keberangkatan belum disampaikan secara transparan kepada pengguna jasa angkutan.
 - b. Angkutan kota dan angkutan pedesaan seringkali mengangkut penumpang melebihi dari tempat duduk yang di izinkan dalam kartu pengawasan dan penumpang terkadang terlalu lama menunggu untuk berangkat (tidak lancar) sehingga kondisi ini dapat membosankan, melelahkan dan membuat perasaan penumpang tidak nyaman.
 - c. Tarif angkutan yang diberlakukan secara sepihak oleh para sopir lebih tinggi dari yang ditetapkan Pemerintah Kabupaten.
3. Pengawasan administratif dan pengawasan lapangan dalam penyelenggaraan angkutan umum merupakan hal yang sangat penting belum dilaksanakan secara optimal, belum konsisten dan tidak terjadwal dengan baik. Pengawasan lapangan yang dilakukan selama ini masih bersifat insidental.
 4. Organisasi angkutan di jalan raya (Organda) sebagai mitra Pemerintah dalam penyelenggaraan angkutan umum dan sebagai penghubung antara kepentingan pemerintah dan pengusaha angkutan, keberadaannya di Kabupaten Sintang sudah lebih dari 5 tahun tidak jelas kepengurusannya dan tidak ada aktivitasnya.
 5. Terdapat sejumlah kendala yang menyelimuti dan berpotensi besar dalam mempengaruhi dan mewarnai proses penyelenggaraan angkutan umum. Kendala – kendala tersebut diantaranya euforia reformasi, terbatasnya tenaga

Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) dibidang LLAJ/Perhubungan, Personil dilapangan sebagai petugas terminal sangat terbatas, Struktur Organisasi dan Tata kerja (SOTK) terminal tidak jelas, kondisi terminal dan jalan kurang menunjang, minimnya dana operasional untuk pengawasan, masih terdapat perusahaan angkutan umum/pemilik kendaraan angkutan umum yang belum memahami kewajibannya dan terdapat sejumlah kendaraan plat hitam yang beroperasi mengangkut penumpang.

Berdasarkan uraian dan butir-butir simpulan tersebut, maka dari kriteria yang digunakan dalam penelitian ini seperti efektifitas kebijakan (tingkat pencapaian tujuan), waktu pencapaian tujuan dan kepatuhan terhadap peraturan yang telah ditetapkan, dapat dikatakan bahwa implementasi kebijakan penyelenggaraan angkutan umum di Kabupaten Sintang belum dapat dicapai dengan efektif.

B. S A R A N

1. Pelayanan pemberian perizinan, maka terhadap permohonan izin usaha angkutan umum, izin trayek yang persyaratan tidak lengkap atau ditolak perlu diberitahukan/disampaikan kepada pemohon melalui surat, agar ada bukti pertanggung jawaban pemerintah.
2. Tata laksana pengoperasian dapat dilaksanakan secara optimal maka :

- a. Jadwal keberangkatan Bus AKDP disetiap terminal perlu di informasikan kepada masyarakat dan dipasang pada tempat yang strategis sehingga jelas dan mudah dibaca.
- b. Perlu peningkatan pelayanan dari petugas terminal dalam pengaturan keberangkatan dan pengaturan penumpang sehingga masyarakat pengguna jasa angkutan tidak selalu merasa dirugikan
3. Perlu peningkatan sosialisasi peraturan yang berkenaan dengan penyelenggaraan angkutan umum dan peningkatan pelaksanaan pengawasan administratif dan pengawasan lapangan kepada penyedia dan pengguna jasa angkutan umum serta perlu penerapan peraturan perundang-undangan seara konsisten agar terciptanya penyelenggaraan angkutan umum yang lancar, tertib, teratur, aman dan nyaman.
4. Pemerintah Kabupaten Sintang melalui Dinas Perhubungan perlu menolong pembentukan kepengurusan baru Organda sebagai mitra pemerintah daerah dalam penyelenggaraan angkutan umum.
5. Perlu mensosialisasikan dan melaksanakan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 khususnya retribusi izin trayek. Disamping itu agar didalam pemberian pelayanan kepada masyarakat terdapat pedoman pelakssanaannya, maka perlu dibuat keputusan Kepala Daerah/Bupati tentang petunjuk pelaksanaan Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1999 dan Peraturan Daerah Nomor 11 Tahun 2002.



DAFTAR PUSTAKA

- Bupati Sintang (1999). *Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomo 6 Tahun 1999: Tentang Retribusi Izin Trayek*. Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Sintang.
- Bupati Sintang (2002). *Peraturan Daerah Kabupaten Sintang Nomor 11 Tahun 2002 Tentang Retribusi Izin Usaha Angkutan Umum*. Bagian Hukum Sekretariat Daerah Kabupaten Sintang.
- Bupati Sintang (2006). *Renstra Kabupaten Sintang 2000-2006*. Bappeda Kabupaten Sintang.
- Danim, S. (2000) *Pengantar Studi Penelitian Kebijakan*. Jakarta Bumi Aksara.
- Dunn, W.N. (2000). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Penerjemah : Samudra Wibawa. Jogyakarta Gajah Mada University Press.
- Ermaya. (1993). *Kebijakan Pembangunan Dan Pelaksanaan Otonomi Daerah*. Bandung Ramadhan.
- Hanafi, A, Guntur Waseso, dan Mulyadi (1984). *Penelitian Untuk Mengevaluasi Efektifitas Program Kemasyarakatan*. Surabaya Usaha Nasional.
- Huberman, A, Michael dan B. Miles Matthew. (1992). *Analisis Data Kualitatif*. Universitas Indonesia Press Jakarta.
- Irfan M. (2000). *Prinsip – Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Menteri Perhubungan. (2003). *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum*. Departemen Perhubungan.
- Nawawi, H.(2001). *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Jogjakarta: Gajah Mada University Press.
- Prasetya. (2006). *Metodologi Penelitian Administrasi*. Jakarta: Universitas Terbuka.
- Presiden Republik Indonesia. (1993). *Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan*. Jakarta : Ghalia Indonesia.

- Purwadarminta.W.J.S. (1992). *Kamus Umum Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Purwito, H. (2002) *Kelembagaan dan Organisasi Penyelenggaraan Angkutan Umum*. STPDN dan Program Pascasarjana Transportasi ITB.
- Republik Indonesia. (1993). *Undang – Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Ripley, B dan Franklin.A. (1982). *Bareucracy and Policy Implementation*. The Dorsey Press.
- Sanusi, A. (2004). *Evaluasi terhadap Kebijakan Pengaturan Trayek Angkutan Penumpang Umum*. STPDN dan Program Pascasarjana Transportasi ITB.
- Santoso, I. (2002). *Makalah Angkutan Umum*. STPDN dan Program Pasca Sarjana Transportasi ITB.
- Wahab, S. (1997). *Analisis Kebijaksanaan (Dari formulasi ke Implementasi kebijaksanaan negara)* Jakarta: Bumi Aksara.
- Winarno, B. (1989). *Teori Kebijakan Publik*. Pusat Antar Universitas Studi Sosial. Jogjakarta : Universitas Gajah Mada.
- Winarno, B. (2007). *Kebijakan Publik, Teori dan Proses*. Jakarta: Media Presindo.
- Wibawa, S. (1994). *Evaluasi Kebijakan Public*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Wibawa, S. (1994). *Kebijakan Publik Proses dan Analisis*. Jakarta: Intermedia.



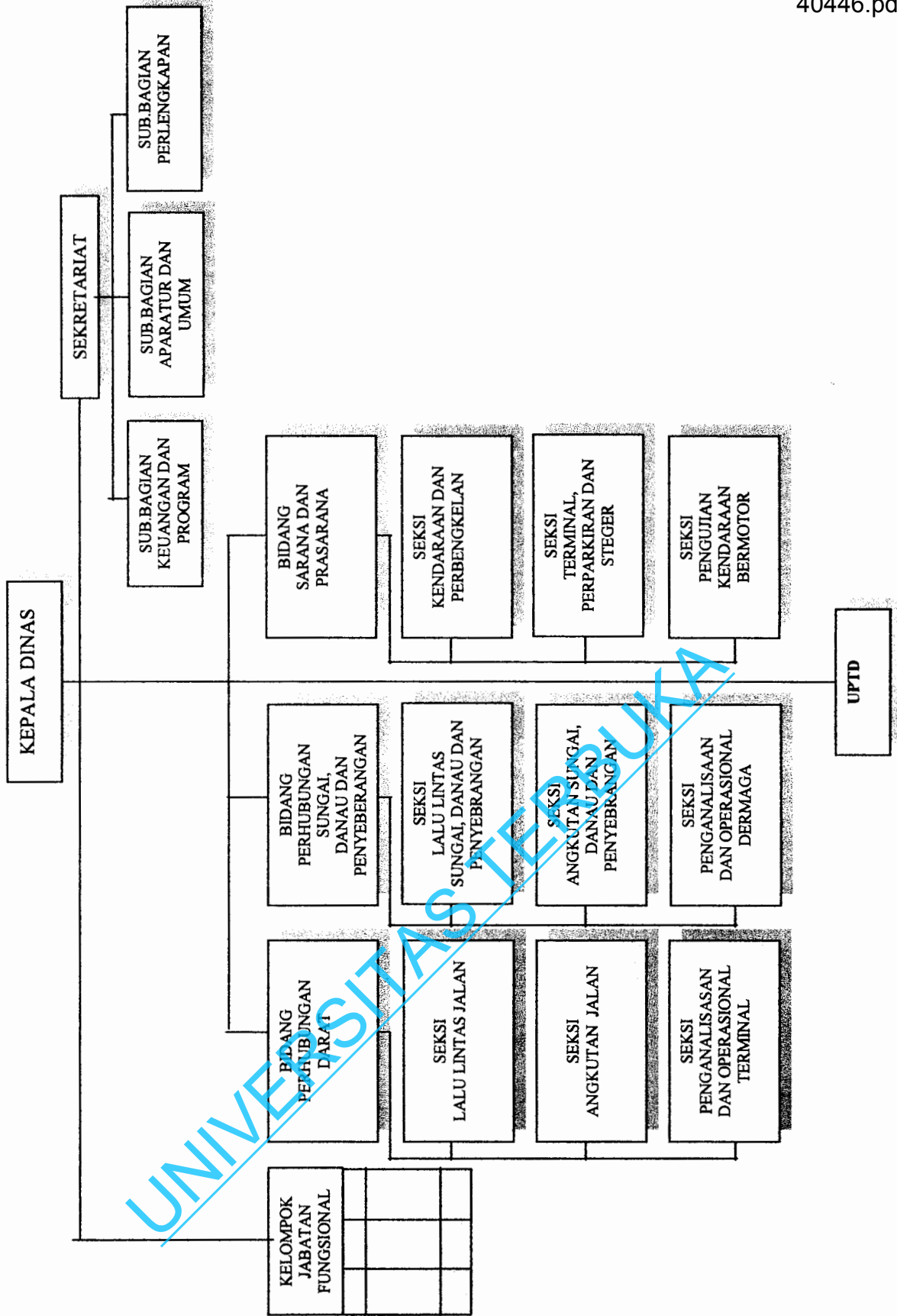
Lampiran I
Tarif Angkutan di Kabupaten Sintang

No.	Trayek	Tarif Sesuai SK No. 5 Tahun 2009	Tarif yang berlaku dilapangan	Keterangan
1	2	3	4	5
1	Terminal Sungai Durian – Terminal Tanjung Puri	2.500		
2	Terminal Sungai Durian – Baning (Tugu Bujang Beji)	2.500		
3	Terminal Sungai Durian – Sungai Putih	2.500		
4	Terminal Sungai Durian – Mangkok Matai	2.500		
5	Terminal Sungai Durian – SMK Negeri	2.500		
6	Terminal Sungai Durian – KM.7	2.500		
7	Terminal Tanjung Puri – Terminal Sungai Durian	2.500		
8	Terminal Tanjung Puri – Desa Baning	2.500		
9	Terminal Tanjung Puri – Kampung Ladang	2.500		
10	Terminal Tanjung Puri - Menyurai	2.500		
11	Terminal Tanjung Puri – Sungai Kawat	2.500		
12	Terminal Tanjung Puri – Sesar	2.500		
13	Terminal Tanjung Puri – Akcaya 1 / Jerora 2	2.500		
14	Terminal Tanjung Puri – SMK Negeri	2.500		
15	Terminal Tanjung Puri – KM.7	2.500		
16	Tanjung Puri – Sui. Ukoi	8.000	10.000	
17	Tanjung Puri – Lingkar Kelam	9.500	10.000	
18	Tanjung Puri – SKP.G.SP.1 (Emparu)	14.000	15.000	
19	Tanjung Puri – SKP.G.SP.2 (Mangat)	14.000	15.000	
20	Tanjung Puri – SKP.G.SP.3 (Menaong)	14.000	15.000	
21	Tanjung Puri – SKP.G.SP.4 (Baning Panjang)	17.500	20.000	
22	Tanjung Puri – SKP.G.SP.5 (Sui. Maram)	19.000	20.000	
23	Tanjung Puri SKP.G.SP.6 (Ensaid. P)	19.000	20.000	
24	Tanjung Puri – Empaci	9.500	10.000	
25	Tanjung Puri – Sepan Lebang (SP.7)	24.000	30.000	
26	Tanjung Puri – Sungai Pukat (SP. 8)	24.000	30.000	
27	Tanjung Puri – Bengkuang	25.000	30.000	
28	Tanjung Puri – Simpang Siat	24.000	30.000	
29	Tanjung Puri – Nanga Tikan	24.000	30.000	
30	Tanjung Puri – Melingkat	22.000	25.000	

1	2	3	4	5
31	Tanjung Puri – Nanga Mau	34.500	40.000	
32	Tanjung Puri – Nanga Tebidah	42.500	50.000	
33	Tanjung Puri – Serawai	68.000	130.000	
34	Tanjung Puri – Nanga Jetak	9.500	10.000	
35	Tanjung Puri – Pengkadan	18.000	20.000	
36	Tanjung Puri – Dedai	14.000	15.000	
37	Tanjung Puri – Gandis Hilir	13.500	15.000	
38	Tanjung Puri – Baras Umin	17.500	20.000	
39	Tanjung Puri – Buluh Merindu	18.000	20.000	
40	Tanjung Puri – Kerapa Sepan	19.000	22.000	
41	Tanjung Puri – Ipuh	19.000	22.000	
42	Tanjung Puri – Paoh Desa	17.500	20.000	
43	Tanjung Puri – Pakak	25.500	30.000	
44	Tanjung Puri – Nanga Lebang	20.000	25.000	
45	Tanjung Puri – Tuguk	20.000	25.000	
46	Tanjung Puri – Kumpang Beragah	16.000	20.000	
47	Tanjung Puri – Lengkong Bindu	24.000	25.000	
48	Tanjung Puri – Melingkat	14.000	20.000	
49	Sui. Durian – Sui. Ukoi	8.000	10.000	
50	Sui. Durian – Merarai 1 (SKP.D.SP.1)	14.000	15.000	
51	Sui. Durian – Merarai 2 (SKP.D.SP.2)	14.000	15.000	
52	Sui. Durian – Pagal Baru (SKP.D.SP.3)	14.000	15.000	
53	Sui. Durian – Kajang Baru (SKP.D.SP.4)	12.500	15.000	
54	Sui. Durian – Kenyabur (SKP.D.SP.5)	16.000	20.000	
55	Sui. Durian – Perembang (SKP.D.SP.6)	16.000	20.000	
56	Sui. Durian – Mantir (SKP.D.SP.7)	14.000	15.000	
57	Sui. Durian – Repak Sari (SKP.D.SP.8)	20.000	25.000	
58	Sui. Durian – Dedai	14.000	15.000	
59	Sui. Durian – Kederas	14.000	15.000	
60	Sui. Durian – Gandis Hilir	14.000	15.000	
61	Sui. Durian – Kajang	13.500	15.000	
62	Sui. Durian – Bancoh	16.000	20.000	
63	Sui. Durian – Gurung	16.000	20.000	
64	Sui. Durian – Gurung Mali	16.000	20.000	
65	Sui. Durian Bonet Lama (SKP.I.SP.1)	16.000	20.000	
66	Sui. Durian – Guhung (SKP.I.SP.3)	16.000	20.000	
67	Sui. Durian – Solam Raya (SKP.I.SP.2)	20.000	25.000	
68	Sui. Durian – Rarai (SKP.I.SP.4)	24.000	25.000	
69	Sui. Durian – Lebak Ubah (SKP.I.SP.5)	21.000	25.000	
70	Sui. Durian – Melayang Sari (SKP.I.SP.6)	24.000	30.000	
71	Sui. Durian – Sarai (SKP.I.SP.7)	24.000	30.000	
72	Sui. Durian – Penjemang	24.000	30.000	
73	Sui. Durian – Langgan	24.000	30.000	
74	Sui. Durian – Laman Bukit	20.000	25.000	
75	Sui. Durian – Baya Betung	20.000	25.000	
76	Sui. Durian – Sungai Kura	20.000	25.000	

1	2	3	4	5
77	Sui. Durian – Balai Gana – Tempunak	12.000	15.000	
78	Sui. Durian – Mensuka – Tempunak	9.500	10.000	
79	Sui. Durian – Mengkurat (SKP.C.SP.1)	22.000	25.000	
80	Sui. Durian – Paribang (SKP.C.SP.3)	17.500	20.000	
81	Sui. Durian – Tinom Baru (SKP. C.SP.4)	19.000	20.000	
82	Sui. Durian – Semuntai / Bukit Kujau (SKP. C.SP.5)	36.000	40.000	
83	Sui. Durian – Pangkal Baru (SKP.C.SP.6)	32.000	35.000	
84	Sui. Durian – Sepauk	19.000	25.000	
85	Sui. Durian – Manis Raya (SKP.H.SP.1)	16.000	20.000	
86	Sui. Durian – Sirang Setambang (SKP.H.SP.2)	16.500	20.000	
87	Sui. Durian – Nanga Libau	20.000	25.000	
88	Sui. Durian – Setapang	28.000	35.000	
89	Sui. Durian – Mansik – Melibuk	19.000	25.000	
90	Sui. Durian – Melibuk	20.500	25.000	
91	Sui. Durian – Mensiku. AB	12.500	15.000	
92	Sui. Durian – Telaga 1	16.000	20.000	
93	Sui. Durian – Telaga 2	24.000	30.000	
94	Sui. Durian – Kelansam	20.000	25.000	
95	Sui. Durian – Baung	20.000	25.000	
96	Sui. Durian – Semubuk	24.000	30.000	
97	Sui. Durian – Pedadang	24.000	30.000	
98	Sui. Durian – Serangas	27.000	30.000	
99	Sui. Durian – Sejirak	20.500	25.000	
100	Sui. Durian – Tumbuk	27.000	35.000	
101	Sui. Durian – Senaning	68.000	180.000	
102	Sui. Durian – Merakai	60.000	100.000	
103	Sui. Durian – Serawai	68.000	130.000	
104	Sui. Durian – Balai Sepuak	24.000	35.000	

**BAGAN SUSUNAN ORGANISASI DAN TATA KERJA DINAS PERHUBUNGAN
KABUPATEN SINTANG**



TRANSKIP HASIL WAWANCARA DENGAN BIROKRAT

Nama Mahasiswa : MAWARDI. HD
NIM : 104981171
Judul : Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kabupaten Sintang

Nama yang di wawancara : 1. Ir. Joni Nurhaili, MM (Kadis Perhubungan)
 2. Drs. Matius Siong, MM (Kabid Prhubungan Darat)
 3. Suryadi ST (Kasi Lalu Lintas Jalan)
 4. Ali (Staf Seksi Angkutan Jalan)
 5. Robinson Simbolon (Kepala Terminal Sei.Ukoi)
 6. Feri (Kepala Terminal Sei. Durian)
 7. Dwi Hartono (Kasat Lantas)

Waktu wawancara : Apri-Mei 2009

A. Tata laksana Administrasi

1. Apakah sudah ada peraturan perundang-undangan yang digunakan dalam pengaturan penyelenggaraan angkutan umum

Jawab :

Sudah ada yaitu undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas angkutan Jalan

2. Untuk menyelenggarakan angkutan umum, selain izin trayek, izin apalagi yang diperlukan

Jawab :

Izin insidentil

3. Bagaimana mekanisme dan prosedur serta persyaratan untuk memperoleh izin usaha angkutan, izin trayek dan izin insidentil

Jawab :

Berdasarkan peraturan daerah Kabupaten Sintang nomor 11 tahun 2002 yang telah dituangkan dalam buku petunjuk perizinan daerah persyaratan yang harus dipenuhi meliputi :

- a. Pas Foto 3 x 4 sebanyak 3 lembar
- b. Foto Copy nomor pokok wajib pajak daerah (MPWPD)
- c. Foto Copy nomor pokok wajib pajak (MPWP)
- d. Foto Copy akte pendirian perusahaan/ badan hukum.
- e. Surat Keterangan Domisili Perusahaan
- f. Foto Copy Situ
- g. Surat Pernyataan memiliki atau menguasai 2 unit kendaraan bermotor atau kapal bermotor.

Persyaratan tersebut diajukan pemohon kepada Bupati Sintang melalui Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Sintang

4. Siapa yang mempunyai kewenangan memberikan izin tersebut

Jawab :

Kepala Dinas Perhubungan atas nama Bupati Sintang.

5. Dalam Proses pemberian izin trayek angkutan kota, angkutan pedesaan maupun AKDP, apakah sudah ada standar pelayanan minimal dalam bentuk apa standar pelayanan minimal tersebut

Jawab :

Berdasarkan peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor dan peraturan daerah Kabupaten Sintang nomor 11 tahun 2002 tentang retribusi izin usaha angkutan umum telah diatur mengenai standar pelayanan minimum. Pelayanan minimal tersebut dalam bentuk tarif retribusi, lama proses perizinan adalah 14 hari kerja (dengan catatan pejabat yang berwenang berada di tempat)

6. Kendala apa yang dihadapi/ sangat dirasakan dalam pelaksanaan pemberian :

- a. Izin usaha angkutan umum
- b. Izin trayek
- c. Kartu pengawasan
- d. Izin Insidentil

Jawab :

Terhadap permohonan yang tidak lengkap persyaratannya atau permohonan yang ditolak tidak disampaikan kepada pemohon dan tidak disampaikan dengan surat resmi. Selain itu pengusaha angkutan tidak melaporkan aktifitas/ realisasi angkutan secara berkala kepada pihak Dinas Perhubungan sehingga tidak tersedia data yang dapat berpengaruh terhadap proses pemberian layanan perizinan.

B. Tata Laksana pengoperasian

1. Bagaimana pengaturan jadwal keberangkatan angkutan kota, angkutan pedesaan dan AKDP

Jawab :

Jadwal keberangkatan kendaraan angkutan kota dalam Provinsi cukup tersedia kendaraannya, khususnya bagi trayek Sintang Pontianak PP dengan jarak waktu rata-rata 30 sampai 45 menit setiap hari sejak pagi hingga malam hari. Untuk Bus yang jam perjalanannya berangkat siang hari antara jam 06.00 sampai 18.00 wib jam perjalanan berangkat cenderung bergeser agak mundur dari waktu yang sesungguhnya. Untuk angkutan kota diserahkan sepenuhnya melalui mekanisme pasar dalam arti pengaturannya diatur sendiri oleh sesama pengemudi pada trayek yang sama. Sedangkan angkutan pedesaan mempunyai karakteristik selain

mengangkut penumpang juga mengangkut barang dangangan dan keberangkatanya diatur oleh sesama sopir

2. Apakah semua angkutan umum memberangkatkan dan menurunkan penumpang dari atau terminal masing-masing.

Jawab :

Belum semua angkutan umum memberangkatkan dan menurunkan penumpang dari atau diterminal masing-masing. Untuk trayek Sintang Singkawang dan Sintang Sambas memberangkatkan penumpang dilakukan dari luar terminal depan ruko perwakilan/subagen.

3. Apakah masing-masing perusahaan AKDP menjual tiketnya di terminal

Jawab :

Penjualan tiket AKDP diterminal oleh masing-masing subagen dilakukan diruang tunggu ditempat terbuka dengan menggunakan meja. Selainitu juga ada yang dilakukan diluar terminal didepan ruko oleh petugas perwakilan/sub agen masing-masing perusahaan

4. Bagaimana Sistem penetapan SK tarif angkutan

Jawab :

Tarif angkutan penumpang umum biasanya ditetapkan atau ditinjau kembali untuk menyesuaikan dengan adanya kebijakan pemerintah untuk menaikkan harga BBM, karena hal tersebut berkaitan langsung dengan operasional kendaraan angkutan umum. Sistem penetapan tarif didasari atas kesepakatan bersama antar Pemerintah Daerah pengusaha angkutan umum Komisi DPRD yang membidangi Ekonomi dan Pemerintahan serta tokoh masyarakat.

5. Bagaimana Pengawasan terhadap tarif angkutan

Jawab :

Pelaksanaan pemberlakuan tarif angkutan diawasi oleh petugas terminal

6. Kendala apa yang dihadapi dalam pelaksanaan :

- a. Pengaturan jadwal keberangkatan
- b. Pengaturan pelayanan penumpang
- c. Pemberlakuan tarif angkutan
- d. Pengumpulan retribusi

Jawab :

Jadwal keberangkatan bus yang sering bergesr dari waktu yang tertera dalam kartu pengawasan, mengangkut penumpang melebihi kapasitas tempat duduk yang diizinkan dalam kartu pengawasan, tarif angkutan yang di berlakukan secara sepihak oleh para sopir lebih tinggi dari yang ditetapkan oleh Pemerintah Kabupaten dengan alasan kondisi jalan rusak

sehingga petugas tidak bisa berbuat banyak. Dalam pengumpulan retribusi kendala yang dirasakan kurangnya jumlah petugas terminal.

C. Tata laksana pengawasan/ pemantauan

1. Landasan hukum apa yang digunakan dalam pelaksanaan pengawasan angkutan umum.

Jawab :

- a. Undang-undang nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Peraturan Pemerintah nomor 41 tahun 1993 tentang angkutan jalan
- c. Peraturan Pemerintah nomor 42 tahun 1993 tentang pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan
- d. Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM 35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum
- e. Peraturan Daerah kabupaten Sintang nomor 06 tahun 1999 tentang Retribusi izin trayek
- f. Peraturan Daerah Kabupaten Sintang nomor 11 tahun 2002 tentang retribusi izin usaha angkutan umum

2. Bagaimana mekanisme proses pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan umum di jalan

Jawab :

Pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan umum di jalan dilakukan oleh Polisi dan PPMS di bidang lalu lintas dan angkutan jalan meliputi : pengawasan tilang ditempat dan pengawasan rutin.

3. Bagaimana proses pelaksanaan pengawasan administratif terhadap :
 - a. Perusahaan angkutan umum yang telah habis masa berlaku izin usahanya .
 - b. Angkutan umum yang telah habis masa berlaku kartu pengawasannya.

Jawab :

Terhadap kenyataan tersebut maka dinas perhubungan akan membuat surat teguran atau pemberitahuan kepada pemimpin perusahaan apabila izin usaha angkutan umum atau kartu pengawasan telah habis masa berlakunya namun belum di perpanjang.

4. Kendala apa yang dihadapi/ sangat dirasakan dalam pelaksanaan pengawasan terhadap angkutan umum:
 - a. Pengawasan Administratif
 - b. Pengawasan di terminal
 - c. Pengawasan di Jalan

Jawab :

Sangat terbatasnya sarana prasarana dan personil serta pembiayaan sehingga pengawasan administratif, pengawasan terminal dan pengawasan di jalan belum dapat diberlakukan secara optimal.

D. Pola hubungan antar berbagai elemen

1. Bagaimana pola hubungan antar izin usaha angkutan umum, izin trayek, kartu pengawasan dan izin insidental.

Jawab :

Secara keseluruhan perizinan tersebut merupakan satu kesatuan yang saling mengisi dan melengkapi.

2. Bagaimana hubungan antara Perda retribusi izin usaha angkutan umum dan Perda retribusi izin trayek dengan peraturan perundang-undangan lainya seperti peraturan pemerintah seperti keputusan Menteri Perhubungan yang mengatur hal sejenis.

Jawab :

Pola hubungan antara peraturan perundang-undangan dapat digambarkan bahwa undang-undang, peraturan pemerintah dan keputusan menteri perhubungan merupakan roh dan jiwa dari peraturan daerah, sehingga dalam penyelenggara angkutan umum sebagai landasan pijakan secara teknis operasional, sedangkan peraturan daerah hanya mengatur substansi yang berhubungan dengan hal-hal retribusi atau pengelolaan keuangan.

3. Bagaimana pola hubungan antara pemerintah daerah dengan pengusaha angkutan, Organda dan pihak-pihak terkait lainnya dalam peberlakuan tarif angkutan

Jawab :

Berdasarkan keputusan menteri perhubungan atau dalam keputusan gubernur Kalimantan Barat kenaikan tarif angkutan dihitung berdasarkan kenaikan presentase perkilometer dan ditambah adanya toeslak. Namun dalam realitanya sistem yang demikian tidak dapat diterapkan di Kabupaten Sintang. Keberadaan Organda dalam penyelenggaraan angkutan umum sangat membantu para pengusaha angkutan dalam memperjungkan penyesuaan tarif.

UNIVERSITAS TERBUKA

TRANSKIP HASIL WAWANCARA DENGAN PENUMPANG, SOPIR DAN PENGUSAHA ANGKUTAN

Nama Mahasiswa : MAWARDI. HD
NIM : 104981171
Judul : Evaluasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Umum di Kabupaten Sintang
Waktu wawancara : Apri-Mei 2009

I. Wawancara dengan Penumpang

A. Penumpang angkutan kota

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Masno)

Pelayanan penumpang oleh angkutan umum belum begitu baik ini dikarenakan angkutan baru di berangkatkan apabila kendaraan sudah penuh sehingga kami menunggu terlalu lama.

Jawab : (Nanak)

Pelayanan penumpang oleh angkutan umum masih perlu ditingkatkan sebab belum ada yang beroperasi pada malam hari artinya hanya sampai jam 17.30. sehingga masyarakat sulit beraktifitas karena tidak semua masyarakat memiliki kendaraan umum.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jawab : (Masno)

Angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi kapasitas tempat duduk ini dikarenakan kami yang akan berangkat untuk menuju terminal sei.ukoi harus diangkut dengan angkutan kota dari terminal sei durian, daripada terlambat terpaksa kami berdesakan.

Jawab : (Nanak)

Angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi kapasitas tempat duduk hal ini dikarenakan kami dihadapkan pada tidak adanya pilihan lain dan terpaksa kami naiki kalau tidak akan menunggu angkutan berikutnya yang cukup lama.

B. Penumpang angkutan Pedesaan

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Anggi)

Pelayanan terhadap penumpang oleh angkutan umum masih kurang memuaskan karena tarif yang di berlakukan lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah.

Jawab : (Martin)

Masih diperlu peningkatan pelayanan terutama menyangkut jam keberangkatan yang tidak tetap tergantung dengan sopir yang membawa kendaraan tersebut sehingga tidak ada kepastian keberangkatan jam berapa. Dengan demikian kadang-kadang kami menunggu terlalu lama.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jawab : (Anggi)

Kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk ini dikarenakan kendaraan selain membawa penumpang juga membawa barang dagangan atau titipan dari pedagang dan para penumpang sehingga melebihi kapasitas. Hal ini juga disebabkan jumlah kendaraan yang melewati trayek tersebut sangat terbatas.

Jawab : (Martin)

Selalu membawa penumpang melebihi kapasitas tempat duduk dikarenakan jumlah kendaraan yang melewati trayek tersebut sangat terbatas dengan demikian karena tidak ada atau alternatif lain maka kami terpaksa menaiki kendaraan yang ada walaupun dengan kondisi berdesakan.

C. Penumpang angkutan kota dalam Provinsi

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Iwan)

Pelayanan terhadap penumpang khususnya AKDP relatif sudah cukup baik dimana masyarakat tinggal memilih jenis kendaraan yang akan ditumpangi karena sudah tersedia berbagai macam jenis kendaraan baik kelas Ekonomi dan kelas Exsecutiv. Khusus yang berangkat pada pagi dan siang hari jam keberangkatan sering tidak tepat waktu karena selalu mengalami pergeseran.

Jawab : (Agus)

Terhadap pelayanan penumpang khususnya AKDP sudah cukup memuaskan karena banyak pilihan tergantung dengan keuangan kita apa mau memilih Ekonomi atau Exsecutiv. Mulai dari pemesanan tiket bisa lewat telpon atau datang langsung keterminal, bisa juga ke sub agen bus.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jawab : (Iwan)

Kadang membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk ini disebabkan karena adanya penumpang yang menunggu di luar terminal atau mencegat kendaraan di jalan. Walaupun tempat duduk dalam kendaraan

sudah terisi namun penumpang tersebut masih tetap menaiki kendaraan umum.

Jawab : (Agus)

Kalau mau menunggu bus berikutnya khawatir menunggu terlalu lama sedangkan kita perlu cepat untuk sampai ditempat tujuan. Sehingga walaupun bus yang kita naiki tempat duduknya sudah terisi kita naiki saja dengan harapan di perjalanan ada penumpang lain yang turun.

II. Wawancara dengan sopir

A. Sopir angkutan kota

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Arsyad)

Masih perlu ditingkatkan.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jawab : (Arsyad)

Karena menggunakan sistem antri penuh baru berangkat

B. Sopir AKDP

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Bujang)

Relatif cukup baik dan kami pun berusaha memberikan pelayanan yang terbaik sehingga banyak yang menjadi langganan tetap.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jawab : (Bujang)

Karena penumpangnya mau dan kami tidak memaksa, mungkin ingin cepat sampai.

D. Sopir Angkutan pedesaan

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Anjin)

Kami belum bisa memberikan pelayanan terbaik dikarenakan kondisi jalan yang rusak sehingga kendaraan juga cepat rusak sementara harga spartpark yang cukup tinggi.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jawab : (Anjin)

Selain membawa penumpang kami juga membawa barang dagangan atau pesanan dari pelanggan. Selain itu jumlah kendaraan yang melewati trayek tersebut sangat terbatas ini mengakibatkan penumpang tidak mempunyai pilihan lain dan terpaksa berdesakan.

III. Wawancara dengan pengusaha angkutan umum

A. Pengusaha angkutan kota

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Wagiman)

Kami telah berusaha meberiakan pelayanan yang terbaik, namun karena buruknya insprastruktur jalan sehingga sangat berpengaruh terhadap penghasilan pengusaha angkutan umum.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jabwab : (Wagiman)

Tidak semua penumpang mau masuk terminal dan sering menunggu angkutan diluar terminal. Sering kali angkutan keluar dari terminal sudah dalam kondisi penuh atau tempat duduk sudah terisi.

B. Pengusaha AKDP

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Yustiana)

Untuk meningkatkan daya saing antar pengusaha AKDP tentunya kami akan berusaha memberikan pelayanan yang terbaik kepada penumpang mulai dari pemesanan tiket hingga keberangkatan. Tidak semua penumpang langsung ke pool /sub agen melainkan cukup menunggu di pinggir jalan yang akan dilewati AKDP.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jabwab : (Yustina)

Kadang-kadang terjadi tergantung situasi seperti musim liburan atau menjelang hari besar keagamaan yang mana katifitas masyarakat cukup tinggi .

C. Pengusaha Angkutan pedesaan

1. Menurut bapak/ ibu apakah pelayanan terhadap penumpang angkutan umum sudah baik.

Jawab : (Indra)

Selaku pengusaha angkutan tentunya kami akan selalu berupaya dari hari kehari guna meningkatkan pelayanan kepada para penumpang terutama menyangkut keamanan dan keselamatan penumpang.

2. Mengapa kendaraan angkutan umum selalu membawa penumpang melebihi dari kapasitas tempat duduk.

Jabwab : (Indra)

Selain membawa penumpang juga membawa barang hasil kebun yang akan dijual dipasar juga membawa penumpang begitu juga sebaliknya, selain membawa barang belanjaan juga membawa barang penumpang. Hal ini dikarenakan jumlah armada kami yang melawati trayek tersebut sangat terbatas sehingga kadang-kadang mengangkut penumpang melebihi kapasitas tempat duduk.

UNIVERSITAS TERBUKA

DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS TERBUKA

BIODATA

Nama : MAWARDI.HD
NIM : 014981171
Tempat dan Tanggal Lahir : Sambas, 30 September 1963
Registrasi Pertama : 2007
Riwayat Pendidikan : 1. SD Negeri Pemangkat Tahun 1976
2. SMP YPN Pemangkat Tahun 1980
3. SMA Negeri Pemangkat Tahun 1983
4. Fisipol Untan Pontianak Tahun 1989

Riwayat Pekerjaan : 1. Kantor Deppen RI Kodya Pontianak Tahun 1992
2. Kantor Deppen RI Kab. Sintang Tahun 1998
3. Dinas Perindag Kab Sintang Tahun 2001
4. Kantor Kesbang dan Linmas Kab Sintang Tahun 2007
5. Badan Kesbang Pol dan Linmas Kab Sintang Tahun 2009

Alamat Tetap : Jalan Dharma Putra Gang Ai Bakri Blok H.10 Desa
Baning Kota Sintang

Telp/HP : 08125769616

Sintang, 2010

MAWARDI.HD
NIM. 014981171