

LAPORAN PENELITIAN MADYA

BIDANG KBA



**Kebijakan Perencanaan Kota
yang Partisipatif dan Komunikatif
(Studi Kasus di Kota Pangkalpinang)**

Oleh:

Yuli Tirtariandi El Anshori (Ketua)

Ayi Karyana (Anggota)

Sojjan Aripin (Anggota)

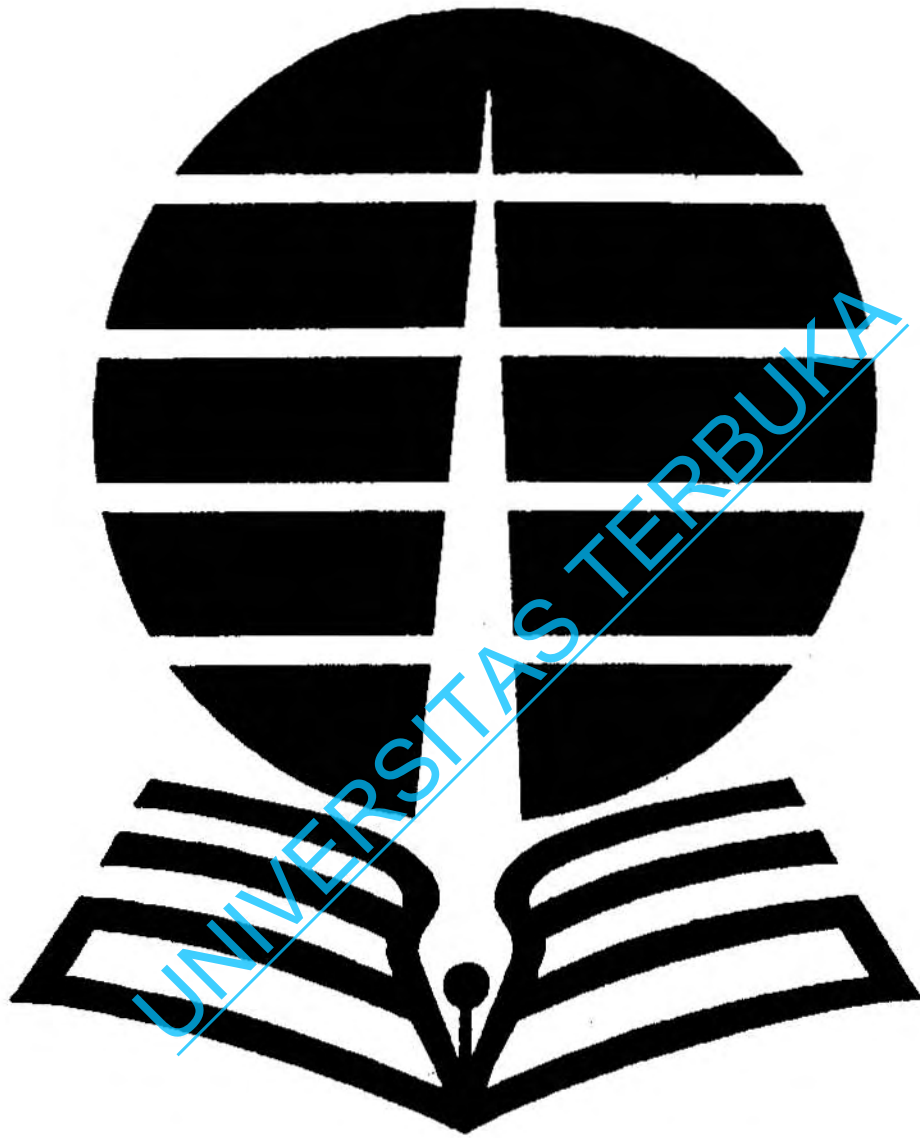
JURUSAN ILMU ADMINISTRASI

FISIP

UNIVERSITAS TERBUKA

2011







**Lembar Pengesahan
Laporan Penelitian Madya Bidang KBA
Lembaga Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Terbuka**

1. a. Judul Penelitian : Kebijakan Perencanaan Kota yang Partisipatif dan Komunikatif (Studi Kasus di Kota Pangkalpinang)
- b. Bidang Penelitian : Bahan Ajar (KBA)
- c. Klasifikasi Penelitian : Penelitian Madya
- d. Bidang Ilmu : Ilmu Administrasi Publik/ Administrasi Negara

2. Ketua Peneliti
a. Nama Lengkap : Yuli Tirtariandi El Anshori, SIP, M.AP
b. N I P : 197707112006041002
c. Gol. Kepangkatan : Penata Muda Tk I/ IIIb
d. Jabatan Akademik : Lektor
e. Fakultas : FISIP
f. Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

3. Anggota Peneliti
a. Jumlah Anggota : 2 (Dua) Orang
b. Nama Anggota/Unit Kerja : 1. Drs. Ayi Karyana, M.Si
2. Dr. Sofjan Aripin, M.Si

4. a. Periode Penelitian : 2011
b. Lama Penelitian : 8 (delapan) Bulan

5. Biaya Penelitian : Rp.20.000.000 (Dua Puluh Juta Rupiah)

6. Sumber Biaya : Lembaga Penelitian dan Pengabdian Kepada Masyarakat Universitas Terbuka



Pondok Cabe, Desember 2011
Ketua Peneliti,

Yuli Tirtariandi El Anshori
NIP 197707112006041002

Menyetujui,
Kepala Pusat Keilmuan

Dra. Endang Nugraheni, M.Ed. M.Si
NIP. 19570422 198503 2 001



DAFTAR ISI

Halaman Judul	
Lembar Pengesahan	2
Daftar Isi	3
Daftar Tabel dan Gambar	5
Abstrak	6
Rekomendasi	7
Prakata	8
BAB I PENDAHULUAN	9
A. Latar Belakang Masalah	9
B. Rumusan Permasalahan	12
C. Tujuan Penelitian	12
D. Manfaat Penelitian	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Perencanaan	13
B. Kota/Kawasan Perkotaan	14
C. Kebijakan Publik	15
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	17
A. Metode Penelitian	17
B. Strategi/Desain Penelitian	17
C. Teknik Pengumpulan Data	17
D. Pengolahan dan Analisis Data	19
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	20
A. Gambaran Umum Kota Pangkalpinang	20
B. Analisis Data	21
B.1. Perencanaan Kebijakan Jalan Satu Arah	23
B.2. Analisis terhadap kegiatan perencanaan	27
B.3. Analisis terhadap Tahap Implementasi Kebijakan JSA	30
B.4. Analisis Terhadap Tahapan Evaluasi Kebijakan JSA	32

C. Hambatan Implementasi Kebijakan JSA	36
C.1. Aspek Sosial Budaya	36
C.2. Aspek Prasarana	37
C.3. Aspek Sosialisasi dan Komunikasi	37
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	38
A. Kesimpulan	38
B. Saran	38
DAFTAR PUSTAKA	39
LAMPIRAN	41
Transkrip Wawancara	41
Pedoman Wawancara	49
Curriculum Vitae	53

UNIVERSITAS TERBUKA

DAFTAR TABEL DAN GAMBAR

Tabel 4.1. Luas Wilayah Kota Pangkalpinang	20
Tabel 4.2. Panjang Ruas Jalan di Pangkalpinang Menurut Lapisan Permukaan Tahun 2009.....	22
Tabel 4.3 Rekap Rapat Dishubkominfo dengan <i>Stakeholders</i> Terkait.....	26
Tabel 4.4. Perubahan Panjang Rute Angkutan Kota	29
Gambar 4.1 Peta Rencana Struktur Ruang Kota Pangkalpinang 2011-2030	24

UNIVERSITAS TERBUKA

ABSTRAK

Kebijakan Perencanaan Kota yang Partisipatif dan Komunikatif (Studi Kasus di Kota Pangkalpinang)

Yuli Tirtariandi El Anshori (yulitirta@ut.ac.id)
Ayi Karyana
Sofjan Aripin

FISIP-UT

Perencanaan Kota yang partisipatif dan komunikatif merupakan sebuah hal yang didambakan banyak pihak, baik pemerintah selaku *policy maker* maupun para *stakeholder* terkait. Dalam berbagai peraturan baik UU Penataan Ruang, Peraturan Pemerintah hingga Permendagri telah ditegaskan bahwa perencanaan kota dilakukan oleh pemerintah dengan melibatkan peran masyarakat agar memperoleh alternatif konsepsi pengembangan kota yang paling tepat dan baik.

Penelitian ini bertujuan menganalisis bagaimana proses penetapan kebijakan perencanaan kota yang dikeluarkan oleh Pemerintahan Kota (Pemkot) Pangkalpinang khususnya dalam bidang transportasi. Kebijakan tersebut adalah kebijakan satu arah (*one way*) yang diberlakukan pada tahun 2011 pada ruas jalan tertentu. Kajian dilakukan untuk mengetahui apa saja hambatan penerapan kebijakan perencanaan kota yang partisipatif dan komunikatif. Metode penelitian menggunakan pendekatan kualitatif, dilakukan analisis deskriptif dan menggunakan desain studi kasus. Pengumpulan data dilakukan melalui metode wawancara, observasi, dan studi dokumenter.

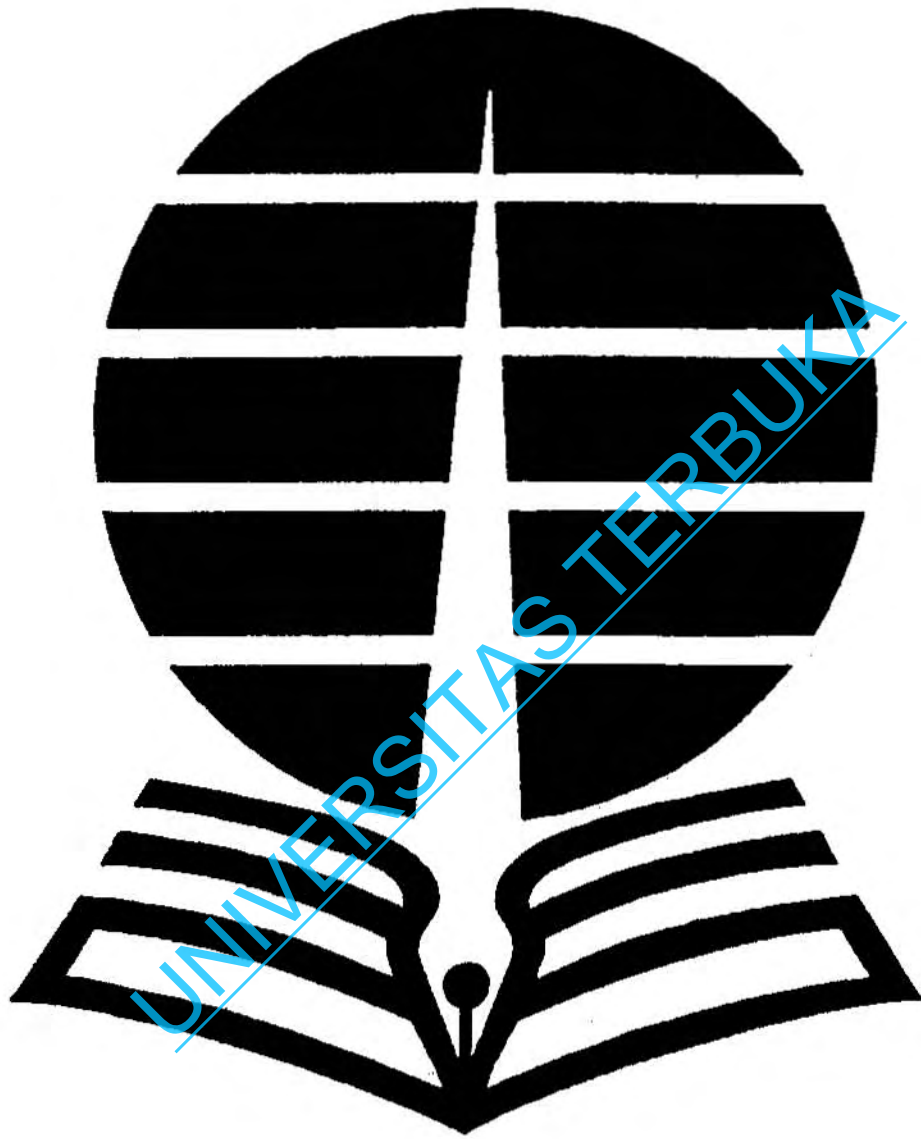
Hasil penelitian memperlihatkan bahwa kebijakan jalan satu arah yang dilaksanakan Pemkot kurang partisipatif. Tidak semua pihak terkait merasa dilibatkan dalam perumusan kebijakan tersebut. Pemkot juga tidak merespon keinginan DPRD Kota untuk menunda implementasi kebijakan tersebut karena ditemukan banyak permasalahan pada tahap uji coba. Komunikasi yang dijalin oleh Pemkot juga kurang efektif sehingga sosialisasi kebijakan tersebut tidak maksimal. Kelemahan dalam hal sosialisasi dan ditambah dengan perencanaan yang kurang matang mengakibatkan kebijakan tersebut masih terus mendapatkan resistensi meskipun sudah disahkan melalui Keputusan Walikota Pangkalpinang.

Kata kunci : Kebijakan, Perencanaan Kota, Partisipatif, Komunikatif

**Rekomendasi
Hasil Penelitian Bahan Ajar**

1. a. Judul Penelitian	:	Kebijakan Perencanaan Kota yang Partisipatif dan Komunikatif (Studi Kasus di Kota Pangkalpinang)
b. Bidang Penelitian	:	Bahan Ajar (KBA)
c. Klasifikasi Penelitian	:	Penelitian Madya
d. Bidang Ilmu	:	Ilmu Administrasi Negara
2. Ketua Peneliti		
a. Nama Lengkap	:	Yuli Tirtariandi El Anshori, SIP, M.AP
b. NIP	:	19770711 200604 1 002
c. Golongan Kepangkatan	:	Penata Muda Tk I/IIIb
d. Jabatan Akademik	:	Lektor
e. Fakultas	:	FISIP
3. Anggota Peneliti		
a. Jumlah Anggota	:	2 (Dua) orang
b. Nama Anggota/Unit Kerja	:	1. Drs. Ayi Karyana, M.Si 2. Dr. Sofjan Aripin, M.Si
4. Mata Kuliah	:	Perencanaan Kota
5. Judul Modul	:	Perencanaan Kota
6. SKS	:	3 SKS
7. Kode Modul	:	ADPU4433
8. Rekomendasi	:	Rekomendasi yang dapat diberikan dari hasil penelitian ini adalah pengayaan tentang proses pembuatan kebijakan perencanaan kota mulai dari tahap perumusan, implementasi hingga evaluasi. Juga masukan tentang perencanaan kota di bidang transportasi yang partisipatif dan komunikatif.

UNIVERSITAS TERBUKA



Prakata

Penelitian tentang Kebijakan Perencanaan Kota yang Partisipatif dan Komunikatif ini dilaksanakan dengan tujuan untuk mendapatkan gambaran tentang proses kebijakan perencanaan kota yang partisipatif dan komunikatif. Era transparansi dan demokratisasi yang sedang berjalan menuntut pemerintah selaku *decision maker* untuk lebih mengikutsertakan masyarakat dalam perumusan hingga evaluasi kebijakan perencanaan kota. Hal ini sejalan dengan amanat berbagai peraturan perundang-undangan misalnya UU Penataan Ruang.

Kami menyadari masih banyak kekurangan dalam laporan akhir penelitian ini. Berbagai masukan kepada kami ketika pelaksanaan seminar hasil penelitian sudah berupaya kami akomodir dalam perbaikan hasil penelitian ini. Meskipun demikian, kami masih mengharapkan masukan dan kritik untuk perbaikan di masa mendatang. Seperti kata pepatah “Kita tak layak mendapatkan pujian jika kita tidak mau dikritik”. Ucapan terima kasih juga kami sampaikan kepada berbagai pihak yang telah membantu pelaksanaan penelitian ini.

Akhir kata, semoga hasil penelitian ini dapat berguna bagi pengayaan Ilmu Administrasi Negara dan membawa inspirasi baru bagi mata kuliah ADPU4433 Perencanaan Kota, seperti yang kami rekomendasikan sebagai hasil penelitian ini.

Pondok Cabe, Desember 2011

Tim Peneliti

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Berbagai masalah yang melanda kawasan perkotaan seperti banjir, permukiman kumuh, kemacetan transportasi dan berbagai masalah lainnya tidak dapat dilepaskan dari permasalahan perencanaan kota. Perencanaan kota yang dilakukan secara baik akan dapat mengurangi atau menekan kuantitas permasalahan yang sering menimpa penduduk kota.

Perencanaan kota pada intinya merupakan sebuah bentuk intervensi terhadap perkembangan kota atau kawasan perkotaan yang berlangsung pesat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan kegiatan sosial ekonomi yang menyertainya. Pesatnya pertumbuhan penduduk baik secara alamiah maupun karena faktor urbanisasi serta kemajuan pertumbuhan sosial ekonomi di perkotaan menimbulkan berbagai dampak sampingan. Keterbatasan lahan untuk pembangunan ruang publik seperti taman kota, kesulitan mencari tempat pembuangan akhir sampah, adalah contoh kecil permasalahan yang terjadi.

Berbagai pertumbuhan yang terjadi tidak berbanding lurus dengan sumber daya pendukung yang dimiliki kota. Ketidakmampuan kota memenuhi kebutuhan masyarakat yang tinggal di perkotaan (Bambang Sunaryo dalam Nurmandi, 2006) terdiri dari 3 hal yakni :

1. ketidaktertiban penggunaan ruang kota yang secara keseluruhan kurang mendukung optimalisasi pemanfaatan lahan di perkotaan
2. menurunnya optimasi pelayanan prasarana kota seperti prasarana transportasi, air bersih, listrik, dan lainnya.
3. menurunnya lanskap kota

Terjadinya penurunan daya dukung kota itu membutuhkan pembenahan yang tepat melalui perencanaan yang baik untuk masa sekarang hingga masa mendatang. Hanya saja perencanaan kota yang dilakukan selama ini masih menggunakan pendekatan klasik yakni memfokuskan pada perencanaan fisik kota. Perencanaan yang baik harus juga memperhatikan aspek sosial, budaya dan politik. Hal ini sejalan dengan salah satu prinsip dalam Deklarasi Urban-21 yakni kota-kota dan semua tingkat pemerintahan harus mengadopsi kebijakan perkotaan dan proses perencanaan secara efektif yang mengintegrasikan berbagai aspek dalam pembangunan (Kustiwan, 2007).

Tak hanya itu, kebijakan perencanaan kota tidak bisa lagi dilakukan secara *sequential*. Dalam pendekatan ini perencanaan nasional dijabarkan ke perencanaan regional dan kemudian ke perencanaan wilayah/kota, akan tetapi secara bersama secara sistem melihat umpan balik yang akan dilakukan oleh jenjang wilayah yang lebih rendah apabila ada suatu kebijakan secara makro akan diluncurkan oleh Pemerintah. Dengan demikian suatu rencana kebijakan dapat disimulasikan dengan baik untuk melihat dampak suatu *policy* nasional terhadap perkembangan kota (Djonoputro, dalam <http://perencanamuda.wordpress.com>).

Kebijakan yang lebih cenderung kepada pengembangan fisik kota dan dilakukan secara *sequential* semakin menyebabkan kompleksitas permasalahan perkotaan. Dalam konteks pembuatan kebijakan perencanaan kota ini, para ahli perencana seringkali tidak berdaya secara politis. Perencanaan kota sebenarnya adalah sebuah wujud dari perumusan berbagai masalah di perkotaan yang kemudian dijadikan sebuah agenda intervensi, selanjutnya diimplementasikan, dan pada tahap akhir dievaluasi apakah kebijakan tersebut sudah diimplementasikan sesuai perencanaan awal.

Wujud dari perencanaan kota yang tidak terlepas dari ranah politik adalah adanya berbagai kebijakan yang mendapat dukungan maupun penentangan dari masyarakat, elit politik, hingga internal birokrasi sendiri. Perencanaan kota sebagai sebuah bentuk kebijakan publik tak dapat dipungkiri diwarnai oleh konflik kepentingan, pengaruh kekuasaan, dan faktor-faktor lainnya. Karena itulah keterlibatan banyak *stakeholder* diperlukan agar kebijakan perencanaan kota tersebut tetap bernilai kepada pemenuhan kepentingan publik.

Dalam UU no 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang Pasal 65 ayat (1) dan ayat (2) disebutkan bahwa penyelenggaraan penataan ruang dilakukan oleh pemerintah dengan melibatkan peran masyarakat. Peran masyarakat tersebut meliputi partisipasi dalam penyusunan perencanaan tata ruang, partisipasi dalam pemanfaatan ruang, dan partisipasi dalam pengendalian pemanfaatan ruang. Hal ini juga diperkuat dengan Peraturan Pemerintah (PP) no 8 tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah. Pada Pasal 3 dari PP tersebut dinyatakan bahwa perencanaan pembangunan daerah dirumuskan secara transparan, responsif, efektif, efisien, akuntabel, partisipatif, terukur, berkeadilan, dan berkelanjutan. Sebelumnya pada Permendagri no 1 tahun 2008 tentang Pedoman Perencanaan Kawasan Perkotaan pasal 33 butir (a) juga disebutkan bahwa dalam penyusunan rencana, pelaksanaan, pengelolaan dan pengawasan perencanaan kawasan perkotaan mengikutsertakan masyarakat.

Perencanaan kota terkait erat dengan perencanaan pembangunan daerah. Seperti disebutkan dalam modul ADPU4433 Perencanaan Kota (hlm. 5.68) bahwa perencanaan

pembangunan daerah atau perencanaan wilayah secara luas (provinsi, kabupaten) berkaitan erat dengan perencanaan kota. Perencanaan wilayah mempengaruhi perencanaan kota, dan perencanaan kota tidak dapat mengabaikan perkembangan wilayah dimana kota tersebut berada. Perencanaan wilayah berperan menentukan fungsi kota tersebut dalam struktur tata ruang wilayah yang melingkupinya. Fungsi kota dalam wilayah akan menentukan seberapa besar perkembangan kota akan terjadi. Kemudian fungsi kota akan berpengaruh dalam menentukan fasilitas-fasilitas apa yang harus disediakan kota untuk melayani wilayah sekitarnya.

Dalam konteks perencanaan pembangunan daerah maka salah satu institusi pelaksana yang memiliki peranan penting adalah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda). Meskipun demikian Bappeda tetap perlu memperhatikan peran masyarakat seperti dinyatakan dalam PP 8/2008 Pasal 5 ayat (4) bahwa dalam menyusun rancangan awal Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Bappeda meminta masukan dari SKPD dan pemangku kepentingan. Kemudian Bappeda juga harus memperhatikan rencana tata ruang sebagai acuan utama dalam penyusunan dokumen rencana pembangunan daerah (pasal 31).

Kota Pangkalpinang sebagai ibukota Provinsi Babel saat ini terdiri dari 7 kecamatan. Sebagai sebuah ibukota dari provinsi yang tergolong masih muda, Pemkot Pangkalpinang berupaya mengembangkan kebijakan perencanaan kota yang selaras dengan perencanaan pembangunan daerah (provinsi) secara umum. Bappeda Kota Pangkalpinang sebagai "dapur" pembangunan daerah didukung dinas terkait misalnya dinas tata kota berupaya mengembangkan kebijakan perencanaan kota yang selaras dengan UU 26 tahun 2007 maupun PP no 8/2008. Tetapi ada beberapa kebijakan Pemerintah Kota (Pemkot) Pangkalpinang yang dinilai beberapa pihak kurang memperhatikan aspirasi masyarakat dalam pembangunan pusat-pusat perdagangan maupun penyediaan fasilitas publik. Misalnya penerapan kebijakan jalan satu arah (*one way*) di Jalan Sudirman yang memicu pro dan kontra. Ini dibuktikan dengan terjadinya beberapa kali aksi demonstrasi dari elemen masyarakat, sopir angkutan kota, dan pedagang.

Berdasarkan latar belakang yang sudah diuraikan di atas, maka peneliti merasa tertarik untuk mengetahui bagaimana kebijakan perencanaan kota yang partisipatif dan komunikatif dirumuskan dan diterapkan oleh Pemkot Pangkalpinang. Untuk lebih memfokuskan penelitian ini maka kajian akan dilakukan terhadap kebijakan bidang transportasi jalan satu arah (JSA) sebagai salah satu aspek dari perencanaan kota.

B. Perumusan Masalah

Penelitian ini adalah analisis terhadap perencanaan kota sebagai sebuah kebijakan yang partisipatif dan komunikatif. Masalah yang dapat dirumuskan dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana proses penetapan kebijakan bidang perencanaan kota khususnya kebijakan JSA di Kota Pangkalpinang dilaksanakan ?
2. Apa saja hambatan dalam melaksanakan kebijakan perencanaan kota (kebijakan JSA) di Kota Pangkalpinang ?

C. Tujuan Penelitian

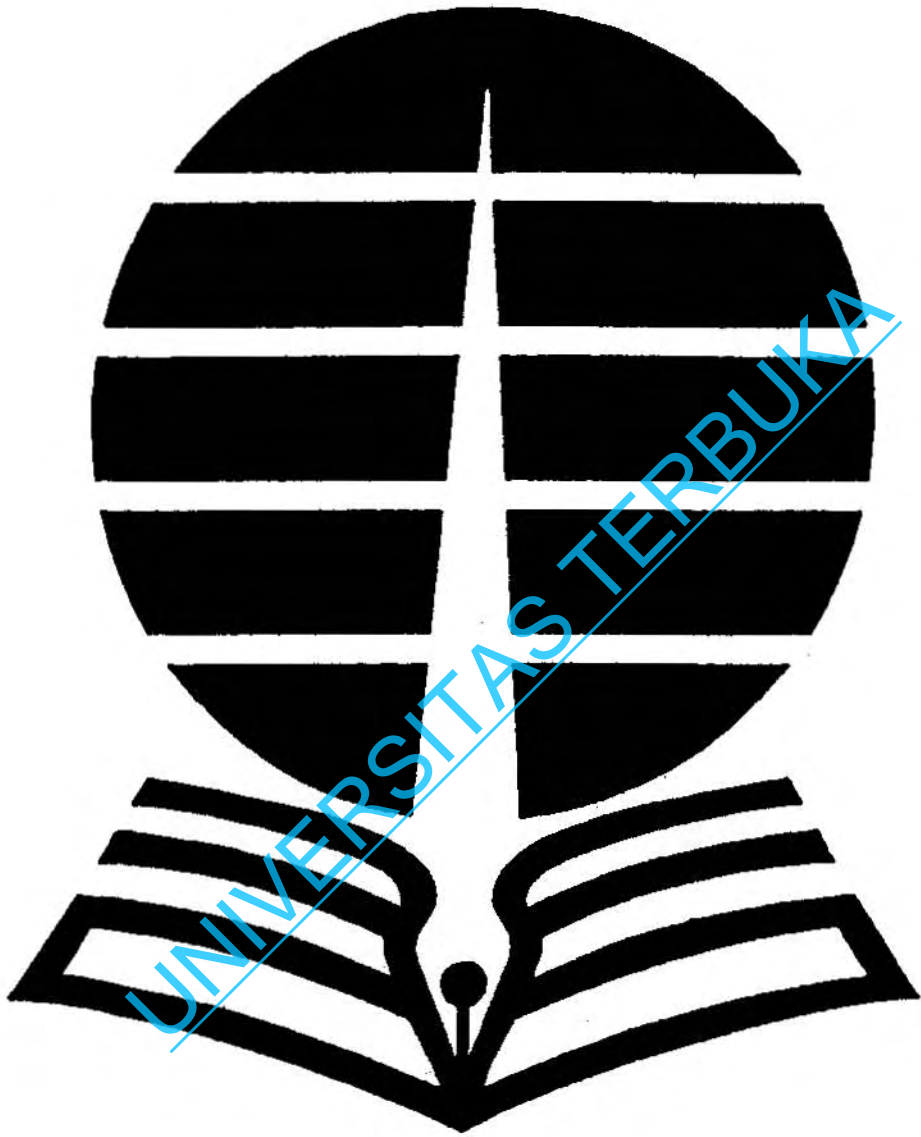
Penelitian ini mempunyai tujuan :

1. Menganalisis bagaimana proses penetapan kebijakan perencanaan kota (kebijakan JSA) di Kota Pangkalpinang dilakukan ?
2. Mengetahui dan memahami hambatan-hambatan dalam penerapan kebijakan perencanaan kota (kebijakan JSA) di Kota Pangkalpinang

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang dapat diperoleh dari hasil penelitian ini adalah :

1. Dari segi keilmuan, hasil penelitian ini diharapkan dapat memperkaya penalaran dan pengembangan ilmu pengetahuan khususnya yang berkaitan dengan teori kebijakan publik dan perencanaan kota.
2. Dari aspek praktis, hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi Pemerintah Kota Pangkalpinang dalam merumuskan kebijakan perencanaan kota yang partisipatif dan komunikatif. Kemudian hasil penelitian dapat dijadikan pengayaan untuk BMP ADPL4133.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Perencanaan

Perencanaan kota sebagai sebuah fungsi dari manajemen perkotaan merupakan sebuah hal yang tidak terlepas dari masalah kebijakan. Hal ini sejalan dengan definisi perencanaan dari Conyers dan Peter Hill (dalam LAN-DSE, 1999) yakni suatu proses terus menerus yang melibatkan keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan penggunaan sumber daya yang ada dengan sasaran untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu di masa depan. Sedangkan Ginanjar Kartasmita (1997) menyatakan bahwa perencanaan sebagai fungsi manajemen adalah proses pengambilan keputusan dari sejumlah pilihan untuk mencapai tujuan yang dikehendaki.

Terdapat beberapa unsur pokok perencanaan (Riyadi dkk, 2004:3) yakni :

1. Adanya asumsi-asumsi yang didasarkan pada fakta
2. adanya alternatif-alternatif sebagai dasar penentuan kegiatan yang akan dilakukan.
3. terdapat tujuan yang ingin dicapai
4. bersifat memprediksi
5. adanya kebijakan sebagai hasil keputusan yang harus dilaksanakan

Sedangkan LAN-DSE (1999) menyebutkan unsur-unsur perencanaan adalah :

1. memilih atau membuat pilihan dengan skala prioritas
2. pengalokasian sumber daya secara optimal
3. mempunyai tujuan yang jelas
4. berkaitan dengan masa yang akan datang
5. dilakukan secara kontinyu

Definisi lain dari perencanaan diutarakan oleh Hadari Nawawi (2003:53) . Menurutnya perencanaan dapat berarti :

1. pemilihan atau penetapan tujuan-tujuan organisasi, dan penentuan strategi, kebijaksanaan, program, metode, cara untuk yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan
2. pemilihan sejumlah kegiatan untuk ditetapkan sebagai keputusan tentang apa yang harus dilakukan, kapan, kapan, bagaimana, dan siapa pelaksananya.

3. Penetapan secara sistematis pengetahuan tepat guna untuk mengontrol dan mengarahkan kecenderungan perubahan menuju pada tujuan yang telah ditetapkan
4. kegiatan persiapan yang dilakukan melalui perumusan dan penetapan keputusan yang berisi langkah-langkah penyelesaian suatu masalah atau pelaksanaan suatu pekerjaan yang terarah pada pencapaian tujuan tertentu.

Pengertian lainnya dari perencanaan dapat dikutip dari PP 8 tahun 2008. Dalam PP tersebut Pasal 1 dinyatakan bahwa perencanaan adalah suatu proses untuk menentukan tindakan masa depan yang tepat, melalui urutan pilihan dengan memperhitungkan sumber daya yang tersedia.

Dari berbagai definisi dan unsur-unsur perencanaan di atas dapat disimpulkan bahwa sebuah perencanaan pada intinya adalah proses membuat alternatif kebijakan berdasarkan asumsi dan tujuan yang ingin dicapai. Perencanaan kota sebagai bagian dari perencanaan tata ruang wilayah adalah suatu proses untuk menentukan struktur dan pola tata ruang kota yang meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang kota.

Sedangkan perencanaan partisipatif adalah perencanaan yang dalam prosesnya melibatkan rakyat baik secara langsung maupun tidak langsung (Abe, 2005). Sedangkan Perencanaan Komunikatif adalah perencanaan berdasarkan ide bahwa solusi-solusi yang diperoleh dapat ditemui dalam proses dengan melibatkan semua stakeholder (Mikael Hilden)

Perencanaan transportasi adalah kegiatan perencanaan sistem transportasi yang sistematis dan bertujuan menyediakan layanan transportasi baik sarana maupun prasarana disesuaikan dengan kebutuhan transportasi masyarakat di suatu wilayah serta tujuan kemasyarakatan yang lain.

Konsep JSA pada hakikatnya adalah pengendalian ruas jalan dengan menurunkan friksi yang terjadi antara kendaraan yang berlawanan arah. Jalan satu arah dilakukan dengan cara permanen maupun satu arah sementara. Manfaat JSA antara lain meningkatkan kapasitas jaringan jalan, menurunkan angka kecelakaan, serta memperoleh pembaharuan pola lalu lintas dalam waktu singkat dengan biaya rendah (Direktorat BSLLAK Dirjen Perhubungan Darat, 1999:230).

B. Kota/Kawasan Perkotaan

Selanjutnya adalah definisi kota atau kawasan perkotaan. Dalam PP 15 tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang disebutkan bahwa kawasan perkotaan adalah wilayah yang mempunyai kegiatan utama bukan pertanian dengan susunan fungsi kawasan

sebagai tempat permukiman perkotaan, pemusatan dan distribusi pelayanan jasa pemerintahan, pelayanan sosial dan kegiatan ekonomi.

C. Kebijakan Publik

Sedangkan aspek kebijakan publik menurut Dye (1995:2) dapat didefinisikan sebagai segala sesuatu yang dikerjakan pemerintah, mengapa mereka melakukan, dan hasil yang membuat sebuah kehidupan bersama tampil berbeda (*what government do, why they do it, and what difference it makes*).

Dunn (2003:132) mengemukakan bahwa kebijakan publik adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah.

Suharto (2007:3) menyatakan bahwa kebijakan (policy) pada intinya merupakan keputusan-keputusan atau pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumber daya alam, finansial, dan manusia demi kepentingan publik, yakni rakyat banyak, penduduk, masyarakat atau warga negara. Kebijakan pada hakekatnya adalah hasil dari adanya sinergi kompromi, atau bahkan kompetisi antara berbagai gagasan, teori, ideologi, dan kepentingan-kepentingan yang mewakili sistem politik suatu negara.

Definisi lainnya yang hampir serupa diungkapkan Nugroho (2008:55), bahwa kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat negara khususnya pemerintah, sebagai strategi merealisasikan tujuan negara yang bersangkutan.

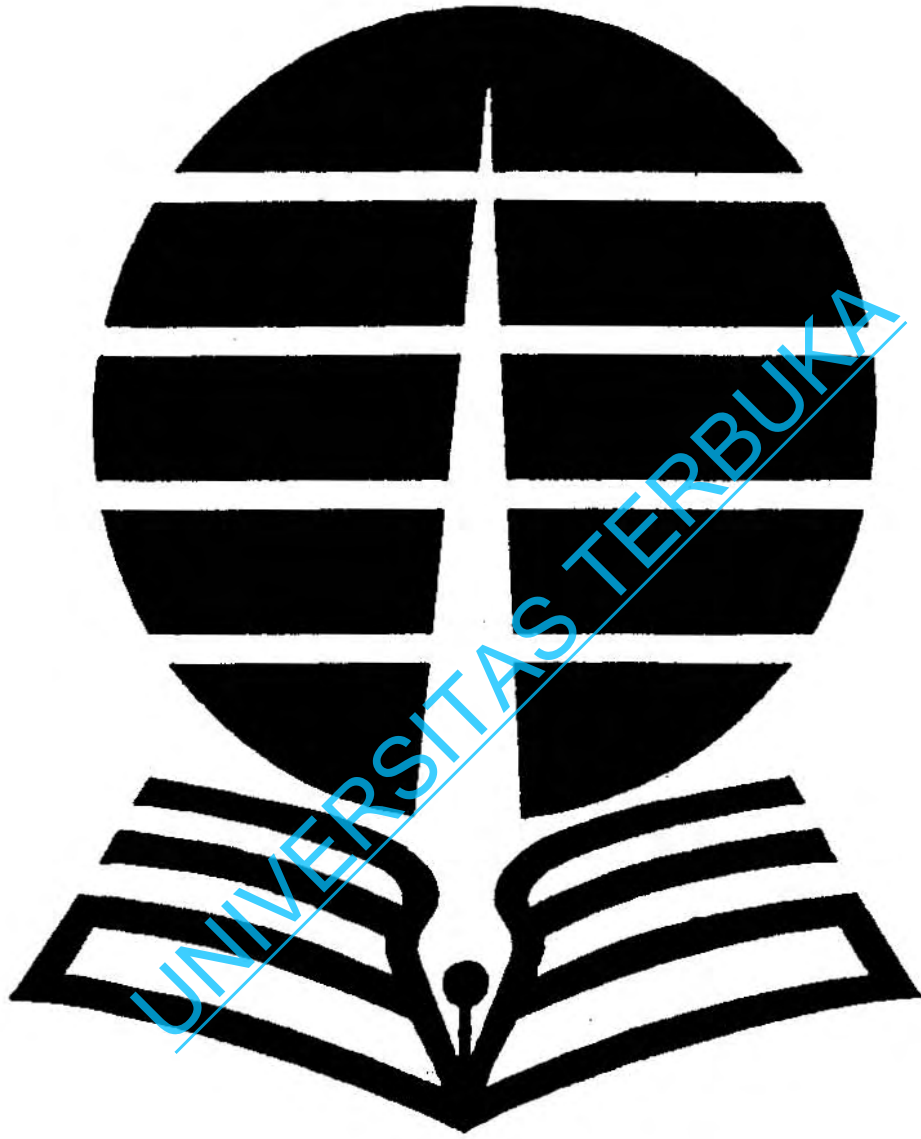
Dari berbagai definisi tersebut dapat dirangkum adanya 3 dimensi kebijakan publik seperti diutarakan Bridgeman dan Davis (dalam Suharto, hlm. 5) yakni kebijakan publik sebagai tujuan, pilihan tindakan yang legal, dan sebagai hipotesis. Dalam konteks kebijakan publik ini, selain pemerintah selaku decision maker, juga terdapat para stakeholder kebijakan. Pemangku kepentingan disini adalah individu, kelompok, atau lembaga yang memiliki kepentingan terhadap suatu kebijakan. Stakeholder kebijakan ini bisa berupa aktor yang terlibat dalam perumusan dan implementasi kebijakan, para penerima manfaat maupun para korban yang dirugikan oleh suatu kebijakan publik. Terdapat tiga kelompok stakeholder yakni stakeholder kunci, primer, dan stakeholder sekunder (Suharto, 2007:25). Sedangkan proses kebijakan publik sendiri terdiri dari 3 tahapan pokok yakni formulasi, implementasi, dan evaluasi.

Dari berbagai definisi tentang perencanaan, kawasan perkotaan dan kebijakan tersebut, dapat ditarik kerangka berpikir bahwa perencanaan kota adalah sebuah proses terus menerus dalam upaya membuat kebijakan yang terkait dengan beberapa fungsi perkotaan.

Kemudian kebijakan perencanaan kota tidak terlepas dari perencanaan pembangunan daerah (wilayah) secara umum.

Selain hal tersebut, kerangka berpikir yang dipakai adalah kebijakan perencanaan kota tidak hanya dituntut bersifat partisipatif, tetapi saat ini telah terjadi pergeseran paradigma. Seorang perencana tidak hanya mampu berpikir rasional dan teknokratis, tetapi juga komunikatif. Ia harus mampu menjadi seorang komunikator dalam proses politik yang terjadi, yakni dapat mengkomunikasikan kepentingan lembaga yang diwakilinya dan mengartikulasikan kepentingan kelompok lain (para *stakeholder* terkait).

UNIVERSITAS TERBUKA



BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis bagaimana proses pembentukan kebijakan perencanaan kota yang komunikatif dan partisipatif dilaksanakan sehingga selaras dengan perencanaan pembangunan daerah secara makro. Kemudian mencoba mengetahui apa saja hambatan dalam proses perumusan, implementasi hingga evaluasi kebijakan tersebut. Untuk menganalisis permasalahan tersebut maka akan digunakan pendekatan kualitatif.

Metode kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk meneliti kondisi obyek yang alami. Hasil penelitian kualitatif ini akan lebih menekankan pada makna daripada generalisasi (Sugiyono, 2002:4). Mengenai metode kualitatif ini, Soeparto dan Sumarah (2007) menyatakan bahwa metode ini didasarkan pada penelitian observasi non-kuantitatif di lapangan dan dianalisa dengan cara non-statistik. Beberapa ciri penelitian kualitatif diantaranya pengumpulan data dilakukan secara deskriptif, lebih mementingkan proses daripada hasil, mengutamakan data langsung, dan pengambilan sampel secara purposif.

B. Strategi/Desain Penelitian

Penelitian ini didesain menggunakan metode studi kasus untuk menjelaskan gejala atau kasus yang diamati (Wasistiono, 2009:5.4). Metode studi kasus ini dapat digunakan untuk menjelaskan bagaimana proses kebijakan perencanaan kota di Pangkalpinang dilakukan.

C. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini akan dilakukan dengan beberapa cara yakni :

I. Wawancara

Dalam penelitian kualitatif wawancara merupakan sebuah cara untuk menggali pengalaman dan pandangan responden sehingga peneliti perlu menghargai pikiran dan pandangan responden. Dalam penelitian ini akan dilakukan wawancara tidak terstruktur dengan menggunakan pedoman wawancara agar diperoleh informasi yang relatif tersusun mengenai kebijakan perencanaan kota di Pangkalpinang. Pihak-pihak yang akan diwawancarai dalam penelitian ini adalah :

- a. Pihak Pemerintah Kota Pangkalpinang (Bappeda, Humas, dan Dishubkominfo)

Pihak Bappeda dijadikan informan karena Bappeda merupakan institusi yang membuat perencanaan kota secara umum yang kemudian pada tataran mikro dilaksanakan oleh dinas teknis terkait. Humas berperan dalam mensosialisasikan kebijakan perencanaan kota (kebijakan JSA). Sedangkan Dishubkominfo berperan penting dalam merumuskan hingga mengimplementasikan dan mengevaluasi kebijakan JSA.

- b. DPRD Kota Pangkalpinang (Komisi A)

Lembaga legislatif merupakan informan penting dalam melihat apakah proses perencanaan kota di Pangkalpinang ikut melibatkan DPRD sebagai representasi rakyat.

- c. *Stakeholder* terkait (LSM/ormas, pedagang, organda, dan anggota masyarakat)

LSM menjadi salah satu informan dalam penelitian ini karena mereka merupakan salah satu alat kontrol sosial terhadap kebijakan Pemkot. Kemudian pedagang, organda, dan anggota masyarakat adalah informan penting karena mereka menjadi obyek yang merasakan langsung dampak kebijakan JSA.

2. Studi dokumenter/literatur

Literatur yang akan dipergunakan dalam penelitian ini adalah literatur yang dapat memberikan informasi yang luas mengenai pokok penelitian dan dapat dijadikan bahan triangulasi untuk mengecek kesesuaian data (Soeprapto dan Sumarah (2007:5.18). Literatur tersebut berupa buku-buku yang berkenaan dengan teori perencanaan dan kebijakan publik, serta dokumen-dokumen yang terkait dengan perencanaan Kota Pangkalpinang seperti dokumen RTRW, RKPD, dan dokumen lainnya.

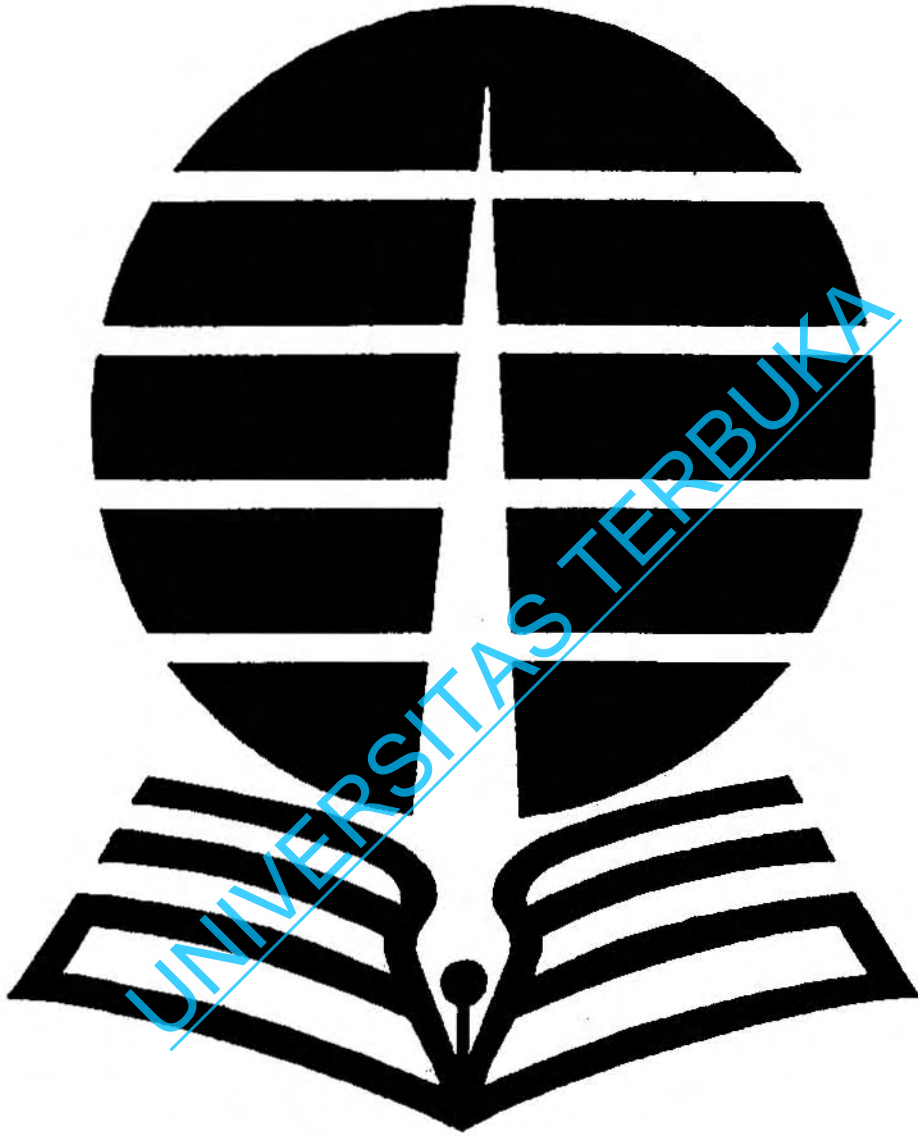
3. Observasi

Pengamatan dilakukan terhadap beberapa obyek yang berkaitan langsung dengan kebijakan perencanaan kota di Pangkalpinang khususnya Jl Sudirman. Dengan demikian diharapkan peneliti akan mendapatkan tambahan data dan pendukung informasi yang diperoleh dari cara lainnya (wawancara dan studi dokumenter).

D. Pengolahan dan Analisis Data

Tujuan pengolahan dan analisis data adalah untuk menjawab permasalahan-permasalahan yang telah diajukan sebelumnya. Proses analisis data dilakukan untuk mengurutkan data ke dalam pola, kategori, satuan uraian-uraian dasar (Irawan, 2005:8.3). Data yang terkumpul berupa kata-kata hasil jawaban wawancara atau gambar akan diolah secara kualitatif yakni secara induktif. Data-data yang diperoleh dilaporkan sebagaimana adanya.

Analisis data dilakukan dengan membuat sintesis dari informasi-informasi yang diperoleh dari berbagai sumber ke dalam deskripsi yang koheren (saling berkaitan). Analisis data dalam penelitian ini akan disajikan dalam bentuk deskripsi dari berbagai data yang telah diperoleh baik dari hasil observasi, maupun hasil wawancara dengan pihak Pemkot Pangkalpinang dan *stakeholder* terkait. Data-data yang sudah dianalisis dan diinterpretasikan akan ditarik kesimpulannya Pada tahap akhir ini, penarikan kesimpulan dan verifikasi data dilakukan untuk menggali informasi dari serangkaian data dalam deskripsi hasil penelitian yang menjawab permasalahan, sekaligus mengkaji kembali hasil penelitian yang telah dilakukan di Pemkot Pangkalpinang maupun hasil wawancara dengan *stakeholder* terkait. Pada tahap ini, peneliti juga akan melakukan studi literatur atau dokumenter yang terkait dengan kebijakan perencanaan kota di Pangkalpinang.



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. GAMBARAN UMUM KOTA PANGKALPINANG

Kota Pangkalpinang terletak di sebelah Timur Pulau Bangka pada posisi garis $106^{\circ} 4'$ sampai dengan $106^{\circ} 7'$ Bujur Timur dan garis $2^{\circ} 4'$ sampai dengan $2^{\circ} 10'$ Lintang Selatan. Luas daerah seluruhnya $118,40 \text{ km}^2$ (berdasarkan PP No.79 Tahun 2007). Batas-batas wilayahnya adalah sebagai berikut:

- Di sebelah Utara berbatasan dengan Desa Pagarawan, Kabupaten Bangka.
- Di sebelah Selatan berbatasan dengan Desa Dul, Kecamatan pangkalan Baru, Kabupaten Bangka Tengah .
- Di sebelah Timur berbatasan dengan Laut Cina Selatan
- Di sebelah Barat berbatasan dengan Desa Air Duren, Kecamatan Mendo Barat, Kabupaten Bangka.

Tabel 4.1
Luas Wilayah Kota Pangkalpinang

No.	Kecamatan	Luas (Km ²)	Persentase
1.	Tamansari	1,33	1,12
2.	Pangkalbalam	35,56	30,03
3.	Rangkui	7,87	6,65
4.	Bukit Intan	36,54	30,86
5.	Gerunggang	37,10	31,34
	Total	118,40	100.00

Sumber : Kota Pangkalpinang Dalam Angka, Tahun 2010, BPS

Kota Pangkalpinang sebagai ibukota provinsi mempunyai fungsi sebagai pusat pengembangan pembangunan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang meliputi:

1. Pusat pemerintahan dan permukiman penduduk
2. Pusat perdagangan dan industri.
3. Pusat pelayanan sosial (pendidikan dan kesehatan) serta distribusi barang dan jasa.
4. Pusat administrasi penambangan timah.
5. Pusat lembaga keuangan.

Kota Pangkalpinang telah mengalami beberapa kemajuan yang cukup pesat dalam beberapa tahun terakhir ini. Untuk mengatasi kebutuhan tanah perkotaan, wilayah seluas 31,70 km² telah dikembangkan menjadi 89,40 km². Kemudian pada akhir tahun 2007 telah berkembang menjadi 118,4 km² (www.pangkalpinangkota.go.id).

B. Analisis Data

Kebijakan perencanaan kota bidang transportasi yang dilaksanakan oleh Pemkot Pangkalpinang tidak terlepas dari kebijakan penataan ruang wilayah Kota Pangkalpinang. Secara umum tujuan penataan ruang Kota Pangkalpinang adalah mewujudkan Kota Pangkalpinang sebagai pusat pelayanan pemerintahan serta perdagangan dan jasa skala regional yang menunjang kegiatan pariwisata dengan konsep *watterfront city* agar terwujudnya kota yang aman, nyaman, produktif dan berkelanjutan (Bappeda, 2010). Sejalan dengan hal tersebut maka salah satu sektor yang memang direncanakan Pemkot untuk ditata adalah bidang transportasi.

Kebijakan yang dijalankan oleh Pemkot Pangkalpinang adalah peningkatan fungsi kota sebagai pusat perdagangan dan jasa. Untuk mewujudkan hal itu maka harus didukung dengan sistem transportasi yang baik. Penataan transportasi ini dilakukan untuk meningkatkan aksesibilitas antar pusat – pusat kegiatan sehingga terjadi pengembangan kota yang lebih merata, kemudian penataan terhadap arah pergerakan penduduk dalam rangka pemeratakan penduduk bagi setiap kawasan permukiman. Selain itu, kebijakan bidang transportasi ini dirasakan sangat perlu untuk mengantisipasi fenomena kemacetan yang sering terjadi di daerah lain.

Hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti, di beberapa titik persimpangan di Pangkalpinang memang kerap terjadi antrian panjang pada saat jam sibuk, utamanya pagi

hari antara pukul 07.00-09.00 WIB. Hal ini merupakan pemandangan yang tidak dijumpai sekitar 10 tahun yang lalu. Fakta ini menandakan bahwa pertumbuhan jumlah kendaraan tidak lagi berbanding lurus dengan pertumbuhan jalan. Ditambah dengan kondisi bahwa sebagian besar tempat tinggal penduduk Kota Pangkalpinang terkonsentrasi di pusat kota (Kecamatan Rangkui) dengan kepadatan rata-rata 30-40 bangunan/Ha.

Tabel 4.2.
Panjang Ruas Jalan di Pangkalpinang Menurut Lapisan Permukaan Tahun 2009

No	Jenis Jalan Type of Roadbed	Panjang Jalan Length of Roadway (Km)
		2009
1.	Jalan Hotmix / Hotmix Roadway	278.400
2.	Jalan Lapen / Lapen Roadway	1.0743
3.	Jalan Tapyt / Tapyt Roadway	1.645
4.	Jalan Batu Pecah / Gravel Roadway	3.580
5.	Jalan Tanah Puru / Lane	25.485
<i>Jumlah / Total</i>		314.628

Sumber: Bappeda Kota, 2010

Sedangkan jumlah kendaraan di Kota Pangkalpinang dari tahun ke tahun terus bertambah. Hingga tanggal 17 Januari 2011 terdapat **118.436** unit kendaraan di Pangkalpinang. Jumlah tersebut belum termasuk kendaraan yang masih menggunakan nomor polisi nomor luar daerah atau belum dimutasi. Data tersebut diungkapkan oleh Kepala UPT DPPKAD Kota Pangkalpinang Zuhair Arsyad di Harian *Bangka Pos* pada edisi 19 Januari 2011.

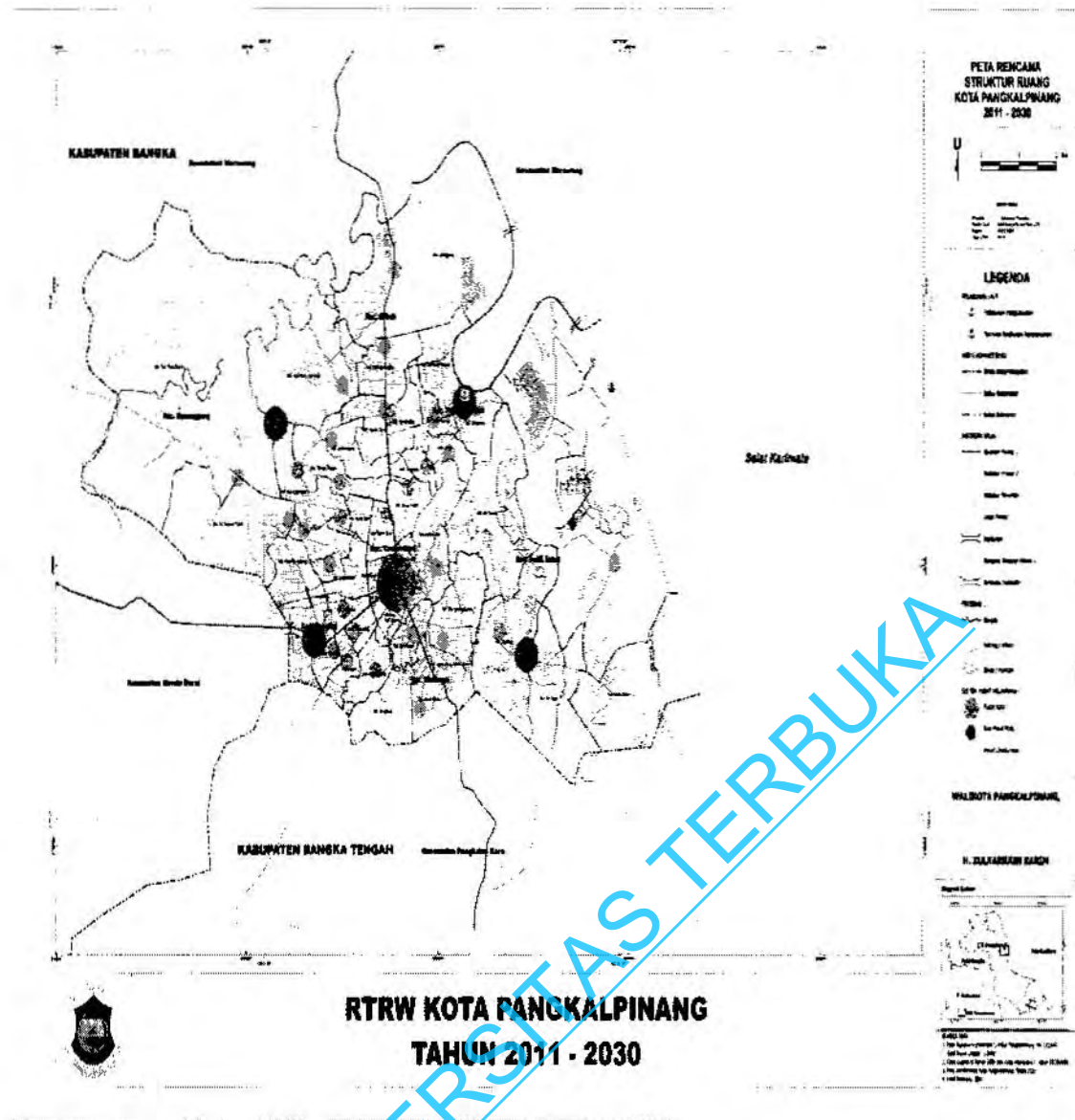
"Jumlah kendaraan yang paling banyak adalah roda dua mencapai 101.179 unit. Kemudian roda empat jenis sedan 1.267 unit, jenis jeep 1.560 unit, minibus 7.446 unit, mikrobus 169 unit, pick up 4.119 unit dan truk 2.696 unit. Secara umum pertumbuhan kendaraan roda dua pada tahun 2008 mencapai 12.467 unit sedangkan roda empat 653 unit. Kemudian di tahun 2009 terjadi penurunan jumlah, yakni roda dua hanya bertambah sebanyak 7.666 unit dan roda empat hanya sebanyak 500 unit. Sementara itu di tahun 2010 kembali mengalami peningkatan, penambahan roda dua mencapai 10.785 unit dan roda empat sebanyak 964 unit..."

B.1. Perencanaan Kebijakan Jalan Satu Arah

Kebijakan perencanaan bidang transportasi di Kota Pangkalpinang sebenarnya sudah dilakukan sejak jauh-jauh hari. Misalnya dengan kajian dari Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD) pada tahun 2008. Kemudian dalam rencana RTRW Kota Pangkalpinang 2010-2030 juga sudah direncanakan penataan terhadap sistem transportasi darat. Penataan tersebut bertujuan untuk mengembangkan keterhubungan antar pusat kegiatan dan memperkuat sistem pergerakan antar wilayah baik internal maupun eksternal. Kemudian perencanaan jaringan jalan merupakan bagian dari upaya untuk meningkatkan keterkaitan antar pusat kegiatan dan kemudahan pergerakan antar kawasan di wilayah perencanaan. Salah satu dasar pertimbangan dalam pembentukan rencana sistem jaringan pergerakan di kawasan perencanaan adalah mengoptimalkan fungsi jalan melalui penataan pemanfaatan ruang di sepanjang jalan, khususnya pada jalan-jalan lama yang membentuk struktur ruang di pusat Kota Pangkalpinang.

Perencanaan jaringan jalan dan sistem pusat pelayanan di Kota Pangkalpinang tergambar dalam RTRW Kota Pangkalpinang tahun 2011-2030 berikut ini:

UNIVERSITAS TERBUKA



Gambar 4.1.
Peta Rencana Struktur Ruang Kota Pangkalpinang 2011-2030
Sumber: Bappeda Kota Pangkalpinang, 2011

Pada konsep tentang perencanaan yang sudah disebutkan sebelumnya, salah satu unsur pokok untuk mendapatkan asumsi-asumsi awal perencanaan adalah adanya fakta lapangan. Hal ini dilakukan Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dengan mengadakan survei di jalan protokol Kota Pangkalpinang khususnya Jalan Sudirman. Survei tersebut dilakukan untuk mengetahui kondisi arus lalu lintas di Kota Pangkalpinang. Hasil dari survei tersebut adalah jumlah kendaraan yang melintas di Jalan Sudirman baik pada hari kerja maupun hari libur rata-rata 5.200 unit kendaraan per jam. Jika dikalkulasikan dengan arus lalu lintas yang

melintas di lokasi tersebut maka rata-rata di setiap sudut persimpangan (setiap lampu merah) di perempatan Jalan Sudirman akan terdapat 52 kendaraan. Dengan perkiraan bahwa durasi lampu hijau adalah sekitar 24 detik, pihak Dishubkominfo memperhitungkan bahwa hanya 24 kendaraan yang bisa keluar dari setiap perempatan ketika lampu lalu lintas pada posisi hijau. Hal ini mengakibatkan kendaraan roda empat harus terkena lampu merah hingga 2-3 kali.

Kajian teknis dari Dishubkominfo juga menyebutkan bahwa dalam 1 bulan jumlah kendaraan yang masuk ke Provinsi Bangka Belitung menggunakan kapal barang dari Pelabuhan Pangkalbalam adalah sebanyak 640 unit. Ini berarti dalam satu tahun ada 7.680 unit kendaraan yang masuk ke Provinsi Babel. Dari jumlah 7.680 unit tersebut, kemudian diperkirakan sekitar 25 % atau 1.920 unit menetap di Pangkalpinang. Sisanya menyebar ke daerah-daerah lain di Provinsi Babel.

Hasil kajian teknis tersebut menjadi dasar bagi Dishubkominfo untuk membuat asumsi bahwa apabila hal tersebut tidak diantisipasi, maka dalam jangka waktu 5 tahun mendatang akan terjadi kemacetan total di Kota Pangkalpinang. Hal ini dikarenakan tidak adanya penambahan jumlah dan lebar jalan.

Dalam kajiannya Dishubkominfo menawarkan beberapa alternatif pemecahan masalah yakni :

- a) Dilakukan pelebaran jalan
- b) penataan kembali perparkiran kota
- c) perbaikan sarana dan prasarana lalu lintas
- d) penataan kembali arus lalu lintas di Kota Pangkalpinang

Dengan alasan keterbatasan APBD, Dishubkominfo memutuskan memilih alternatif yang terakhir yakni penataan kembali arus lalu lintas di Kota Pangkalpinang dalam bentuk perubahan arus lalu lintas menjadi satu arah di Jalan Sudirman. Hal ini dikemukakan oleh Kabid Perhubungan Darat Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dalam laporan hasil ujicoba JSA. Kemudian dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 13 Oktober 2011 Kabid Perhubungan Darat menyatakan sebagai berikut :

“Secara Ilmiah kajian tentang JSA memang tidak ada. Tetapi secara teori perhubungan ada. Salah satunya itu bahwa semenjak Babel menjadi provinsi pertumbuhan kendaraan di Pangkalpinang cukup cepat. Salah satu pertimbangan kami bahwa sejak Pangkalpinang menjadi ibukota provinsi pertumbuhan jalan tidak ada. Sedangkan pertumbuhan kendaraan yang masuk dari Pelabuhan Pangkalbalam, dalam satu hari kapal yang masuk ke Pangkalpinang 3 kapal. Satu kapal memuat kurang lebih 40 kendaraan mobil. Dalam satu hari 120 kendaraan. Sedangkan yang keluar dari Pangkalpinang 90-100 kendaraan/hari. Berarti dalam teori perhubungan, kendaraan yang menetap di Pangkalpinang sekitar 30 kendaraan/hari. Dalam 5 tahun ke depan Pangkalpinang akan macet. Sedangkan pertumbuhan jalan tidak ada..... Menurut pengamatan kami, JSA harus jalan..”

Sebagai tindak lanjut dari rencana tersebut, Dishubkominfo melaksanakan berbagai rapat perencanaan dan koordinasi sebagai berikut :

Tabel 4.3
Rekap Rapat Dishubkominfo dengan *stakeholders* terkait

No	Tanggal Rapat	Peserta Rapat	Agenda
1	28 Februari 2011	Internal Dishubkominfo Kota Pangkalpinang	Penjelasan JSA dan penunjukan petugas lapangan
2	2 Maret 2011	Dishubkominfo, Polresta Pangkalpinang	Rapat Koordinasi/ paparan JSA
3	7 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dan Dishubkominfo Provinsi Babel	Penjelasan penggunaan dana DAK untuk JSA
4	10 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, pengurus Persatuan Mobil Penumpang (PMP)	Rapat koordinasi dan pengaturan trayek angkutan kota
5	15 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dan Dishubkominfo Provinsi Babel	Rapat koordinasi tentang JSA
6	17 Maret 2011	Internal Dishubkominfo Kota Pangkalpinang	Pembahasan JSA
7	21 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dan jajaran pejabat pemkot	Paparan JSA
8	22 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dan Asisten II Setda Kota	Rapat koordinasi dan paparan JSA
9	28 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dan jajaran pejabat pemkot	Sosialisasi JSA
10	30 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, Wakil Direktur Lantas dan Pasi Dikyasa Polda Babel	Rapat Koordinasi
11	31 Maret 2011	Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, Polresta Pangkalpinang, Dishubkominfo Provinsi Babel, Satpol PP Kota Pangkalpinang	Penjelasan terakhir JSA

Sumber: Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, 2011

B.2. Analisis terhadap Kegiatan Perencanaan

Dari beberapa agenda rapat yang dilaksanakan tersebut terlihat bahwa dalam jangka waktu 1 bulan memang dilaksanakan rapat-rapat intensif sebagai bagian dari kegiatan perencanaan JSA. Meskipun demikian, tidak terlihat adanya upaya Dishubkominfo untuk lebih mengintensifkan upaya sosialisasi kepada pihak-pihak terkait yang akan lebih merasakan dampak dari kebijakan tersebut. Misalnya upaya sosialisasi kepada para pengemudi angkutan kota. Tercatat selama bulan Maret hanya dilakukan sekali pertemuan dengan pengurus Persatuan Mobil Penumpang. Termasuk sosialisasi atau rapat dengan para pedagang yang berada di sepanjang JSA nampaknya tidak dilakukan.

Pada tahap perencanaan ini DPRD Kota Pangkalpinang memang ikut dilibatkan, bahkan ikut menyetujui penggunaan dana Rp 100 Juta untuk keperluan sosialisasi penerapan JSA. Seperti dikatakan oleh Ketua Komisi A DPRD Kota Pangkalpinang saat itu, M Rusdi :

"Pada dasarnya kami setuju untuk dilakukan ujicoba JSA. Salah satu bukti kami setuju adalah cairnya dana Rp 100 juta dalam rangka sosialisasi JSA tersebut. Dengan rute mulai dari simpang BCA sampai dengan Lapangan Merdeka. Sejak awal memang DPRD dilibatkan. Kami juga berperan dalam mensosialisasikan JSA ini kepada masyarakat, terbukti melalui statement DPRD di media massa...."

Kegiatan sosialisasi yang dilakukan oleh Dishubkominfo dilakukan mulai tanggal 1-25 April 2011 sebagai bagian dari ujicoba selama 3 bulan. Selama tahap ujicoba ini terjadi beberapa kali aksi demonstrasi dari berbagai elemen masyarakat yang menolak kebijakan JSA. Misalnya para sopir angkot dari berbagai jurusan, Aliansi Masyarakat Pangkalpinang Menggugat (AMPM), pedagang dan pengusaha pada hari Rabu (13 April 2011) melakukan demo untuk meminta Pemerintah Kota Pangkalpinang menghentikan JSA (<http://babel.polri.go.id/layanan-publik/1070.html>). Kemudian tanggal 20 April 2011 massa yang tergabung dalam Aliansi Masyarakat Pangkalpinang Menggugat yang terdiri dari mahasiswa, ormas, dan sopir angkot kembali mengadakan aksi damai di sepanjang Jalan Sudirman. Aksi tersebut sebagai buntut kekesalan mereka atas kebijakan walikota Pangkalpinang yang memberlakukan jalan satu arah. (<http://images.bangkaupos.com/detailfotonews.php?id=4660>, didownload 14 Desember 2011).

Berbagai aksi demonstrasi ini tidak membuat Pemkot membatalkan ujicoba JSA tersebut. Kurangnya sosialisasi yang dilakukan Pemkot diakui sendiri oleh pihak Dishubkominfo dalam dokumen hasil evaluasi pelaksanaan kegiatan sosialisasi dan uji coba JSA. Dalam laporan tersebut disebutkan bahwa pelaksanaan uji coba JSA berjalan cukup lancar, tertib dan aman walaupun terjadi gejolak beberapa kali yang disebabkan kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat luas. Hal ini diperkuat dengan pernyataan Kapolresta Pangkalpinang AKBP Margiyanta seperti dikutip Harian *Rakyat Pos* edisi 6 April 2011 :

“Dalam hal kebijakan JSA ini Pemkot Pangkalpinang kurang melakukan sosialisasi kepada masyarakat. Seharusnya, sosialisasi jangan hanya melalui media saja melainkan perangkat camat hingga lurah dan bila perlu dengan selebaran. Dengan begitu, setidaknya masyarakat bisa mengetahui apa yang diprogramkan pemerintah, yang saat ini terkesan dadakan. Ini masukan bagi pemerintah. Kalau dibilang pusing, polisi lebih pusing, karena harus berdiri hingga seharian. Protes ratusan sopir angkot merupakan kontrol sosial positif yang harus diterima pemerintah untuk perbaikan ke depan dan yang pasti jangan melakukan tindakan anarkis....”

Terkait masalah sosialisasi ini, berbagai upaya sebenarnya sudah coba dilakukan pihak pemkot. Seperti diungkapkan Kabag Humas Pemkot Pangkalpinang Eko Budi Hartono di Harian *Rakyat Pos* edisi Selasa 22 Maret 2011 :

“Saat ini kita sedang gencar-gencar melakukan sosialisasi kepada masyarakat karena ditakutkan masyarakat masih bingung. Pasalnya mulai 1 April nanti jalan satu arah akan diujicoba”

Kemudian dalam wawancara yang dilakukan tanggal 13 Oktober 2011 di ruang Bagian Humas Pemkot, Kabag Humas menyatakan sebagai berikut :

“Berkaitan dengan kebijakan JSA, humas telah mengadakan sosialisasi kepada masyarakat melalui berbagai media cetak maupun elektronik. Untuk media cetak, pada saat sosialisasi kita informasikan 3 media berkaitan dengan kebijakan tersebut apa, mengapa dan bagaimana. Ini kita lakukan pada saat ujicoba dan pelaksanaan... Kendala teknis tidak ada, kendala kita mungkin karena keterbatasan waktu. Sosialisasi ini agak terkesan singkat karena kita mulai pada saat akan diadakan ujicoba. Termasuk pada saat ujicoba secara langsung sosialisasi. Tapi kami rasa sosialisasi kebijakan sudah cukup tersebar luas....”

Dari berbagai kutipan berita maupun hasil wawancara yang telah dilakukan, dapat dianalisis bahwa kegiatan perencanaan yang dilakukan oleh Pemkot terkesan kurang matang dan terburu-buru untuk diimplementasikan menjadi sebuah kebijakan. Secara teoritis, kegiatan perencanaan adalah proses membuat alternatif kebijakan berdasarkan asumsi dan tujuan yang ingin dicapai dengan memperhitungkan sumber daya yang ada. Dari serangkaian kegiatan perencanaan yang dilakukan oleh Pemkot Pangkalpinang secara teoritis sudah berada pada alur yang benar. Dimulai dengan adanya asumsi-asumsi berdasarkan fakta.

Fakta bahwa pertumbuhan jalan tidak sebanding dengan pertumbuhan kendaraan, mendorong Pemkot memikirkan sebuah langkah penanggulangan sekaligusantisipasi ke depan. Serangkaian alternatif kebijakan dibuat dan akhirnya yang dipilih adalah kebijakan Jalan Satu Arah (JSA). Tujuan kebijakan tersebut adalah untuk mengatasi kemacetan yang mulai terjadi di beberapa ruas jalan tertentu khususnya Jalan Sudirman. Tetapi kemudian yang menjadi permasalahan adalah pada tahap perencanaan ini kurang melibatkan banyak pemangku kepentingan (*stakeholder*). Seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, selain pihak kepolisian yang mengkritik kebijakan tersebut, beberapa pihak lainnya juga menyatakan bahwa kebijakan ini kurang partisipatif. Misalnya apa yang diutarakan oleh Ketua Organda Kota Pangkalpinang Nusrwan dalam wawancara tanggal 5 November 2011:

"Saya melihat tidak ada keterlibatan masyarakat dalam perencanaan JSA. Organda Kota sendiri tidak pernah diajak ikut membahas rencana JSA. Saya pernah memberikan sarana lewat media massa melalui SMS agar pemkot melakukan sosialisasi tetapi kami tidak melihat ada tindak lanjutnya. Kepada pemkot hendaknya tolong rambu-rambu terkait JSA diperbaiki dan ditambah. Kami memandang bahwa angkot akan dirugikan dengan diberlakukannya JSA ini. Jalan (jarak) semakin jauh, rute menjadi panjang, BBM bertambah..."

Untuk membuktikan keluhan Organda tentang jarak tempuh angkot, berikut ini disajikan data panjang rute angkot yang tetap ataupun mengalami perubahan pasca JSA:

Tabel 4.4
Perubahan Panjang Rute Angkutan Kota

No	Nama PMP	Panjang Trayek Lama	Panjang Trayek Baru	Selisih Jarak
1	PMP Cenderawasih	4,4 Km	5,4 Km	1 Km
2	PMP Melati	9,6 km	9,6 Km	Normal/Tetap
3	PMP Merapiin Jaya	4,4 Km	4,8 Km	400 meter
4	PMP Kutilang	3,3 Km	4,3 Km	1 Km
5	PMP Merpati Putih	5,2 Km	5,6 Km	400 meter
6	PMP Kenari	3,5 Km	3,5 Km	Normal
7	PMP Selindung	5,7 Km	7,5 Km	1,8 Km

Sumber: Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, 2011

Keluhan yang hampir sama diutarakan oleh pemilik Pink Cafe di Jalan Sudirman Hendrik Saputra (37 tahun) dalam wawancara tanggal 15 Oktober 2011. Berikut ini kutipan wawancaranya:

"Sosialisasi melalui koran memang ada selama 2 hari termasuk rute awal dari depan Griya Timah satu arah hingga Jl Ahmad Yani. Tetapi tidak ada upaya lebih jauh meminta masukan atau melakukan sosialisasi. Termasuk meminta masukan dari kalangan usaha. Tidak ada perwakilan kalangan usaha yang diajak membahas JSA. Omzet kami turun drastis hingga 50% selama ujicoba 3 bulan itu..."

Pernyataan dari perwakilan Organda dan pengusaha tersebut dapat dianalisis bahwa konsep perencanaan partisipatif belum sepenuhnya dilaksanakan dalam perumusan kebijakan JSA ini. Perencanaan partisipatif sebagai sebuah perencanaan yang dalam prosesnya melibatkan rakyat baik secara langsung maupun tidak langsung, tidak terlihat dalam proses perumusan kebijakan JSA ini. Dari catatan pertemuan rapat yang dilaksanakan pihak Dishubkominfo selama 11 kali, hanya 1 kali dilaksanakan rapat yang melibatkan unsur di luar pembuat kebijakan (*decision maker*) yakni pengurus PMP.

B.3. Analisis terhadap Tahap Implementasi Kebijakan JSA

Setelah perencanaan dilakukan dan dipilih satu alternatif kebijakan yakni penetapan Jalan Satu Arah, dilakukan ujicoba mulai tanggal 1 April hingga 30 Juni 2011. Semula ujicoba direncanakan hanya berlangsung 1 bulan tetapi kemudian diubah menjadi 3 bulan. Hal ini semakin mengindikasikan bahwa kebijakan ini dari awal tidak terkonsep dengan matang dan sangat bersifat *trial and error*. Selama 45 hari pertama (1 April-15 Mei 2011) merupakan masa ujicoba/sosialisasi di lapangan yang dilakukan Pihak Dishubkominfo didampingi kepolisian, dan Satpol PP. Sedangkan 45 hari berikutnya (16 Mei-30 Juni 2011) dilakukan pengawasan dari luar, pihak Dishubkominfo hanya sesekali ke lapangan. Tahapan implementasi ini dilaksanakan dengan kurang memperhatikan sarana penunjang yang ada, misalnya rambu-rambu/marka jalan. Ini diakui sendiri oleh Kabid Perhubungan Darat Dishubkominfo Kota Pangkalpinang dalam kutipan wawancara berikut ini:

"Kendala internal prinsipil, kami memerlukan 352 rambu untuk mendukung JSA ini. Saat pelaksanaan lelang, panitia pengadaan enggan melaksanakan kegiatan. Kendala di lapangan tidak ada, kecuali masyarakat yang menolak"

Implementasi kebijakan JSA tersebut kemudian menuai pro dan kontra. Seperti diutarakan oleh Kabag Humas Pemkot dalam kutipan wawancara berikut ini:

"kebijakan ini ada pro dan kontra. Dari info yang kita sampaikan dan feedback masyarakat baik melalui SMS maupun talkshow interaktif di radio, sebagian besar masyarakat terkesan bingung dengan kebijakan itu. Mereka bingung dengan alternatif jalan yang harus mereka lalui ke tempat

tujuan karena adanya kebijakan tersebut. Untuk prosentasenya harus diakui lebih banyak yang kontra daripada yang setuju. Kalau kita rekap lebih banyak yang mengkritik, entah itu alasannya apa karena ketidaktahuan atau lainnya, kita kurang tahu..."

Secara teoritis, dalam konteks kebijakan publik ini, selain pemerintah selaku decision maker, juga terdapat para stakeholder kebijakan. Pemangku kepentingan disini adalah individu, kelompok, atau lembaga yang memiliki kepentingan terhadap suatu kebijakan. Stakeholder kebijakan ini bisa berupa aktor yang terlibat dalam perumusan dan implementasi kebijakan, para penerima manfaat maupun para korban yang dirugikan oleh suatu kebijakan publik. *Stakeholder* kunci dalam hal ini adalah Pemkot Pangkalpinang melalui Dishubkominfo. Kemudian *stakeholder* primer adalah mereka yang memiliki kepentingan secara langsung dengan kebijakan, dan biasanya dilibatkan langsung dalam proses pengambilan keputusan. *Stakeholder* primer ini mencakup masyarakat dan tokoh masyarakat yang diidentifikasi akan terkena dampak positif maupun negatif dari sebuah kebijakan. Kemudian *stakeholder* sekunder adalah mereka yang tidak memiliki kaitan atau kepentingan langsung dengan suatu kebijakan namun memiliki kepedulian dan perhatian sehingga turut bersuara untuk mempengaruhi kebijakan pemerintah.

Dalam perumusan hingga implementasi kebijakan JSA, banyak *stakeholder* primer maupun sekunder yang seharusnya dilibatkan. Namun dalam kenyataannya pihak Pemkot/Dishubkominfo hanya melibatkan segelintir elemen masyarakat.

Suharto (2007:36) menyebutkan bahwa tahapan implementasi kebijakan melibatkan serangkaian kegiatan yang meliputi pemberitahuan kepada publik mengenai pilihan kebijakan yang diambil, instrumen kebijakan yang digunakan, staf yang akan melaksanakan program, pelayanan-pelayanan yang akan diberikan anggaran yang telah disiapkan, dan laporan-laporan yang akan dievaluasi. Dalam sebuah implementasi kebijakan akan menemui berbagai hambatan seperti keterbatasan sumber daya, kurang jelasnya pembagian otoritas diantara lembaga pelaksana, kekakuan birokrasi, dan perbedaan kepentingan diantara berbagai pihak. Melihat kasus JSA, maka yang menjadi permasalahan dalam implementasinya adalah pada proses pemberitahuan kepada publik mengenai pilihan kebijakan yang diambil.

Proses implemementasi kebijakan JSA ini dapat pula ditinjau dengan menggunakan model Grindle. Menurut Grindle (dalam Riant Nugroho, 2008:445) bahwa keberhasilan implementasi kebijakan ditentukan oleh derajat *implementability* dari kebijakan tersebut. Isi kebijakan mencakup hal-hal berupa:

1. Kepentingan yang terpengaruhi oleh kebijakan
2. Jenis manfaat yang akan dihasilkan
3. Derajat perubahan yang diinginkan
4. Kedudukan pembuat kebijakan
5. (Siapa) pelaksana program
6. Sumber daya yang dikerahkan

Keunikan model Grindle terletak pada pemahaman yang komprehensif akan konteks kebijakan khususnya tentang implementor, penerima implementasi, dan arena konflik yang mungkin terjadi di antara aktor implementasi, serta kondisi-kondisi sumber daya implementasi yang diperlukan.

Dalam konteks implementasi kebijakan JSA, bahwa derajat *implementability* kebijakan JSA sangat tinggi. Sangat jelas tergambar berbagai kepentingan yang terpengaruhi dengan adanya kebijakan tersebut, yaitu kepentingan masyarakat umum para pengguna jalan, sopir angkutan kota, dan pengusaha/pedagang. Jenis manfaat serta derajat perubahan yang akan dihasilkan adalah berkurangnya kemacetan di pusat kota dan terjadinya distribusi lalu lintas serta pemerataan aktivitas ekonomi. Kemudian kedudukan pembuat kebijakan sudah jelas yakni Pemkot sebagai *decision maker/regulator*, pelaksana program adalah Dishubkominfo dengan didukung oleh unsur lainnya seperti kepolisian. Sedangkan masalah sumber daya merupakan sebuah kendala yang dapat menurunkan derajat *implementability* kebijakan JSA karena sarana pendukung seperti rambu-rambu masih kurang jumlahnya.

Dengan menggunakan model Grindle, terlihat juga bahwa muncul arena konflik di antara para aktor implementasi, yakni konflik antara Pemkot dengan aktor lainnya seperti sopir angkutan kota, LSM, mahasiswa, pengusaha, maupun masyarakat umum. Kemudian konflik antara DPRD Kota dengan Pemkot misalnya menyangkut masalah median jalan di Jl Sudirman dimana pihak DPRD tidak setuju median jalan dibongkar.

B.4. Analisis Terhadap Tahapan Evaluasi Kebijakan JSA

Setelah uji coba dan sosialisasi dilaksanakan selama hampir 1 bulan, pihak Dishubkominfo melakukan evaluasi sementara. Berdasarkan laporan hasil evaluasi pelaksanaan kegiatan sosialisasi uji coba JSA yang dibuat oleh pihak Dishubkominfo tanggal

26 April 2011 (dokumen terlampir) disebutkan bahwa pelaksanaan ujicoba JSA berjalan cukup lancar, tertib, dan aman walaupun terjadi gejolak beberapa kali dari unsur masyarakat. Hal tersebut berdasarkan analisis Dishubkominfo terjadi dikarenakan kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat luas. Meskipun demikian pihak Dishubkominfo menegaskan bahwa berdasarkan hasil pantauan dari tanggal 1-25 April 2011, masyarakat Kota Pangkalpinang dapat menerima dan mematuhi aturan lalu lintas yang diberlakukan. Dishubkominfo kemudian berpendapat bahwa ujicoba JSA sudah berhasil dilaksanakan.

Untuk membandingkan antara hasil evaluasi Dishubkominfokominfo dengan fakta yang dirasakan masyarakat pengguna jalan, berikut ini beberapa kutipan pernyataan masyarakat :

"Kalau dari Jalan Sudirman ke Jl Masjid Jamik tidak masalah, Cuma kami bingung dari Jalan Mentok ke pasar susah jadinya muter dan jauh. Sebaiknya tidak usah dirubah, Pangkalpinang kan kecil. Sebaiknya nanti aja JSA-nya. Ini belum tepat.... (Epi, 38 tahun, tukang parkir)

"Saya bingung kalau mau ke pasar dari Jalan Mentok, susah jalannya jadinya harus berputar dan jauh. Pangkalpinang kan hanya kota kecil. belum tepat ada JSA" (Neli, 36 tahun, karyawan ekspedisi)

Sedangkan terkait dengan masalah sosialisasi JSA, dari 15 orang pengguna jalan yang sempat diwawancarai oleh peneliti, sebanyak 10 orang menyatakan bahwa mereka mengetahui dari surat kabar, sedangkan 5 orang lagi mengetahui dari orang lain/teman. Sementara ketika ditanyakan tentang maksimal tidaknya sosialisasi yang dilakukan pihak Pemkot, semua informan (pengguna jalan) yang diwawancarai menyatakan belum maksimal. Seperti kutipan berikut ini:

"Menurut saya sosialisasi yang dilakukan Pemkot belum cukup. Memang dalam hal ini tidak soal untung rugi, tetapi kami dengan adanya JSA merasa perjalanan kami jadi jauh..." (Afrizal (38 tahun, swasta)

Secara teoretis, evaluasi menurut Dunn (1999, 608-610)) berkaitan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan. Kemudian implementasi kebijakan dibagi tiga menurut *timing* evaluasi, yakni sebelum dilaksanakan, pada waktu dilaksanakan (evaluasi proses), dan setelah dilaksanakan. Evaluasi sementara yang dilakukan pihak Dishubkominfo terkait ujicoba JSA dapat digolongkan ke dalam evaluasi proses. Meskipun pihak Dishubkominfo sudah membuat evaluasi proses, tetapi peneliti berpendapat bahwa hasil evaluasi tersebut belum maksimal karena tidak memberikan gambaran bagaimana kondisi lalu lintas di Jl Sudirman dan jalan pendukung lainnya setelah uji coba dilaksanakan. Padahal dasar pemikiran implementasi JSA adalah adanya penambahan jumlah kendaraan di

Kota Pangkalpinang tidak sesuai lagi dengan jumlah dan lebar jalan di Kota Pangkalpinang. Kemudian maksud dan tujuan awal implementasi kebijakan JSA adalah penataan kembali arus transportasi di Kota Pangkalpinang yang kondisinya sudah tidak relevan antara jumlah kendaraan dan lebar jalan, sehingga arus lalu lintas dapat lancar dan tertib serta kecelakaan lalu lintas dapat berkurang.

Salah satu model evaluasi yang dapat dilakukan pihak Dishubkominfo adalah model evaluasi ketepatan (Bridman dan Davis dalam Suharto, 2007:41). Evaluasi ini dilakukan untuk membantu pembuat kebijakan dalam menentukan apakah sebuah program baru perlu dibuat, atau apakah program yang sudah ada harus dipertahankan. Dengan kata lain, apakah kebijakan JSA tersebut benar-benar menghasilkan sesuatu yang berguna bagi masyarakat umum. Pihak Dishubkominfo bisa juga melakukan evaluasi efektivitas untuk melihat apakah hasil yang diinginkan telah tercapai.

Dalam hasil evaluasi sementara yang dilakukan pihak Dishubkominfo per tanggal 26 April 2011, tidak tergambar bagaimana dampak kebijakan JSA terhadap arus transportasi di Kota Pangkalpinang. Belum terlihat apakah kebijakan JSA tersebut sudah sesuai dengan hasil atau tujuan yang diinginkan semula. Hanya tergambar bahwa masyarakat sudah menerima dan mematuhi aturan lalu lintas (kebijakan JSA). Hal lainnya yang tidak tergambar dalam evaluasi proses tersebut adalah masalah rekomendasi. Idealnya sebuah evaluasi kebijakan dapat menyediakan data dan informasi yang bisa dipergunakan untuk menganalisis kebijakan dan menunjukkan berbagai rekomendasi bagi perbaikan implementasi kebijakan. Meskipun evaluasi proses tersebut tidak menegaskan secara nyata rekomendasi agar kebijakan JSA diteruskan, tetapi nampaknya hasil evaluasi sementara tersebut juga menjadi salah satu pertimbangan bagi Pemkot untuk mempermanenkan kebijakan JSA. Meskipun hasil evaluasi akhir belum selesai dibuat dan dibahas dengan para *stakeholder* termasuk DPRD, tetapi pihak Pemkot sudah menetapkan kebijakan JSA tersebut menjadi sebuah kebijakan permanen melalui Keputusan Walikota Pangkalpinang no 298 tanggal 14 Juli 2011. Penetapan kebijakan tersebut semakin mengundang pro dan kontra yang sekaligus memperlihatkan bahwa kebijakan tersebut adalah kebijakan strategis Pemkot yang bersifat *top down*. Tidak dilibatkannya pihak lain dalam penetapan kebijakan JSA secara permanen ini dapat dilihat dari pernyataan Ketua Komisi A DPRD Kota Pangkalpinang M Rusdi di Harian *Radar Bangka* tanggal 22 Juli 2011 :

“Pemkot tidak pernah mengajak kita untuk membahas masalah penetapan ini jadi kami anggap tidak ada, kami terutama Komisi A tidak dilibatkan. Padahal penetapan tersebut

harus melalui suatu evaluasi layak atau tidak dilanjutkan, ini kami tidak pernah didengarkan, kami mohon tolong hargai kami, hargai institusi ini..."

Kemudian dalam wawancara langsung tanggal 5 November 2011 M Rusdi kembali menyatakan sebagai berikut:

"Kami tidak (belum) menyetujui JSA secara permanen, tetapi mereka (pemkot) tetap jalan meskipun Jl Ahmad Yani batal. Sebenarnya kami DPRD dengan pemkot bertujuan mengurangi kemacetan jalan (Sudirman) tersebut. Cuma dalam hal ini pemkot lemah sosialisasinya dan pemkot belum menyiapkan perlengkapan JSA tersebut. Misalnya tidak ada jalan alternatif...."

Sebagai sebuah kebijakan strategis pemkot untuk mengatasi permasalahan yang bersifat insidental, maka pihak pemkot berargumen bahwa pengesahan kebijakan JSA tidak perlu melibatkan persetujuan DPRD. Kebijakan JSA cukup disahkan melalui Keputusan Walikota, tidak perlu melalui Perda.

"Kita tidak menetapkan JSA dalam bentuk perda dgn pertimbangan bahwa setiap tahun mungkin akan ada perubahan rambu-rambu, maka repot kalau harus berbentuk perda yang harus direvisi setiap tahun. Kita pernah rapat di ruang pertemuan walikota dan dihadiri anggota dewan. Mereka mengesahkan anggaran tahun 2010 pertanda mereka setuju. Kalau mereka tidak setuju, jangan disahkan anggarannya. Secara anggaran mereka setuju, tetapi secara politik saya tidak tahu.." (Kabid Perhubungan Darat Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, wawancara tanggal 14 Oktober 2011)

"Sifat kebijakan strategis : insidental terhadap suatu permasalahan, walikota meminta telaahan staf dari Bappeda dan Dishubkominfo. Bappeda memberi tanggapan secara makro, ditindaklanjuti Dishubkominfo dengan rakor-rakor. JSA tidak diperdakan karena hanya mengenai satu jalur dan akan banyak dievaluasi, sehingga tidak perlu diperdakan. Ini pertimbangan efektivitas." (Fitriyanto, Kasubid Perencanaan Wilayah Bappeda Kota Pangkalpinang)

Terhadap permasalahan penetapan kebijakan JSA secara permanen ini, secara teoretis telah disinggung sebelumnya bahwa perencanaan yang komunikatif adalah perencanaan berdasarkan ide bahwa solusi-solusi yang diperoleh dapat ditemui dalam proses dengan melibatkan semua *stakeholder*. Idealnya dalam penetapan kebijakan JSA secara permanen ini, Pemkot melalui Dishubkominfo tetap membangun dialog dan komunikasi yang sehat dengan berbagai pihak. Misalnya dengan pihak DPRD Kota. Jika didahului dengan penyerahan hasil evaluasi akhir dan pembicaraan yang komunikatif, maka JSA sebagai solusi kemacetan di Kota Pangkalpinang tidak akan menemui resistensi yang besar. Bagaimanapun DPRD Kota sebagai representasi rakyat akan dapat menjadi jembatan komunikasi antara masyarakat luas dengan Pemkot. Aspek ini yang kurang diperhatikan oleh Pemkot. DPRD Kota selayaknya tidak hanya dilihat sebagai sebuah institusi tetapi juga merupakan personifikasi dari masyarakat luas yang berkepentingan dan terkena imbas dari kebijakan

JSA. Dalam konteks penetapan JSA ini, peneliti melihat bahwa konteks permasalahannya bukan kepada bentuk legal formal kebijakan itu apakah Perda atau hanya berbentuk Keputusan Walikota. Tetapi lebih kepada keinginan DPRD Kota agar eksistensi dan keberadaan institusinya dihargai melalui forum dialog. Hingga saat ini DPRD Kota merupakan satu-satunya lembaga yang dapat menyuarakan secara langsung aspirasi masyarakat dalam bidang perencanaan kota di Pangkalpinang mengingat belum adanya Forum Masyarakat Perkotaan seperti diamanatkan dalam Pasal 33 Permendagri no 1 tahun 2008 tentang Pedoman Perencanaan Kawasan Perkotaan. Lembaga lainnya yang bisa diajak untuk membahas kebijakan JSA tersebut sebenarnya adalah Dewan Transportasi Kota. Tetapi hingga saat ini tidak terdengar kiprahnya. Hal ini juga nampaknya menjadi salah satu alasan yang membuat kebijakan JSA tersebut implementasinya sangat terkesan *top down* dan kurang partisipatif serta tidak komunikatif. Pihak Pemkot sepertinya bingung untuk mencari elemen masyarakat atau perwakilan *interest group* yang dinilai tepat untuk berdialog. Bisa pula masalah waktu, karena semakin banyak elemen yang terlibat maka dapat dipastikan pembahasan JSA akan berlarut-larut meskipun telah diujicoba. Kritik terhadap implementasi kebijakan JSA juga dilontarkan oleh anggota LSM Intiklab yang juga pemerhati kebijakan publik Hendra Sinaga dalam kutipan wawancara tanggal 14 Oktober 2011 berikut ini :

"Sejauh ini ruang publik atau masyarakat kurang dilibatkan dalam perencanaan JSA. Pemkot tidak pernah melibatkan LSM untuk mensosialisasikan kebijakan ini. Tetapi melalui RRI saya pernah mengingatkan Pemkot Pangkalpinang untuk mengkaji ulang kebijakan tersebut. Pengaduan masyarakat melalui RRI juga banyak. Seharusnya Pemkot melibatkan masyarakat dalam membuat suatu kebijakan apalagi legislatif karena semua kebijakan pasti bermuara ke masyarakat juga. Sebenarnya JSA belum tepat diterapkan sekarang karena kebijakan tersebut tidak diikuti dengan penyiapan jalan alternatif sehingga di ruas jalan tertentu malah timbul titik kemacetan baru.

C. Hambatan Implementasi Kebijakan JSA

C.1. Aspek Sosial Budaya

Implementasi kebijakan JSA sebagai sebuah kebijakan strategis dipastikan menimbulkan pro kontra. Salah satunya adalah resistensi dikarenakan faktor sosial budaya. Diakui oleh pihak Dishubkominfo maupun Bappeda bahwa salah satu kendala dalam implementasi JSA adalah faktor sosial budaya. Bila dianalisis lebih jauh, berbagai budaya masyarakat seperti diistilahkan "*dak kawah nyusah* (tidak mau susah/tidak mau repot), *mane kenek* (masa bodoh/tidak peduli)" ikut mempersulit implementasi kebijakan ini. Jarak tempuh yang makin jauh untuk mencapai tempat tujuan membuat masyarakat cenderung melanggar aturan lalu lintas. Ketika ada petugas yang berjaga-jaga maka masyarakat akan tertib dan

mematuhi rambu lalu lintas. Tetapi ketika tidak ada petugas maka masyarakat akan kembali melanggar aturan lalu lintas yang ada.

C.2. Prasarana

Aspek lainnya yang menghambat implementasi JSA adalah kurang memadainya prasarana seperti rambu/marka jalan. Secara teoretis, faktor penghambat atau dikenal dengan istilah jebakan implementasi kebijakan (*implementation trap of policy*) tersebut adalah sumber daya yang tidak memadai. Sebuah kebijakan yang tidak didukung oleh sumber daya dan dana yang memadai akan sulit untuk merealisasikan tujuannya. Kemudian jalan-jalan alternatif sebagai “jalan buangan” dari jalan utama masih banyak yang belum siap misalnya dari kapasitas/lebar jalan. Jika ini tidak diantisipasi maka akan menimbulkan pusat-pusat kemacetan baru.

C.3. Sosialisasi dan Komunikasi

Masalah sosialisasi yang kurang ini telah diakui sendiri oleh pihak Dishubkominfo maupun Bagian Humas Pemkot. Hal ini jika tidak ditindaklanjuti dengan serius maka dapat menjadi salah satu faktor penghambat (*implementation trap of policy*). Suharto (2007:40) mengatakan bahwa kegagalan komunikasi dapat menyebabkan implementasi kebijakan gagal. Sebuah kebijakan sangat tergantung pada adanya koordinasi antara lembaga pelaksana dan komunikasi dengan penerima kebijakan. Salah satu variabel kunci yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan adalah respons kelompok target kebijakan dan perubahan dalam masyarakat (Soren Winter dalam Nugroho, 2008:201). Dalam konteks kebijakan JSA, sosialisasi dan komunikasi yang tidak maksimal dapat menyebabkan respons kelompok target kebijakan tidak positif dan tidak seperti yang diharapkan pembuat kebijakan (Pemkot). Efek lainnya, perubahan sikap tidak serta merta terjadi sesuai harapan. Respon negatif dan tidak adanya perubahan sikap masyarakat merupakan dua dampak yang dapat terjadi jika sosialisasi dan komunikasi kurang intensif dilakukan Pemkot.



BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

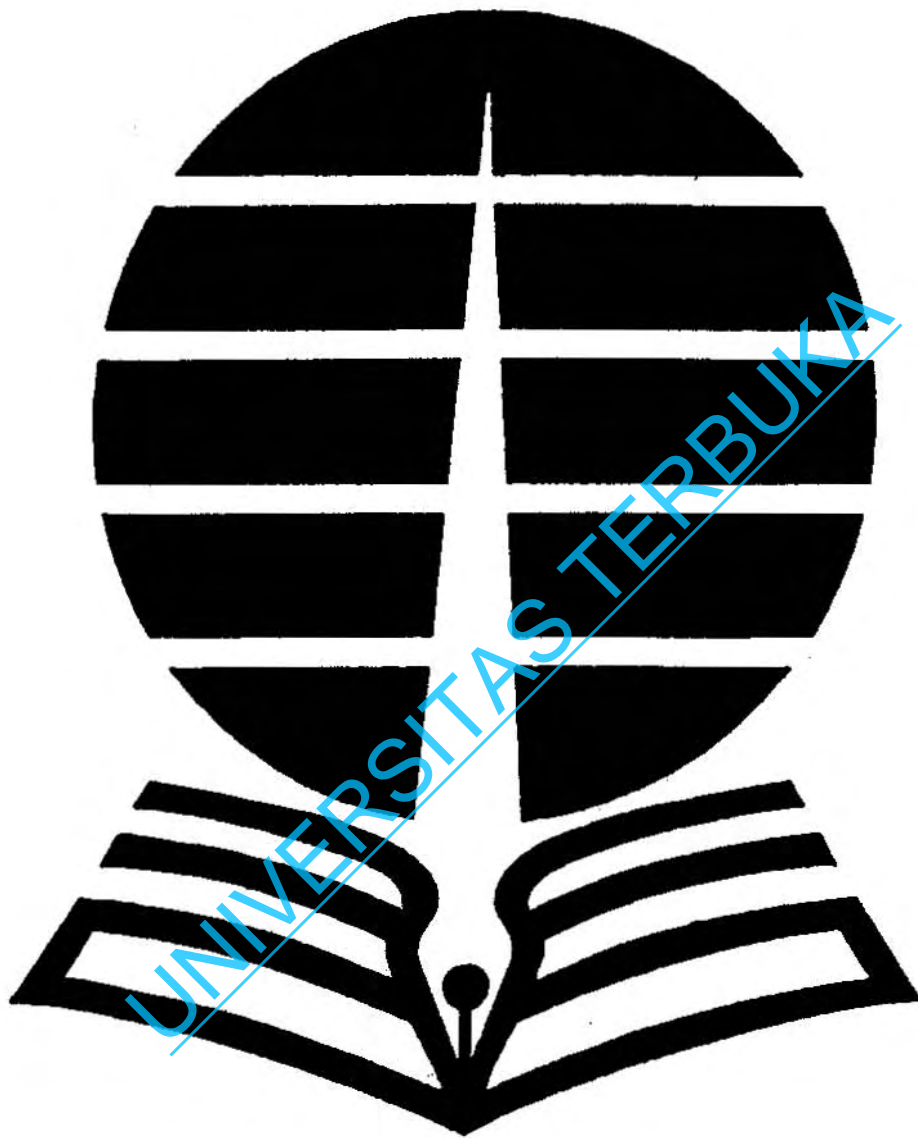
Dari pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Proses penetapan Kebijakan Perencanaan Kota Pemkot Pangkalpinang tentang JSA kurang partisipatif mulai dari perumusan, implementasi hingga tahap evaluasi. Meskipun sosialisasi dilakukan tetapi kurang maksimal.
2. Komunikasi yang dijalin Pemkot juga kurang efektif sehingga banyak pihak merasa kurang dilibatkan dalam penetapan kebijakan JSA.

B. SARAN

Sedangkan hasil penelitian ini yang dapat dijadikan saran untuk Pemkot Pangkalpinang adalah sebagai berikut :

1. Pemkot hendaknya lebih melibatkan banyak *stakeholders* dalam penetapan kebijakan perencanaan kota di masa depan
2. Perencanaan perlu dibuat lebih matang, evaluasi setelah ujicoba kebijakan dilakukan bersama-sama pihak lain sebelum menetapkan sebuah kebijakan menjadi kebijakan permanen. Khusus menghadapi rencana kebijakan JSA Tahap II, ujicoba tetap perlu dilakukan. Sebelum ditetapkan menjadi kebijakan permanen hendaknya hasil evaluasi dibahas bersama terlebih dahulu dengan *stakeholders* terkait.
3. Sebaiknya Pemkot mengadakan pembicaraan dan pendekatan persuasif dengan DPRD Kota mengenai pembongkaran median jalan agar kepentingan pengusaha yang berada di sisi kanan JSA Sudirman juga bisa terakomodir. Perlu adanya survey tentang perbandingan jumlah kendaraan yang parkir di kiri dan kanan jalan dalam satu hari



DAFTAR PUSTAKA

- Abe, Alexander, 2005. *Perencanaan Daerah Partisipatif*, Penerbit Pembaruan, Yogyakarta
- BPS Pangkalpinang, 2010. *Kota Pangkalpinang Dalam Angka Tahun 2010*, BPS, Pangkalpinang
- Direktorat BSLLAK Dirjen Perhubungan Darat, 1999. *Rekayasa Lalu Lintas*, Dirjen Perhubungan Darat, Jakarta
- Dunn, William N. 1999. *Pengantar Analisis kebijakan Publik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Hadari Nawawi, 2003. *Manajemen Strategik Organisasi Non Profit Bidang Pemerintahan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta
- Kustiwan, Iwan, 2007. *Perencanaan Kota*, Penerbit Universitas Terbuka, Jakarta
- Nugroho, Riant, 2008. *Public Policy*, Elex Media Komputindo, Jakarta
- Nurmandi, Achmad. 1999. *Manajemen Perkotaan : Aktor, Organisasi dan Pengelolaan Daerah Perkotaan di Indonesia*, Lingkaran Bangsa, Yogyakarta
- Irawan, 2005. *Metode Penelitian*, Penerbit Universitas Terbuka
- Dye, Thomas R. 1995. *Understanding Public Policy*, New Jersey, Prentice Hall
- Riyadi & Dedy S Bratakusumah, 2004. *Perencanaan Pembangunan Daerah*, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta
- Sugiyono, 2002. *Metode Penelitian Administrasi*, Alfabeta, Bandung
- Suharto, Edi. 2007. *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik*, Alfabeta, Bandung
- Suprpto, & Sumarah, Siti Rahayu. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*, Penerbit Universitas Terbuka, 2007
- Wasistiono, Sadu et.al, *Metodologi Ilmu Pemerintahan*, Penerbit UT, Jakarta

Dokumen dan Peraturan Perundang-undangan

- Dishubkominfo Kota Pangkalpinang, 2011. *Laporan Pelaksanaan Kegiatan Sosialisasi Uji Coba Jalan Satu Arah (One Way)*
- Keputusan Walikota Pangkalpinang no 161 dan 298 tahun 2011 tentang *Pelaksanaan Jalan Satu Arah Dalam Kota Pangkalpinang*

Peraturan Pemerintah (PP) no 8 tahun 2008 tentang *Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah*

Permendagri no 1 tahun 2008 tentang *Pedoman Perencanaan Kawasan Perkotaan*

PP 15 tahun 2010 tentang *Penyelenggaraan Penataan Ruang*

RTRW Kota Pangkalpinang 2011-2030

UU no 26 tahun 2007 tentang *Penataan Ruang*

Internet

<http://perencanamuda.wordpress.com>

www.pangkalpinangkota.go.id

<http://babel.polri.go.id/layanan-publik/1070.html>

<http://images.bangka-pos.com/detailfotonews.php?id=4660>

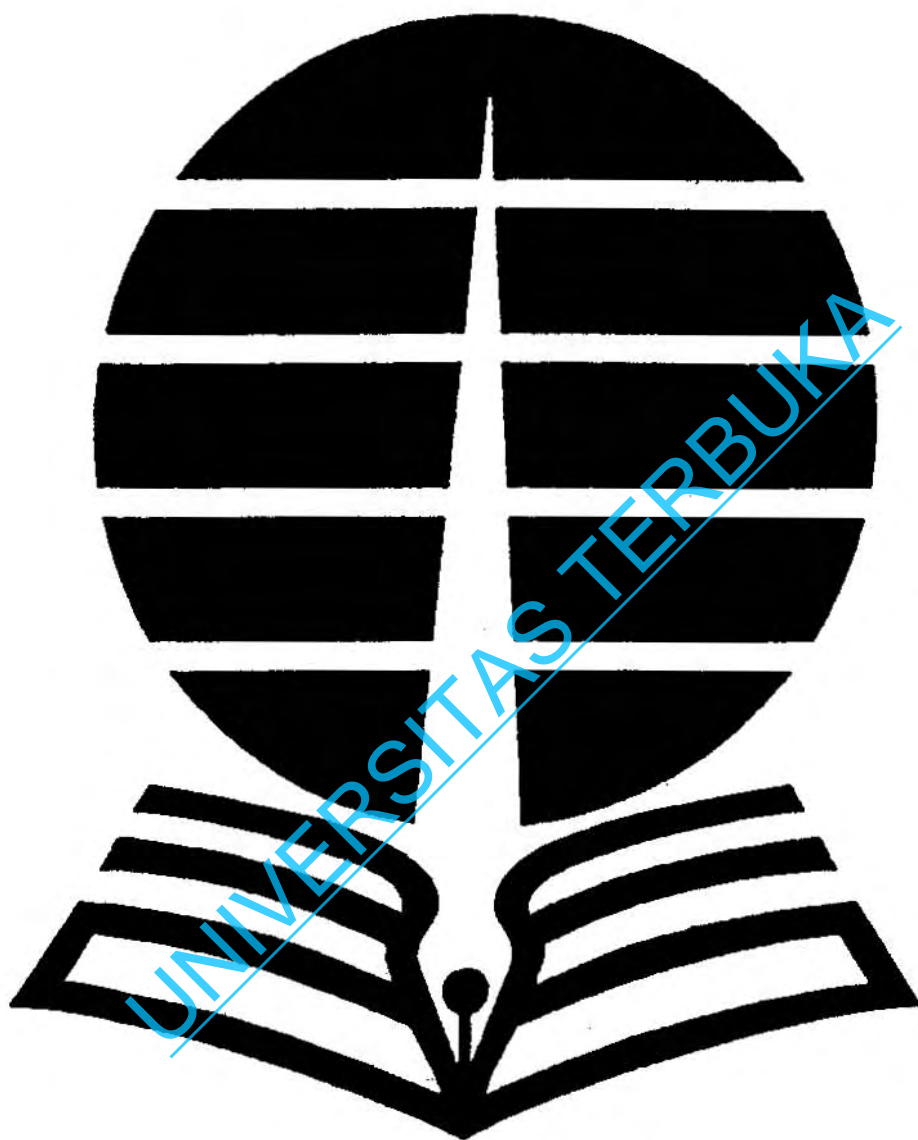
Surat Kabar

Harian Radar Bangka edisi 22 Juli 2011

Harian Rakyat Pos edisi Selasa 22 Maret 2011

Harian Rakyat Pos edisi 6 April 2011

UNIVERSITAS TERBUKA



LAMPIRAN-LAMPIRAN

Transkrip Wawancara

Berikut ini wawancara dengan Kabid Perhubungan Darat Dishubkominfo Kota Pangkalpinang Syakron H (41 tahun) :

1. Peneliti (P) : Bagaimana proses perencanaan kebijakan di pemerintah kota khususnya dalam hal kebijakan jalan satu arah (JSA) ?

Narasumber (N): Perencanaan bidang transportasi kita mengacu kepada renstra, renstra dibuat berdasarkan ajuan SKPD.

2. P: Apa pertimbangan penerapan JSA dan apa tujuannya?

N: Secara ilmiah kajian tentang JSA memang tidak ada. Tetapi secara teori perhubungan ada. Salah satunya itu bahwa semenjak Babel menjadi provinsi pertumbuhan kendaraan di Pangkalpinang cukup cepat. Salah satu pertimbangan kami bahwa sejak Pangkalpinang menjadi ibukota provinsi penambahan jalan tidak ada. Sedangkan pertumbuhan kendaraan yang masuk dari Pelabuhan Pangkalbalam, dalam satu hari kapal yg masuk ke pkinang 3 kapal. Satu kapal memuat kurang lebih 40 kendaraan mobil. Dalam satu hari 120 kendaraan. Sedangkan yang keluar dari pkinbanag 90-100 kendaraan/hari. Berarti dlm teori perhubungan, kendaraan yang menetap di pkinang 30 kendaraan/hari. Dalam 5 thn ke depan pkinang akan macet. Sedangkan pertumbuhan jalan tidak ada. Konsep awal JSA yaitu Jl Sudirman-Syafrie Rahman krn jalan itu dalam 100 detik dilalui 53 kendaraan. 1 lampu merah 43 kendaraan. Menurut pengamatan kami, JSA harus jalan.

3. P: Sejauh mana pelibatan pihak lain (DPRD, LSM, dll) dalam perumusan kebijakan JSA?

N: Kami libatkan instansi terkait seperti kepolisian. Hasil rapat beberapa kali sebelum pelaksanaan JSA, disimpulkan JSA dilaksanakan dari Jl Sudirman-Jl Masjid Jamik. Sedangkan Jl Syafrie Rahman JSA tahap II. Alhamdulillah skrg Jl Sudirman tidak macet.

4. P: Apa dampak kebijakan JSA ini dan juga resistensi penerapannya?

N: Ada dampak JSA maka Jl Kampung Dalam, Jl Pelipur jadi ramai. Hal negatifnya yakni ada kelompok masyarakat menolak, pro kontra. Tidak ada protes ke Dishubkominfo, mrk protes ke Pemkot karena ini kebijakan daerah. Sopir angkot setuju.

5. P: Apa upaya sosialisasi yang dilakukan pada tahap perencanaan

N: Sosialisasi sudah kita lakukan. Kepada para pejabat pemkot melalui tatap muka, kepada

masyarakat melalui media massa. Rapat dengan berbagai unsur 11 kali, sopir angkutan kota dll. Penolakan muncul. Sosialisasi harus langsung di jalan tdk bias di atas kertas.

6. P: Apakah kebijakan tersebut langsung diterapkan atau diujicoba terlebih dahulu ?

N: Uji coba 3 bulan, tanggal 1 April-15 Mei ujicoba/sosialisasi di lapangan didampingi kepolisian, LLAJ, satpol PP. selama 45 hari brktnya pengawasan dari luar, sesekali ke lapangan. Kendala internal prinsipil, kami memerlukan 352 rambu untuk mendukung JSA ini. Saat pelaksanaan lelang, panitia pengadaan enggan melaksanakan kegiatan. Kendala di lapangan tidak ada, kecuali masyarakat yang menolak. Setelah lewat 3 bulan tidak ada kendala lagi, kita keluarkan penetapan JSA. Tanpa persetujuan DPRD. Pada tahap sosialisasi kita tetap melibatkan DPRD, contohnya ketika kita mengundang sopir angkot. Kita tidak menetapkan JSA dalam bentuk perda dgn pertimbangan bahwa setiap tahun mungkin akan ada perubahan rambu=rambu, maka repot kalau harus berbentuk perda yg hrs direvisi setiap tahun. Kita pernah rapat di ruang pertemuan walikota dan dihadiri anggota dewan. Mereka mengesahkan anggaran tahun 2010 pertnda mrk setuju. Kalau mrk tdk setuju, jgn disahkan anggarannya. Secara anggaran mrk setuju, tetapi scr politis saya tidak tahu.

7. P: Bagaimana hasil evaluasi dan monitoring JSA tahap I?

N: Evaluasi tahap I hasilnya sdh bagus, masyarakat mematuhi, penolakan tdk ada lg. Tdk semua sopir angkot menolak. Buktinya kemarin wkt demo di DPRD, dari 700 angkot hanya 50 yg demo, itu tdk mewakili. Usaha yg kami lakukan memanggil pengurus PMP untuk diadakan musyawarah. Hasilnya ada perubahan rute JSA. Griya Timah tdk termasuk. Dishubkominfo mengakomodir permintaan pengurus angkot. Pada saat demo, hanya 10 pedagang yg ikut yg rmhnya di pinggir jalan dan omzet menurun.

Transkrip Wawancara dengan Fitriyanto (34 tahun, Kasubid Perencanaan Wilayah Bappeda:

1.P: Bagaimana peranan Bappeda dalam perencanaan kebijakan JSA?

N: JSA ini adalah Kebijakan strategis Pemkot (bersifat top down) Urutannya dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) sektoral, turun ke RPJM (5 tahun), turun ke Renstra dinas. Sifat kebijakan strategis : insidental thdp suatu permasalahan, walikota meminta telaahan staf dari Bappeda, Dishubkominfo. Bappeda memberi tanggapan scr makro, ditindaklanjuti Dishubkominfo dgn rakor2. Bappeda memberi pertimbangan2.

2. P: Apa pertimbangan penerapan JSA, kaitannya dengan RTRW apa peruntukan Jl Sudirman?

N: Perkembangan jalur Jl Sudirman pesat, kendaraan bertambah jalan tetap. Apalagi kepadatan di Jl Sudirman antara jam 8-9 pagi mencapai 1450 mobil yang melintas. Jalan satu arah ini ada perubahan, dulu rutenya lebih panjang. JSA tidak diperdakan krn hanya mengenai satu jalur dan akan banyak dievaluasi, sehingga tidak perlu diperdakan. Pertimbangan efektivitas. Bappeda dulu malah berpiikir dibangun jln layang. Jl Sudirman adlh jl kolektor primer I (setaraf dgn arteri primer). = jl nasional, lebar dan pergerakannya. Jl sudirman lebarnya hanya 12 meter. Rencana dilebarkan terkendala pembebasan lahan. Jl sudirman tdk termasuk standar jl nasional krn lebarnya kurang.

3. P: Apa dampak kebijakan JSA menurut Bappeda?

N: Secara tdk langsung, dampak terhadap angkot. Secara social ekonomi, tdk selalu pusat kegiatan ekonomi tdk hny terkonsentrasi di satu tempat. Di wilayah yg terkena limpahan satu arah lebih berkurang. Penggunaan lahan selama ini menumpuk di pusat kota, tdk menyebar.

4. P: Apa kendala penerapan JSA ini?

N: Kendala JSA adalah sosial budaya masyarakat.

5. P: Sejauh mana keterlibatan Bappeda dalam perumusan kebijakan JSA ini?

N: Ketika rapat ttg JSA, kami hadir. Hadir juga Kasat Lantas Polresta dalam rapat yang dipimpin Asisten III Setda. Masalah sosialisasi ditindaklajuti humas tentang peta JSA, di lapangan bersama Polresta, dan lain-lain. Semula JSA dari Selatan ke Utara, kami balik dgn pertimbangan bhw byk pegawai pemerintah dari utara ke selatan pagi banyak brkt bekerja.

6. P: Apakah ada permintaan dari Dishubkominfo feedback setelah JSA diberlakukan?

N: Setelah monev, feedback dari Bappeda blm diminta. Memang ada masyarakat yg demo berkata bhw kebijakan ini k rg matang, misalnya krg rambu2. Hal ini sdh ditanggapi Dishubkominfo dgn pengadaaan sebagian rambu2. Kami masih menunggu koordinasi dgn Dishubkominfo utk JSA tahap II. Kami mengusulkan terkait dgn rencana pembuatan pedestrian di Jl Sudirman, maka median jalan dibongkar.

Transkrip Wawancara dengan Kabag Humas Setda Pemkot Eko Budi Hartono (47 tahun), tanggal 14 Oktober 2011

1.P: Bagaimana peranan Humas dalam mensosialisasikan kebijakan JSA?

N: Berkaitan dengan tugas pokok dan fungsi Humas salah satunya adalah menginformasikan kebijakan-kebijakan yang akan, sedang dan telah dilakukan Pemkot. Berkaitan dengan kebijakan JSA, humas telah mengadakan sosialisasi kepada masyarakat melalui berbagai media. Cetak maupun elektro.utk media cetak, pada saat sosialisasi kita informasikan 3 media berkaitan dengan kebijakan tsb apa, mengapa dan bagaimana. Ini kita lakukan pada saat ujicoba dan pelaksanaan. Sosialisasi melalui media elektoonik, radio kita selenggarakan talkshow dgn narasumber dari pemkot, secara interaktif kita adakan dialog. Ini sudah kita lakukan. Rapat2 ttg teknis pelaksanaan, termasuk pd saat coffe morning membahas masalah itu kita ikut hadir.

2. P: Apa kendala Humas dalam mensosialisasikan kebijakan JSA ini?

N: Kendala teknis tidak ada, kendala kita mungkin karena keterbatasan waktu. Sosialisasi ini agak terkesan singkat karena kita mulai pada saat akan diadakan ujicoba. Termasuk pada saat ujicoba secara langsung sosialisasi. Tapi kami rasa sosialisasi kebijakan sudah cukup tersebar luas. Dengan organda kita tidak ikut terlibat, lsg ditangani Dishubkominfo.

3.P: Bagaimana cara Humas mengukur tingkat ketercapaian sosialisasi JSA?

N: Untuk mengukur tingkat ketercapaian sosialisasi, kita ada SMS center menerima pengaduan dari masyarakat. Dari SMS2 yg masuk mengindikasikan mereka sdh mengetahui kebijakan JSA. Mrk mengirim SMS2 baik mempertanyakan maupun mengkritik kebijakan. Kami bicarakan di coffee morning, evaluasi masukan2 dan kritik tsb. Scr teknis ditindaklanjuti Dishubkominfo. SMS2 tsb kita balas, kita rekap, Dishubkominfo member jawaban dan humas menjembatani dgn membalas kepada si pengirim.

4. P: Pada saat talkshow bgm tanggapan masyarakat ? prosentase yg mendukung dan menolak ? N: kebijakan ini ada pro dan kontra. Dari info yg kita sampaikan dan feedback masyarakat baik melalui SMS maupun talkshow interaktif di radio, sebagian besar masy msh terkesan bingung dengan kebijakan itu. Mrk bingung dgn alternative jalan yg harus mrk lalui ke t4 tujuan krn adanya kebijakan tsb. Untuk prosentasenya harus diakui lebih banyak yg kiontra drpd yg setuju. Kalau kita rekap lebih banyak yg mengkritik, entah itu alasannya apa krn ketidaktahuan atau lainnya, kita kurang tahu. Kalau melalui SMS kita jelaskan tujuan kebijakan itu apa.

5. P: Apakah perencanaan kebijakan JSA ini berdasarkan aspirasi masyarakat?

N: Mengenai perencanaan kebijakan itu kita kurang tahu apakah aspirasi masyarakat atau kajian Dishubkominfo. Tp yg pernah sy dengar mmg pnh diadakan survey di lapangan dan diprediksi dgn pendataan julh kendaraan, akan tjd ketidakmampuan jalan. Usaha yg dpt kita lakukan adalah rekayasa lalu lintas. Mknya kebijakan ini terkesan top down. Hasil evaluasi tahap 1 dan kita lihat langsung di lapangan, jauh lebih tertib drpd soln ada JSA. Dan sdh kita informasikan kpd masyarakat. Untuk tahap 2 memang ada penundaan krn ketidaksiapan sarana prasarana.

Transkrip Wawancara dengan Ketua Komisi A DPRD Kota M Rusdi tanggal 5 November 2011:

1. Peneliti (P) : Bagaimana sikap awal DPRD terhadap rencana kebijakan JSA?
Narasumber (N) : Pada dasarnya kami setuju untuk ujicoba, salah satu bukti kami setuju adalah cairnya dana 100 juta dalam rangka sosialisasi tersebut, dengan rute mulai dari simpang BCA sampai dengan Lapangan Merdeka
2. P : Apakah DPRD dilibatkan sejak tahap perencanaan hingga realisasi?
N : DPRD dilibatkan, seperti telah dijelaskan oleh Dinas
3. P : Bagaimana peran DPRD dalam mensosialisasikan hal ini kepada masyarakat?
N: Pada dasarnya kami ikut terlibat tentang JSA, itu terbukti dari statement DPRD di media massa
4. P : Apakah banyak masukan dari masyarakat kepada DPRD tentang kebijakan tersebut?
N : Ada masukan dari masyarakat terbukti mereka demo, terutama pengguna jalan (sopir angkot). Kalau masyarakat perorangan tidak ada. Jalan tersebut terkait erat dengan angkot dan pelaku bisnis.
5. P: Bagaimana sikap DPRD ketika ada resistensi terhadap kebijakan tersebut?
N: Kami tidak menyepakati JSA tetapi mereka tetap jalan, tapi Jl Ahmad Yani batal
6. P: Setelah direalisasikan, apa dampak kebijakan tersebut terhadap aspek sosial ekonomi masyarakat?
N: Sebenarnya kami DPRD dengan Pemkot bertujuan mengurai kemacetan jalan tersebut. Cuma dalam hal ini Pemkot lemah sosialisasinya, dan pemkot belum menyiapkan

perlengkapan JSA tersebut. Contoh: jalan lingkaran masih sempit, tidak ada jalan alternatif. Dampaknya memang sangat bagus karena Jl Sudirman sekarang sudah terurai, dunia usaha juga tidak menumpuk disana. Aspek sosial lainnya adalah pemerataan keramaian, tidak di Jl Sudirman saja.

7. P: Apakah kebijakan JSA ini adalah solusi paling tepat untuk jangka pendek?
N: JSA ini adalah solusi jangka panjang dalam mengatasi perubahan penduduk, pemerataan pembangunan. Intinya untuk menjawab tantangan ke depan.
8. P: Untuk jangka panjang apa sebenarnya solusi paling tepat untuk penataan ruang di Pangkalpinang khususnya sektor transportasi?
N: Solusinya adalah pemerataan ruang tidak terlepas dengan dunia usaha, jadi solusinya JSA ini dengan cara penguraian keramaian. Pemerataan pembangunan dan dunia usaha tidak didominasi sekelompok orang.
9. P: Bagaimana koordinasi dan komunikasi selama ini antara DPRD-Pemkot dalam hal perencanaan kota?
N: DPRD bersama pemkot sedang menyiapkan RTRW tahun 2010-2030, kita sudah bentuk pansus, produk hukumnya dan sudah diparipurnakan. Cuma perlu diingat dalam pengambilan kebijakan harus konsisten dengan RTRW, Pemkot akan kacau kalau tidak ada RTRW.

Transkrip Wawancara dengan Ketua Organda Kota Pangkalpinang Nusrwan tanggal 5 November 2011

1. P: Sejauh mana keterlibatan masyarakat dalam perencanaan JSA?
N: Keterlibatan masyarakat dalam perencanaan JSA, saya melihat tidak ada
2. P: Apakah lembaga Anda pernah diajak ikut membahas rencana JSA?
N: Organda tidak pernah diajak ikut untuk membahas rencana JSA
3. P: Bagaimana peran lembaga anda dalam mensosialisasikan kebijakan ini?
N: Tidak ada (Tidak pernah). Cuma saya pernah memberikan saran lewat media massa melalui SMS agar pemkot melakukan sosialisasi tetapi kami melihat tidak ada tindak lanjutnya.
4. P: Menurut Anda apakah kebijakan JSA sudah tepat diterapkan saat ini?
N: Sebenarnya ada bagusnya JSA ini, Cuma harus ditindaklanjuti, ya harus diaturlah supaya tetib, ini nampaknya dibiarkan.
5. P: Menurut Anda, dampak apakah yang ditimbulkan dari kebijakan ini?
N: masalah dampak negatifnya tidak ada, namun dampak positifnya jelas ada yaitu masyarakat berkendara lebih aman
6. P: Jika lembaga Anda mendukung kebijakan tersebut, apa alasannya?
N: menurut kami sudah saatnya JSA diberlakukan namun sebaiknya buat jalan layang dan pelebaran jalan
7. P: Jika lembaga Anda menentang penerapan kebijakan tersebut, mengapa?
N: karena kami memandang angkot akan dirugikan dengan berlakunya JSA ini, antara lain jalan semakin jauh, rute menjadi panjang, BBM bertambah
8. P: Apa saran Anda kepada pemkot dalam hal kebijakan ini?
N: Tolong Pemkot agar memperbaiki dan menambah rambu-rambu mengenai JSA ini, jalan pendukung ditata rapi, manfaatkan jalan yang sudah ada. Reka ulang jalan yang sudah ada agar JSA jangan tanggung-tanggung.

Transkrip Wawancara dengan Hendrik Saputra (37 tahun, Pengusaha, anggota LSM AMPM) di Pink Café Tanggal 15 Oktober 2011

1. P : Bagaimana menurut Anda tentang sosialisasi JSA?

N: Sosialisasi lewat koran memang ada selama 2 hari, termasuk rute awal dari depan Griya Timah satu arah hingga A Yani. Jarak tempuh jelas jadi bertambah. Tidak ada upaya pemkot meminta masukan, sosialisasi tidak ada. Dari kalangan usaha tidak diminta masukan

2. P: Apakah Anda pernah diajak ikut membahas rencana JSA?

N: Tidak. Tidak ada perwakilan dunia usaha yang diajak

3. P: Menurut Anda apakah kebijakan JSA sudah tepat diterapkan sekarang?

N: Memang kemacetan terjadi ketika JSA belum ada. Tetapi kalau JSA ini mau diterapkan seharusnya disiapkan dulu jalan alternatif. Infrastruktur jalan saat ini belum mendukung. Banyak terjadi lakalantas

4. P: Menurut Anda apa dampak yang ditimbulkan kebijakan ini?

N: Omzet kami turun drastis sejak ujicoba selama 3 bulan. Rata-rata sekitar 50%. Dari penuturan pedagang lain sepanjang Jl Sudirman, selama pemberlakuan JSA para pedagang yang berada di sebelah kiri jalan mengalami kerugian antara 20-30%, sedangkan yang berada di sisi kanan jalan mengalami kerugian sekitar 50-80%.

5. P: Apakah Anda mendukung atau menentang kebijakan tersebut, apa alasannya?

N: Saya bisa saja mendukung kebijakan tersebut asalkan infrastruktur seperti jalan alternatif disiapkan. Saya dalam posisi menentang karena JSA membuat orang jadi malas berputar untuk menuju kesini dan jarak tempuh bertambah

6. P: Apa saran Anda kepada Pemkot dalam hal kebijakan ini?

N: Segera dicabut karena pedagang terkena imbasnya. Omzet saya pribadi turun, biasanya 4-5 juta pada malam minggu (Sabtu malam), sekarang hanya 1-2 juta pada malam Minggu. Ada rekan saya pedagang empek-empek di Jl Sudirman biasanya dia beromzet 300 kg per hari, sekarang dia paling hanya laku 150 kg per hari.

Transkrip Wawancara dengan Hendra Sinaga (34 tahun, anggota LSM Intiklab, mantan anggota Ombudsman Daerah Kab Bangka)

1. P: Sejauh mana keterlibatan masyarakat dalam perencanaan JSA?

N: Sejauh ini ruang public/masyarakat tidak pernah dilibatkan dalam perencanaan JSA

2. P: Apakah lembaga Anda pernah diajak ikut membahas rencana JSA?

- N: Tidak pernah
3. P: Bagaimana peran lembaga anda dalam mensosialisasikan kebijakan ini
- N: Dalam rangka sosialisasi kebijakan ini lembaga kita tidak pernah dilibatkan. Cuma melalui RRI Sungailiat saya mengingatkan pemkot untuk mengkaji ulang kebijakan tersebut
4. P: Menurut Anda apakah kebijakan JSA sudah tepat diterapkan saat ini?
- N: Sebenarnya untuk sekarang ini JSA belum tepat diterapkan, karena kebijakan tersebut tidak diikuti dengan (penyiapan) jalan alternatif sehingga di ruas jalan tertentu menimbulkan kemacetan
5. P: Menurut Anda, dampak apakah yang ditimbulkan dari kebijakan ini?
- N: Dampaknya yang dirasakan masyarakat sekarang semakin jauh untuk mencapai tempat keramaian
6. P: apakah lembaga Anda pernah menerima pengaduan dari masyarakat terkait kebijakan JSA ini, berapa kali atau berapa banyak?
- N: Lembaga kita tidak pernah menerima pengaduan dari masyarakat, namun keluhan melalui acara di RRI sudah banyak
7. P: Apakah lembaga Anda (LSM) mendukung kebijakan tersebut?
- N: Lembaga kita tidak mendukung karena belum tersedianya jalan alternative, jalan di Pangkalpinang masih relatif pendek sehingga kami merasa belum perlu adanya JSA
8. P: Apa saran Anda kepada Pemkot ?
- N: Seharusnya Pemkot melibatkan masyarakat dalam membuat suatu kebijakan apalagi (termasuk) legislative, karena semua kebijakan itu pasti bermuara kepada masyarakat juga

Transkrip Wawancara dengan 15 Informan Pengguna Jalan (Masyarakat Umum)

Nama-nama Informan : Aprianto (38 tahun, juru parkir), Garsia (41 tahun, pekerja bengkel), Neli (36 tahun, karyawan biro ekspedisi), Afrizal (38 tahun, swasta), Epi (39 tahun, guru senam), Rosmawati (50 tahun, IRT), Iryani (40 tahun, swasta), Suryadi (39 tahun, PNS), Fauzi (34 tahun, PNS), Supriyadi (42 tahun, PNS), Muhtasor (40 tahun, pegawai Bank

Sumsel), Aprilia (siswa SLTA, 17 tahun), Paradiba (siswa SLTA, 18 tahun), Sintauli (40 tahun, swasta), Agus (33 tahun, swasta).

1. P: Bagaimana menurut Anda tentang kebijakan JSA ini ?

N: Kalau dari Jalan Sudirman ke Jl Masjid Jamik tidak masalah, Cuma kami bingung dari Jalan Mentok ke pasar susah jadinya muter dan jauh. Sebaiknya tidak usah dirubah, Pangkalpinang kan kecil. Sebaiknya nanti aja JSA-nya. Ini belum tepat.... (Aprianto, 38 tahun, tukang parkir)

"Saya bingung kalau mau ke pasar dari Jalan Mentok, susah jalannya jadinya harus berputar dan jauh. Pangkalpinang kan hanya kota kecil. belum tepat ada JSA" (Neli, 36 tahun, karyawan ekspedisi)

Catatan: 13 informan lainnya menjawab hampir senada

2. P: Darimana Anda mengetahui tentang kebijakan JSA ini (apakah dari Koran, radio, atau mendengar dari orang lain) ?

N: Saya mendengar dari teman (jawaban Aprianto, Garsia, Neli, Paradiba, Aprilia)

Saya mengetahuinya dari surat kabar (Afrizal, Epi, Rosmawati, Iryani, Suryadi, Fauzi, Suryadi, Muhtasor, Aprilia, Paradiba, Sintauli, Agus

3. P: Menurut Anda apakah sosialisasi yang dilakukan Pemkot sudah maksimal ?

N: Menurut saya sosialisasi yang dilakukan Pemkot belum cukup. Memang dalam hal ini tidak soal untung rugi, tetapi kami dengan adanya JSA merasa perjalanan kami jadi jauh..." (Afrizal (38 tahun, swasta)

Catatan: 14 informan lainnya menjawab senada bahwa sosialisasi yang dilakukan Pemkot belum maksimal.

**PEDOMAN WAWANCARA NARASUMBER/PIMPINAN EKSEKUTIF
PERENCANAAN KOTA YANG PARTISIPATIF DAN KOMUNIKATIF
(STUDI KASUS DI KOTA PANGKALPINANG)**

I. IDENTITAS INFORMAN

NAMA :
JENIS KELAMIN :
PEKERJAAN :
PENDIDIKAN :

II. PENJELASAN

- 1) Mohon jawaban diberikan sesuai keadaan yang sebenarnya
- 2) Jawaban Bapak/Ibu akan Kami jamin kerahasiaannya sesuai dengan kode etik penelitian

Atas kesediaan Bapak/Ibu dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian ini, kami ucapkan terima kasih.

III. DAFTAR PERTANYAAN

1. Bagaimana proses perencanaan kebijakan di pemerintah kota khususnya dalam hal kebijakan jalan satu arah (JSA) ?
2. Apa pertimbangan penerapan JSA?
3. Apa tujuan awal kebijakan ini ? Kaitannya dengan RTRW, apa peruntukan Jalan Sudirman?
4. Sejauh mana pelibatan pihak lain (DPRD, LSM, dll) dalam perumusan kebijakan JSA?
5. Apa kendala dalam tahap perencanaan tersebut?
6. Apa upaya sosialisasi yang dilakukan pada tahap perencanaan?
7. Apakah timbul resistensi dari stakeholder terkait ketika rencana ini diumumkan?
8. Apakah kebijakan tersebut langsung ditetapkan atau diujicoba terlebih dahulu ?
9. Apakah ada masukan dari masyarakat terhadap rencana kebijakan tersebut, bagaimana respon pemkot?
10. Adakah upaya komunikasi politik yang dilakukan pemkot dalam kebijakan ini ?
11. Mengapa penerapan kebijakan JSA tahap I akhirnya disahkan walikota tanpa persetujuan DPRD?
12. Apa hasil monitoring dan evaluasi dari JSA tahap I?

**PEDOMAN WAWANCARA NARASUMBER DPRD KOTA
PERENCANAAN KOTA YANG PARTISIPATIF DAN KOMUNIKATIF
(STUDI KASUS DI KOTA PANGKALPINANG)**

I. IDENTITAS INFORMAN

NAMA :
JENIS KELAMIN :
PEKERJAAN :
PENDIDIKAN :

II. PENJELASAN

- 1.) Mohon jawaban diberikan sesuai keadaan yang sebenarnya
- 2.) Jawaban Bapak/Ibu akan Kami jamin kerahasiaannya sesuai dengan kode etik penelitian

Atas kesediaan Bapak/Ibu dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian ini, kami ucapkan terima kasih.

III. DAFTAR PERTANYAAN

10. Bagaimana sikap awal DPRD terhadap rencana kebijakan JSA?
11. Apakah DPRD dilibatkan sejak tahap perencanaan hingga realisasi?
12. Bagaimana peran DPRD dalam mensosialisasikan hal ini kepada masyarakat?
13. Apakah banyak masukan dari masyarakat kepada DPRD tentang kebijakan tersebut?
14. Bagaimana sikap DPRD ketika ada resistensi terhadap kebijakan tersebut?
15. Setelah direalisasikan, apa dampak kebijakan tersebut terhadap aspek sosial ekonomi masyarakat?
16. Apakah kebijakan JSA ini adalah solusi paling tepat untuk jangka pendek?
17. Untuk jangka panjang apa sebenarnya solusi paling tepat untuk penataan ruang di Pangkalpinang khususnya sektor transportasi?
18. Bagaimana koordinasi dan komunikasi selama ini antara DPRD-Pemkot dalam hal perencanaan kota?

**PEDOMAN WAWANCARA INFORMAN TERPILIH (LSM,ORMAS)
PERENCANAAN KOTA YANG PARTISIPATIF DAN KOMUNIKATIF
(STUDI KASUS DI KOTA PANGKALPINANG)**

I. IDENTITAS INFORMAN

NAMA :
JENIS KELAMIN :
PEKERJAAN :
PENDIDIKAN :

II. PENJELASAN

- 1.) Mohon jawaban diberikan sesuai keadaan yang sebenarnya
- 2.) Jawaban Bapak/Ibu akan Kami jamin kerahasiaannya sesuai dengan kode etik penelitian

Atas kesediaan Bapak/Ibu dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian ini, kami ucapkan terima kasih.

III. DAFTAR PERTANYAAN

9. Sejauh mana keterlibatan masyarakat dalam perencanaan JSA?
10. Apakah lembaga Anda pernah diajak ikut membahas rencana JSA?
11. Bagaimana peran lembaga anda dalam mensosialisasikan kebijakan ini?
12. Menurut Anda apakah kebijakan JSA sudah tepat diterapkan saat ini?
13. Menurut Anda, dampak apakah yang ditimbulkan dari kebijakan ini?
14. Jika lembaga Anda mendukung kebijakan tersebut, apa alasannya?
15. Jika lembaga Anda menentang penerapan kebijakan tersebut, mengapa?
16. Apa saran Anda kepada pemkot dalam hal kebijakan ini ?

**PEDOMAN WAWANCARA INFORMAN TERPILIH (Masyarakat Pengguna Jalan)
PERENCANAAN KOTA YANG PARTISIPATIF DAN KOMUNIKATIF
(STUDI KASUS DI KOTA PANGKALPINANG)**

I. IDENTITAS INFORMAN

NAMA :
JENIS KELAMIN :
PEKERJAAN :

II. PENJELASAN

- 3.) Mohon jawaban diberikan sesuai keadaan yang sebenarnya
- 4.) Jawaban Bapak/Ibu akan Kami jamin kerahasiaannya sesuai dengan kode etik penelitian

Atas kesediaan Bapak/Ibu dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan penelitian ini, kami ucapkan terima kasih.

III. DAFTAR PERTANYAAN

1. Bagaimana menurut Anda tentang kebijakan JSA ini
2. Darimana Anda mengetahui tentang kebijakan JSA ini (apakah dari Koran, radio, atau mendengar dari orang lain) ?
3. Menurut Anda apakah sosialisasi yang dilakukan Pemkot sudah maksimal ?

UNIVERSITAS TERBUKA

CURRICULUM VITAE

A. DATA PRIBADI

- a) Nama : Yuli Tirtariandi El Anshori , SIP, M.AP
- b) Alamat
 - 1) Alamat Kantor: FISIP Universitas Terbuka, Jalan Cabe Raya, Pondok Cabe, Ciputat 15418, Tangerang Selatan, Banten.
 - 2) Alamat Rumah: Villa Perwata Blok E no 2, Serua, Bojongsari, Depok
- c) Telepon : 7490941 pes. 1907
- d) e-mail : yulitirta@ut.ac.id

B. RIWAYAT PENDIDIKAN

- a) Tahun 1983 : Lulus TK Aisyah, Pangkalpinang
- b) Tahun 1989 : Lulus SD Muhammadiyah I, Pangkalpinang
- c) Tahun 1992 : Lulus SMPN 2 Pangkalpinang
- d) Tahun 1995 : Lulus SMAN 1 Purwokerto
- e) Tahun 2001 : Lulus Strata-1 Ilmu Hubungan Internasional, Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
- f) Tahun 2005 : Lulus Strata-2 Ilmu Administrasi Publik, PPs Universitas Terbuka

C. RIWAYAT PEKERJAAN:

- a) Tahun 2001-2006 : Wartawan Harian Pagi Babel Pos (Jawa Pos Group)
- b) Tahun 2006 - Sekarang : Staf Pengajar Program Studi Ilmu Administrasi Negara , Fakultas Ilmu-Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Terbuka, Pondok Cabe.

D. RIWAYAT JABATAN

- a) Tahun 2007 – Tahun 2010 : Koordinator Registrasi dan Pengujian UPBJJ-UT Serang, Universitas Terbuka,

E. Karya Ilmiah

- a) Citizen Journalism dan Implikasinya bagi kualitas pelayanan publik (makalah pada Semnas FISIP, 2010)
- b) Editor Buku "Meretas Kebijakan Pro Pendidikan" (sebuah risalah penelitian, 2007)

- c) Pemekaran Wilayah dan Peningkatan Kesejahteraan (makalah pada seminar internal Fisip UT, 2007)
- d) Skripsi berjudul "Terorisme Politik dalam Penyelesaian Konflik Irlandia Utara", 2001
- e) Tesis berjudul "Hubungan Pengembangan Wilayah Kota Pangkalpinang dengan Pelayanan Publik" (2005)
- f) Makalah berjudul Ketidakpatutan (Perilaku Fraud) pada SANKRI, disampaikan pada Seminar ASIAN di Yogyakarta, Maret 2011
- g) Makalah *Pengorganisasian Musrenbangdes di Desa Kalongsawah Kecamatan Jasinga Kab. Bogor* disampaikan pada Seminar ASIAN di Yogyakarta, Maret 2011 (bersama Drs Ayi Karyana, M.Si)
- h) Laporan Penelitian : *Gaya dan Peran Kepemimpinan dalam E-Business (Kasus GramediaShop Jakarta)*, sebagai ketua tim, disampaikan dalam seminar bertema "Meningkatkan Budaya Akademik melalui Peningkatan Kompetensi Penelitian " di UTCC 21-22 Desember 2010
- i) Artikel pada majalah Komunika dengan Judul : *Mengubah Budaya Organisasi Publik* (Komunika, No 48/Tahun XVII/2010)

F. Artikel Populer di Media Massa

- 1) *Permissi Anak Muda Mau Lewat* (Harian Banten Raya Post, Rabu 4 Juni 2008)
- 2) *Iklan Capres dan Opini Publik* (Harian Radar Banten, Sabtu 20 Desember 2008).
- 3) *Wasit Sepakbola dan Politik* (Banten Raya Post, Rabu 17 Desember 2008).
- 4) *Mahalnya Harga Pemekaran* , (Banten Raya Post, Rabu 4 Maret 2009)
- 5) Artikel judul: *Pelayanan Publik yang Unggul* (Radar Bangka, Jumat 6 Agustus 2010)
- 6) *Kasus Puncak dan Ironi Kebijakan Publik* (Radar Bangka, Jumat 3 September 2010)
- 7) *Lima Hari Melayani Publik* (Radar Bangka, Jumat 2 Juli 2010)
- 8) *Lunturnya Etika dan Rasa Malu* (Radar Bangka, Jumat 1 Oktober 2010)
- 9) *Susahnya Jadi Birokrat* (Radar Bangka, Jumat 14 Januari 2011)
- 10) *Dolphin Island dan Isu Kebijakan* (Radar Bangka, Jumat 11 Februari 2011)

G) Kegiatan Pengabdian masyarakat

1. Kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat berupa Program Bantuan Sosial Bidang Pengelolaan Sampah di Kelurahan Pondok Cabe Udik dan Pondok Cabe Ilir pada bulan Oktober-Desember 2010
2. Kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat berupa Penyuluhan dan Pembuatan Lubang Resapan Biopori di Kelurahan Pondok Cabe Ilir pada tanggal 14 Januari 2011
3. Sebagai Penyuluh pada Kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat FISIP-UT di Kecamatan Cinangka Kab. Serang pada Tanggal 17 Januari 2009
4. Sebagai fasilitator pada kegiatan Abdimas FISIP UT di Cipanas Bogor, Juli 2011

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

A. IDENTITAS

1. Nama Lengkap : Ayi Karyana
2. Tempat/Tanggal lahir : Garut, 17 Agustus 1961
3. Agama : Islam
4. Status Perkawinan : Kawin
5. Alamat Rumah : Komplek Karang Pawitan
Jalan Raya Sipak Blok 04/06 No. 55
Jasinga-Bogor 16670
HP 08129453291
6. Alamat Kantor : Jalan Cabe Raya Pondok Cabe Pamulang
Tangerang Selatan 15418.
Telp. (021) 7490941 pes. 1997.

B. RIWAYAT PENDIDIKAN

1. SDN Cisompet I Garut, 1973
2. SMP Cisompet Garut, 1976
3. STMN Jurusan Bangunan Gedung, Garut, 1980
4. Akademi Teknologi Mandala Departemen Teknik Sipil Bandung, 1983
5. PGSMTP Tertulis Ilmu Pengetahuan Sosial (IPS) Bandung, 1987
6. S1-Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) Universitas Terbuka, Jakarta, 1990
7. S2-Ilmu Administrasi, Program Pascasarjana Universitas Padjadjaran (UNPAD) Bandung, 2005.

C. KURSUS DAN PELATIHAN

1. Tahun 1992, mengikuti internship Dosen Muda (Pekerti) di UT-Jakarta.
2. Tahun 1996, mengikuti pelatihan Program Akreditasi Tutor (PAT-UT) Universitas Terbuka di Jakarta.
3. Tahun 1997, mengikuti Penataran *Applied Aproach* (AA) yang diselenggarakan Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi-UT di Wisma Kinasih Bogor.
4. Tahun 2001, mengikuti pelatihan Tutorial Elektronik yang diselenggarakan Universitas Terbuka di Jakarta.
5. Tahun 2001, mengikuti pelatihan Transformasi Manajemen bagi PD, Kajur, Kaprog, Kapus, Kabag, Kabid&KaUnit di Universitas Terbuka, Jakarta.
6. Tahun 2002, mengikuti pelatihan Penelitian Evaluatif di Universitas Terbuka, Jakarta.
7. Tahun 2005, mengikuti pelatihan penulisan proposal untuk Kompetisi Hibah Bersaing yang diselenggarakan oleh Unit Pengembangan SDM-UT di Jakarta.
8. Tahun 2009, mengikuti pelatihan Sosialisasi Tata Kelola Keuangan, Pengendalian Intern dan Pengelolaan Aset UT yang diselenggarakan oleh Pusat Pengembangan SDM UT di Jakarta.
9. Tahun 2009, mengikuti pelatihan *Successful Marketing*, di selenggarakan oleh Arsyadi & Font Raket Consulting bekerja sama dengan UT di Jakarta.
10. Tahun 2010, mengikuti pelatihan Audit Internal Satuan Pengendali Internal Tingkat Dasar, diselenggarakan PSDM UT-BPK RI di Jakarta.
11. Tahun 2010, mengikuti pelatihan Pembentukan Tim Inti Pelatih Tutor UT Pusat yang diselenggarakan PPSDM-UT di Jakarta.

12. Tahun 2010, mengikuti pelatihan *Lead Auditor in Quality Management Systems ISO 9001:2008*, dalam bidang *RABQSA-AU Management Systems Auditing, RABQSA-QM Quality Management Systems and RABQSA-TL Leading Management Systems Audit Teams* diselenggarakan oleh SAI Global di Jakarta, besertifikat.

D. RIWAYAT PEKERJAAN

1. 1982-1983, karyawan di PT. Jembar Surya Developer/Kontraktor Bangunan di Bandung
2. 1984-1990, Guru SMP/SMA/Aliyah Muhammadiyah di Bogor
3. 1995-1998, Ketua Program SI Administrasi Pembangunan pada Jurusan Ilmu Administrasi FISIP Universitas Terbuka Jakarta
4. 1998-2002, Ketua Program S1-Ilmu Pemerintahan pada FISIP Universitas Terbuka Jakarta
5. 2007-2008, Ketua Program Studi S1-Ilmu Administrasi Negara FISIP UT Jakarta
6. 2008-2009, Kepala UPBJJ-UT Banda Aceh
7. 1992-sekarang, Dosen matakuliah Sistem Administrasi Negara KRI; Organisasi dan Manajemen; Manajemen Pemerintahan; pada program S1 jurusan Ilmu Administrasi-FISIP UT dan Program Pasca (S2) MAPU mulai 2005 di UT.

E. SEMINAR YANG PERNAH DIADAKAN/DIHADIRI

1. Ketua Pelaksana dalam Seminar Nasional tentang Pengembangan Sistem Manajemen Pemerintahan Yang Modern, UT Jakarta, 22-23 Desember 1997.
2. Wakil Ketua Pelaksana dalam Seminar tentang Pemanfaatan Teknologi Komunikasi, UT Jakarta, 31 Maret 1995.
3. Peserta dan Notulis dalam Seminar Nasional tentang Desentralisasi Sebagai Realisasi Kedaulatan Rakyat, UT Jakarta, 23 November 1998.
4. Pemakalah dalam Seminar Nasional tentang Memuaskan Badan Eksekutif dan Publik (Studi Kasus Pelayanan Publik) di Universitas Terbuka-Jakarta, 21 Oktober 2001.
5. Pemakalah dalam seminar intern tentang Perilaku Pelayanan Publik (Dalam Pandangan Teori Organisasi dan Administrasi) di FISIP-Universitas Terbuka, 2001.
6. Peserta dalam Seminar Nasional tentang Sistem Pemerintahan Desa di Tegal yang diselenggarakan oleh STPDN Bandung-Pemda Tegal-Jawa Tengah, 28 Maret 2001.
7. Pemakalah dalam seminar intern tentang Kajian Terhadap Sistem Pemerintahan Presidensial di Indonesia dan Amerika Serikat di FISIP-Universitas Terbuka, 2002.
8. Pemakalah dalam seminar intern tentang Kajian Terhadap Prospek Penyelenggaraan Otonomi Daerah di FISIP-Universitas Terbuka, 2002.
9. Pemakalah dalam seminar intern tentang Konsep Dasar Pemerintahan Daerah di FISIP-Universitas Terbuka, 2002.
10. Pemakalah dalam Seminar Nasional tentang Pembaharuan Administrasi Sebagai Jawaban Terhadap Perkembangan Global di Universitas Terbuka-Jakarta, 20 Juni 2002.
11. Pemakalah dalam Seminar tentang Pengorganisasian Diperdagin Kabupaten Cianjur di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Terbuka-Jakarta, 21 September 2005.
12. Pemakalah dalam Seminar tentang Reformasi Konstitusi Setengah Hati (Kasus Pembentukan Dewan Perwakilan Daerah) di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Terbuka-Jakarta, 12 Desember 2005.
13. Pemakalah dalam Seminar tentang Urgensi Kebijakan Publik (Kasus Penerbitan Peraturan Daerah) di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Terbuka-Jakarta, 22 Februari 2006.

14. Tim *Teaching Grant* Pengembangan Kits Tutorial Matakuliah IPEM4320 Sistem Pemerintahan Indonesia, Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi Proyek TPSDP-ISS-P3AI Universitas Terbuka, 2006.
15. Pemakalah dalam seminar penelitian UT dengan judul: "*Kompetensi Tutor Melaksanakan Tutorial Tatap Muka pada Program SI PGSD di UPBJJ-UT Banda Aceh*, tanggal 10 Desember 2009 di UTCC Jakarta.
16. Pemakalah dalam seminar penelitian UT dengan judul: "*Pengorganisasian Musrenbangdes di Desa Kalongsawah Kecamatan Jasinga Kab. Bogor*, tanggal 21-22 Desember 2010 di UTCC Jakarta.

F. PENELITIAN, KARYA ILMIAH DAN PENULISAN BUKU

1. Laporan Penelitian: Pengetahuan dan Keinginan Siswa Kelas III SMTA di Kabupaten Bogor Bagian Barat Terhadap Pendidikan di Universitas Terbuka. Lembaga Penelitian-UT. Jakarta 1996.
2. Laporan Penelitian tentang Studi Penerapan UU. No. 5 Tahun 1979 Ditinjau Dari Aspek Otonomi Desa di Desa Sipak Kecamatan Jasinga Kabupaten DT. II Bogor. Pusat Studi Indonesia-Universitas Terbuka. Jakarta 1997.
3. Laporan Penelitian tentang Strategi Kepala UPBJJ UT Dalam Rangka Peningkatan Kinerja Penyelenggaraan Pendidikan Jarak Jauh di Daerah Kerjanya (Kasus di UPBJJ-UT Bogor), Lembaga Penelitian Universitas Terbuka, Jakarta 2001.
4. Laporan Penelitian tentang Prospek Penerimaan Retribusi Terminal dan Retribusi Pasar Terhadap Pendapatan Asli Daerah (PAD) Kabupaten Sukabumi Provinsi Jawa Barat, Laboratorium FISIP Universitas Terbuka, Jakarta, 2002.
5. Laporan Penelitian tentang Pengaruh Pengorganisasian Terhadap Kinerja Pengelolaan Retribusi Pasar di Dinas Perdagangan dan Industri Kabupaten Cianjur. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Terbuka, Jakarta. 2005.
6. Jurnal Organisasi dan Manajemen-LPPM Universitas Terbuka, Pengaruh Pengorganisasian Kinerja Pengelolaan Retribusi Pasar di Dinas Perdagangan dan Industri Kabupaten Cianjur, Edisi I, Desember 2005.
7. Laporan Penelitian tentang Pengaruh Iklim Organisasi Terhadap Produktivitas Kerja di UPTD Pendidikan TK/SD Kecamatan Jasinga Kabupaten Bogor. Pusat Keilmuan-LPPM UT, Jakarta. 2007.
8. Laporan Penelitian tentang Pengaruh Implementasi Kebijakan Anggaran Terhadap Kualitas Pelayanan Pendidikan Dasar di Kabupaten Cianjur. LPPM-UT, Jakarta. 2008.
9. Laporan Penelitian tentang Koordinasi dan Efektivitas Pelaksanaan Otonomi Daerah Dalam Urusan Pendidikan di Kabupaten Cianjur. LPPM-UT, Jakarta. 2008.
10. Jurnal Administrasi Publik-Jurusan Ilmu Administrasi Negara FISIP Universitas Nusa Cendana Kupang NTT, Implementasi Pelayanan Publik (Kebijakan, Kompetensi, Teknologi Informasi dan Komunikasi, dan Strategi), Volume 8. No. 1 Oktober 2009.
11. Laporan Penelitian tentang Pengorganisasian Musrenbangdes di Desa Kalongsawah Kec. Jasinga Kabupaten Bogor, LPPM-UT. Jakarta. 2010.

G. KEGIATAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT

1. Melaksanakan penyuluhan tentang Penyuluhan Keterampilan Manajerial Bagi Pengurus Lembaga Kemasyarakatan Desa dan Sosialisasi UU. No. 32 Tahun 2004 tentang Hal Yang Mengatur Desa di Desa Sipak Kecamatan Jasinga Kabupaten Bogor Tahun 2005.
2. Melaksanakan kegiatan pengabdian kepada Masyarakat pada kegiatan Pelatihan Singkat Peningkatan Motivasi di Kelurahan Karang Tengah, Kecamatan Gunung Puyuh di Kota Sukabumi, pada tanggal 25 Juli 2009.