

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Salah satu perubahan penting yang terjadi pada tatanan kehidupan dan pola pemerintahan bangsa Indonesia yang ditandai dengan diberlakukannya Undang-Undang No. 22 Tahun 1999 dan Undang-Undang No.25 Tahun 1999 merupakan titik awal berjalannya otonomi daerah, yaitu berupa reformasi pemerintahan daerah dan reformasi pengelolaan keuangan daerah di Indonesia. Misi utama dari kedua undang-undang tersebut adalah untuk menghasilkan dua manfaat, yaitu: pertama, mendorong peningkatan partisipasi, prakarsa, dan kreativitas masyarakat dalam pembangunan, serta mendorong pemerataan hasil-hasil pembangunan di seluruh daerah. Kedua, memperbaiki alokasi sumber daya produktif melalui pergeseran peran pengambilan keputusan publik ke tingkat pemerintah yang lebih rendah.

Undang-undang No.22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah adalah salah satu landasan yuridis bagi pengembangan otonomi daerah di Indonesia. Dalam undang-undang ini disebutkan bahwa pengembangan otonomi pada daerah kabupaten dan kota

diselenggarakan dengan memperhatikan prinsip-prinsip demokrasi, peran serta masyarakat, pemerataan, dan keadilan, serta memperhatikan potensi dan keaneka-ragaman Daerah.¹

Dengan demikian jelas bahwa pemerintah daerah mempunyai kewenangan yang mencakup seluruh bidang pemerintahan, dan pemerintah daerah berhak sepenuhnya untuk menentukan arah kebijakan untuk pelaksanaan pembangunan tanpa campur tangan dari pemerintah pusat.

Dalam rangka untuk meningkatkan pendapatan asli daerah, masing-masing daerah sering bertumpu pada masing-masing sektor yang menjadi andalan bagi daerah tersebut. Bagi sebagian daerah di Indonesia, sumber daya alam berupa hasil bumi dan objek pariwisata memegang peranan penting sebagai sektor andalan untuk menyokong pendapatan asli daerah. Karena telah terbukti dengan adanya sumber daya alam dan objek pariwisata pemasukan kas daerah semakin bertambah dalam bentuk retribusi daerah serta pajak.

Dari sekian banyak daerah yang memanfaatkan hasil kekayaan daerahnya, hanya beberapa daerah yang memanfaatkan objek pariwisata sebagai sumber pendapatan asli daerah. Dikarenakan daerah tersebut memiliki daya tarik tersendiri yang tidak dimiliki oleh daerah lain. Apalagi daerah tersebut merupakan daerah yang memiliki

¹ Mardiana, *Otonomi dan Manajemen Keuangan Daerah*, Andi Yogyakarta, 2004, hal. 9

banyak sektor pariwisata yang dapat menjadi tumpuan dan harapan untuk dijadikan nilai jual bagi daerah tersebut.

Salah satu daerah yang menjadikan pariwisata sebagai andalan bagi pendapatan asli daerah yaitu Kota Mataram sebagai ibukota dari Provinsi Nusa Tenggara Barat. Dimana di beberapa tempat yang ada di Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki daya tarik wisata tersendiri, baik itu dari kekayaan alamnya, maupun dari kekayaan budayanya yang unik dan menarik, khususnya di sektor taman wisata alam laut.

Dari Hasil kegiatan promosi yang dilakukan oleh sejumlah pejabat Pemerintah Daerah Provinsi NTB dibidang sektor pariwisata dapat dikatakan menggembirakan. Betapa tidak sektor pariwisata Provinsi Nusa Tenggara Barat (NTB) kini bergerak maju hingga pemasaran pariwisata setempat menembus 17 negara sebagai pasar utama. Ke-17 negara tersebut ialah Singapura, Jepang, Taiwan, Malaysia, Korea, Jerman, Amerika Serikat, Belanda, Inggris, Hongkong, Italia, Filipina, Swiss, Selandia Baru, Kanada, Thailand dan Australia. Beragam daya tarik kepariwisataan NTB, seperti kawasan Pantai Senggigi, ada di pasar wisata 17 negara itu.²

² www.pusatjurnalonline.com, Kamis 20 September 2007

Pasar-pasar utama pariwisata NTB itu diperlukan karena pangsa pasar pariwisata NTB dinilai masih sangat rendah sehingga memerlukan berbagai upaya untuk peningkatannya. Masih rendahnya pasar pariwisata NTB disebabkan pembangunan pariwisata di daerah itu masih tergolong berumur muda sehingga wisatawan yang mengenal berbagai objek wisata NTB relatif masih terbatas. Selain itu, NTB bukan pintu masuk utama ke Indonesia, walaupun NTB mempunyai jalur penerbangan langsung Singapura dan Malaysia, namun kepastiannya masih sangat terbatas dibanding Bandara Ngurah Rai Bali, yang menjadi pintu masuk utama ke Indonesia.

Di NTB terdapat 15 kawasan pariwisata yang telah ditetapkan sebagai daerah tujuan wisata, namun belum juga menunjukkan perkembangan yang berarti. Dari 15 kawasan pariwisata, sembilan berada di Pulau Lombok dan enam di Sumbawa, namun yang berkembang hanya kawasan Pantai Senggigi di Lombok Barat, Kuta di Lombok Tengah, dan Pulau Moyo di Sumbawa.³

Daya tarik lain yang ditawarkan Provinsi Nusa Tenggara Barat selain sektor pariwisata yaitu kekayaan budayanya yang unik. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya Masjid yang berdiri megah hampir di setiap desa dengan memiliki dua sampai tiga masjid dalam satu desa

available for individuals or groups that are travelling away from home".⁴

Berdasarkan pengertian tersebut diatas dapat diartikan bahwa pariwisata adalah kombinasi dari beberapa aktivitas, pelayanan, dan industri yang memberikan pengalaman perjalanan : transportasi, akomodasi, tempat makan dan minum, aktivitas belanja, hiburan, fasilitas untuk beraktivitas, dan pelayanan jasa lainnya yang tersedia untuk individual maupun kelompok orang yang melakukan perjalanan. Untuk memperkenalkan dan melakukan perjalanan sebagai kegiatan pariwisata perlu adanya kegiatan pemasaran untuk mempromosikan produk wisata tersebut sehingga para wisatawan lebih mengenal objek dan daya tarik wisata yang akan dikunjunginya.

Dari pernyataan tersebut diatas maka, pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat perlu melakukan rencana strategis guna meningkatkan kepariwisataan yang ada di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Salah satu dari rencana strategis yang dilakukan oleh Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat dapat dilihat dari Kajian Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Nusa Tenggara Barat periode tahun 2006-2020. Dan salah satu arahan rencana Pemerintah Provinsi Nusa Tenggara Barat mengenai RTRW adalah

⁴ Charles R. Coaldson, Ritchie & Robert *Tourism Principles, Jobs, Wlity and Some Inc. Practices*

pengembangan kawasan budidaya baru. Salah satu poin yang tertuang pada RTRW tersebut yaitu pembangunan Bandara Baru Pujut⁵. Pembangunan Bandara baru dirasa merupakan pilihan yang sangat tepat, mengingat kunjungan wisatawan yang masuk melalui Bandar Udara Selaparang terus mengalami peningkatan yang signifikan yaitu sebesar 84% bila dibandingkan melalui penyebrangan laut yang hanya 16%.

Keseriusan Pemerintah Provinsi NTB untuk meningkatkan pelayanan di sektor pariwisata kini tengah pada proses pelaksanaan, hal ini terlihat dari adanya pengembangan pembangunan Bandar Udara di Lombok Tengah, yang ditetapkan dengan keputusan Bupati Kepala Daerah Tk. II Lombok Tengah : 593.8/401/01 tanggal 25 Nopember 1994 tentang pemberian persetujuan penetapan lokasi untuk kepentingan umum dalam rangka pembangunan lapangan terbang Internasional di Kabupaten Daerah Tk. II Lombok Tengah.

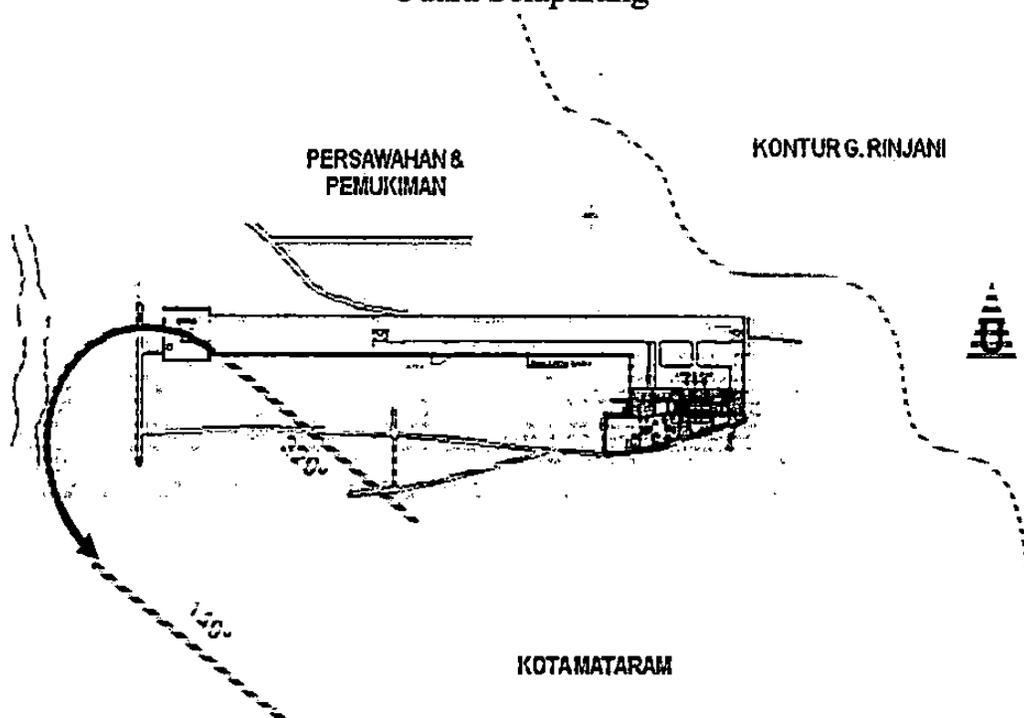
Bandar Udara di Pulau Lombok perlu dikembangkan sesuai dengan kebutuhan Bandara Internasional, dan diharapkan dapat menjadi bandara asal dan tujuan perjalanan orang dari dan ke luar negeri. Bandar Udara yang ada yaitu Bandar Udara Selaparang mempunyai beberapa kendala/permasalahan untuk dikembangkan

sehingga mengharuskan Bandar Udara harus dipindah, dengan pertimbangan antara lain :

1. Sektor pariwisata sangat mempengaruhi perkembangan Ekonomi NTB.
2. Untuk meningkatkan sektor pariwisata diperlukan pesawat berbadan lebar sehingga dapat menjangkau pasar Australia, Jepang, Taiwan, dan Korea.
3. Kendala teknis operasional penerbangan pada kawasan pendekatan dan lepas landas, kawasan di bawah permukaan kerucut dan kawasan horizontal luar dalam terdapat penghalang berupa perbukitan disebelah utara dan sebelah timur ± 6 km terdapat kaki bukit. Sehingga Bandara Selaparang tidak memenuhi syarat (teknis, operasional) untuk menampung pesawat berbadan lebar, meskipun fasilitasnya ditingkatkan.
4. Letak Bandara Selaparang di dalam kota menghambat perkembangan kota dan menimbulkan gangguan serta potensi bahaya terhadap lingkungan.
5. Fasilitas Airsaide maupun Landside Bandar Udara yang saat ini hanya mampu didarati B.737-400 atau sejenis secara terbatas (sangat erat kaitannya dengan ketersediaan lahan).
6. Perpanjangan Runway menjadi 2.500 m ke arah Barat harus membebaskan kawasan perdagangan/ruko, kuburan cina, dan jalan menuju ke Senggigi seluas ± 136.000 m².
7. Perpanjangan Runway ke arah Timur tidak dimungkinkan ditinjau dari operasional penerbangan karena adanya obstacle kontur kaki Gunung Rinjani.
8. Pelebaran Runway Strip ke arah Utara memerlukan pembebasan pemukiman seluas ± 248.140 m².
9. Pelebaran Runway Strip ke arah Selatan mengakibatkan bergesernya Apron, Terminal dan Parkir Kendaraan sehingga perlu pembebasan kawasan pertokoan, perkantoran serta pemukiman dengan total luas 519.816 m².
10. Pelebaran Runway Strip mengakibatkan harus membangun Fasilitas Operasional Bandara (Tower, Control Tower, Tower, dan lain lain) yang baru

11. Karena keberadaannya sangat berarti bagi pembangunan seluruh potensi Sumber Daya Alam (SDA) maupun Pendapatan Asli Daerah (PAD) NTB.⁶

Gambar 1.1
Permasalahan Operasi Penerbangan Pada Pengembangan Bandar Udara Selaparang



Bila melihat maksud dan tujuan dari rencana pembangunan Bandara Internasional tersebut, sangat sejalan dengan apa yang telah direncanakan sebelumnya, yaitu untuk dapat mengembangkan potensi daerah Provinsi NTB di sektor Pariwisata. Hal ini dikarenakan banyak nilai positif atau keuntungan yang dapat diraih dari adanya pembangunan Bandara Udara baru tersebut.

⁶ Data dan Dina, *Perencanaan Pembangunan Provinsi NTB: Rencana Pembangunan Bandar Udara di Lombok*

Rencana pembangunan Bandar Udara Lombok Baru juga telah tercantum dalam rencana- rencana pengembangan wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Kabupaten Lombok Tengah, sejak kurang lebih 10 tahun yang lalu. Review Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi (RTRWP) NTB 2006-2020 mencantumkan pembangunan Bandar udara Lombok Baru sebagai:

1. Salah satu program strategis
2. Pendorong perkembangan ekonomi wilayah
3. Kawasan budidaya baru

Berkaitan dengan rencana pembangunan Bandar Udara Lombok Baru di Kabupaten Lombok Tengah, maka ruang sekitar Bandar Udara perlu mempunyai aturan pemanfaatan ruang. Aturan yang berkaitan dengan pengamanan fungsi ruang udara bagi aktifitas kebandar-udaraan. Aturan yang juga dimaksudkan untuk panduan pemanfaatan ruang, baik untuk ruang pengembangan maupun ruang-ruang yang berbahaya bagi pengembangan ruang (kemungkinan kecelakaan udara). Selain itu juga, Penyusunan Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) Kawasan Bandara Lombok Baru merupakan antisipasi terhadap rencana pembangunan Bandara Lombok Baru.

pengendalian pemanfaatan ruang, dipandang sangat strategis bagi panduan pengembangan pada kawasan bandara yang akan dibangun. Tidak hanya bagi pemerintah semata, tetapi juga bagi masyarakat sekitar yang secara langsung terkena dampak dari adanya pembangunan Bandar Udara Internasional tersebut.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis bermaksud mengadakan penelitian dengan judul **Analisis Implementasi Kebijakan Pemerintah Provinsi NTB, mengenai pembangunan Bandara Internasional di daerah Lombok Tengah**

B. PERUMUSAN MASALAH

Masalah adalah suatu kesulitan yang ditemui dan dihadapi oleh semua manusia dan untuk mengatasinya diperlukan cara atau jalan keluar. Dari latar belakang masalah diatas, maka penulis merumuskan masalah yang diharapkan dapat menjawab melalui penelitian ini. Adapun rumusan masalah tersebut adalah :

1. Bagaimanakah implementasi kebijakan Pemerintah Provinsi NTB mengenai pembangunan Bandara Internasional di daerah Lombok Tengah ?
2. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi implementasi pembangunan Bandara Internasional ?

C. TUJUAN dan MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan penelitian

- a. Untuk mengetahui permasalahan yang muncul di tengah-tengah masyarakat terhadap implementasi kebijakan Pemerintah Provinsi NTB mengenai pembangunan Bandara Internasional.
- b. Untuk mengetahui persepsi masyarakat pada umumnya dan masyarakat disekitar area pembangunan Bandara pada khususnya, terhadap kebijakan yang dibuat Pemerintah Provinsi NTB mengenai pembangunan Bandara Internasional.
- c. Untuk menilai apakah kebijakan mengenai pembangunan Bandara Internasioanal dapat dikatakan berhasil atau tidak, bila diukur melalui beberapa indikator atau kriteria evaluasi menurut William Dunn yang mencakup beberapa indikator : Efektifitas, Efisiensi, Kecukupan, Pemerataan, Responsifitas, dan Ketepatan.

2. Manfaat penelitian

a. Bagi Pemerintah

Memberikan masukan kepada Pemerintah Daerah dalam
untuk memecahkan masalah yang ditimbulkan dari

kebijakan yang telah diimplementasikan mengenai pembangunan Bandara Internasional.

b. Bagi Institusi Perguruan Tinggi

Diharapkan dapat memperkaya literatur yang mengkaji kebijakan, yaitu tentang analisis dan implementasi dari sebuah kebijakan.

c. Bagi Penulis

Memberikan wawasan kepada penulis tentang analisis implementasi dampak kebijakan serta mengetahui permasalahan-permasalahan yang muncul dari implementasi sebuah kebijakan. Dalam hal ini kebijakan Pemerintah Provinsi NTB mengenai pembangunan Bandara Internasional.

D. KERANGKA DASAR TEORI

1. Kebijakan Publik

Secara umum, istilah “kebijakan atau *policy*”⁷ dipergunakan untuk menunjuk perilaku seorang aktor (misalnya seorang pejabat, suatu kelompok, maupun suatu lembaga pemerintah) atau sejumlah aktor dalam suatu bidang kegiatan tertentu. Pada dasarnya terdapat banyak batasan atau

⁷ James Anderson, *Public Policy Making* (second ed., New York: Holt, Rinehart and Winston, 1970)

definisi mengenai apa yang dimaksud dengan kebijakan publik (public policy) dalam literatur ilmu politik. Salah satu definisi mengenai kebijakan publik diberikan oleh Thomas R. Dye yang mengatakan bahwa “...kebijakan publik adalah apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan,” bahwa kebijakan publik itu mencakup hal-hal yang diputuskan pemerintah untuk dikerjakan dan hal-hal yang diputuskan pemerintah untuk tidak dikerjakan atau dibiarkan. Dari definisi ini mengandung makna bahwa 1). Kebijakan publik dibuat oleh badan pemerintah bukan badan organisasi swasta. 2). Kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintah.⁸

Sementara menurut pendapat Chochran dan Malone mendefinisikan “...kebijakan publik sebagai suatu kajian terhadap keputusan-keputusan dan aksi-aksi pemerintah yang didesain untuk mengatasi masalah yang berkenaan dengan publik”. kebijakan publik terdiri dari keputusan politis dalam mengimplementasikan program-program dalam rangka mencapai tujuan sosial masyarakat. Keputusan-keputusan ini kemudian diharapkan mempresentasikan sebuah konsensus nilai. Kebijakan publik terdiri dari serangkaian rencana kerja atau program dan

tujuan secara tertulis yang memberikan gambaran tentang apa yang ingin kita capai dengan “sebuah kebijakan”. Tujuan itu juga menggambarkan tentang “apa dan siapa” yang akan terkena dampak (merasakan efek) dari kebijakan yang diambil oleh pemerintah⁹.

Dapat disimpulkan bahwa dalam prakteknya memang kebijakan publik dapat saja dipengaruhi oleh para aktor dan faktor-faktor lain di luar pemerintah. Akan tetapi berbicara mengenai kebijakan publik maka kita tidak akan lepas dari pembicaraan mengenai serangkaian aktifitas yang dilakukan oleh pemerintah dalam menjalankan fungsinya, serta maksud dan keputusan politis yang mempengaruhi dibalik aktifitas serta keputusan tersebut.

Dalam mempelajari ilmu tentang kebijakan publik ada sudut pandang yang secara implisit harus diperhatikan yaitu bahwa masyarakat dan kesejahteraan merupakan hal yang sangat penting. Bahwa kita harus mempelajari semua hal yang berkaitan dengan kekuatan/potensi yang mempengaruhi kesejahteraan individu pada khususnya dan masyarakat pada umumnya. Keinginan untuk memperbaiki sistem yang tersedia merupakan basis bagi kebijakan publik. Oleh karena itu untuk mencapai tujuan tersebut

maka beberapa ahli politik yang menaruh minat untuk mengkaji kebijakan publik membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik ke dalam beberapa tahap. Tujuan pembagian seperti ini adalah untuk memudahkan kita didalam mengkaji kebijakan publik. Namun demikian, beberapa ahli mungkin membagi tahap-tahap ini dengan urutan yang berbeda. Seperti misalnya, tahap penilaian kebijakan seperti yang tercantum dalam bagan dibawah ini.¹⁰

Gambar 1.2
Tahap-Tahap Kebijakan Publik.



a. Tahap penyusunan agenda

Para pejabat yang dipilih dan diangkat menempatkan masalah pada agenda publik. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali dan beberapa yang lain pembahasan untuk masalah tersebut ditunda untuk waktu yang lama.

b. Tahap Formulasi kebijakan

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif yang ada, sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini, masing-masing aktor akan bermain untuk mengemukakan pemecahan masalah terbaik.

c. Tahap adopsi kebijakan

Dari sekian banyak alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternatif kebijakan tersebut diadopsi dengan dukungan dari mayoritas legislatif, konsensus antara direktur lembaga atau keputusan pengadilan.

d. Tahap implementasi kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, program kebijakan yang telah diambil sebagai alternatif pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh unit-unit administrasi yang memobilisasikan sumberdaya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini berbagai kepentingan akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana, namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.

e. Tahap penilaian kebijakan publik.

Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi untuk melihat sejauh mana kebijakan

yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan publik pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. Dalam hal ini, memperbaiki masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu, ditentukanlah ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan publik telah meraih dampak yang diinginkan.

2. Analisis Kebijakan Publik

E.S. Quade mengemukakan bahwa asal muasal analisa kebijakan disebabkan banyaknya kebijakan yang tidak memuaskan. Begitu banyak kebijakan yang tidak memecahkan masalah kebijakan, bahkan menciptakan masalah baru. Sebagai contoh kebijakan pemerintah mengenai kenaikan tarif listrik, telepon, dan bahan bakar minyak (BBM) bukan membuat masalah yang dihadapi dapat terselesaikan dari dikeluarkannya kebijakan tersebut, melainkan menimbulkan masalah baru. Analisis kebijakan diperlukan, karena sebagian kebijakan yang dibuat oleh administrator publik tidak memuaskan.

Menurut Carl W. Patton dan David S. Savicky (1993) yang dengan gamblang menjelaskan bahwa "analisa kebijakan adalah tindakan yang diperlukan untuk dibuatnya sebuah kebijakan baik

kebijakan yang baru sama sekali, atau kebijakan yang baru sebagai konsekuensi dari kebijakan yang ada". Analisis kebijakan bekerja dalam sebuah lingkungan yang serba terbatas: waktu, informasi, bahkan pengetahuan. Analisis kebijakan adalah profesi yang sangat diperlukan oleh setiap pemimpin puncak diberbagai lembaga administrasi publik, pada setiap jenjang.¹¹

William Dunn (1992) mendefinisikan analisa kebijakan sebagai disiplin ilmu sosial terapan yang menerapkan berbagai metode penyelidikan, dalam konteks argumentasi dan debat publik, untuk menciptakan secara kritis, dan mengkomunikasikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan. Analisa kebijakan adalah sebuah bentuk kajian terapan untuk memperoleh pemahaman yang mendalam dari isu-isu sosial untuk dapat dikedepankan sebuah solusi yang lebih baik. Analisis kebijakan adalah proses intelektual yang mengawali perumusan kebijakan yang biasanya bersifat politis. Namun demikian, bukan berarti analisa kebijakan tidak memasukkan variabel politik didalamnya.¹²

Peran analisis kebijakan adalah memastikan bahwa kebijakan yang hendak diambil benar-benar dilandaskan atas

manfaat optimal yang akan diterima oleh publik, dan bukan asal menguntungkan pengambil kebijakan.

Selain memiliki kemampuan menganalisa suatu kebijakan, analisis kebijakan juga memiliki tahapan-tahapan didalam menganalisa suatu kebijakan diantaranya :

Tabel.1.1
Tahap Analisis Kebijakan

Tahap	Karakteristik
1. Perumusan Masalah	Memberikan informasi mengenai kondisi yang menimbulkan masalah.
2. Forecasting (peramalan)	Memberikan informasi mengenai konsekuensi dimasa mendatang dari diterapkannya alternatif kebijakan, termasuk apabila tidak membuat kebijakan.
3. Rekomendasi Kebijakan	Memberikan informasi mengenai manfaat bersih dari setiap kebijakan alternatif, dan merekomendasikan alternatif kebijakan yang memberikan manfaat bersih paling tinggi.
4. Monitoring Kebijakan	Memberikan informasi mengenai konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternatif kebijakan termasuk kendala-kendalanya.
5. Evaluasi kebijakan	Memberikan informasi mengenai kinerja atau hasil dari suatu kebijakan.

(Sumber : Ripley, 1985 : 49)

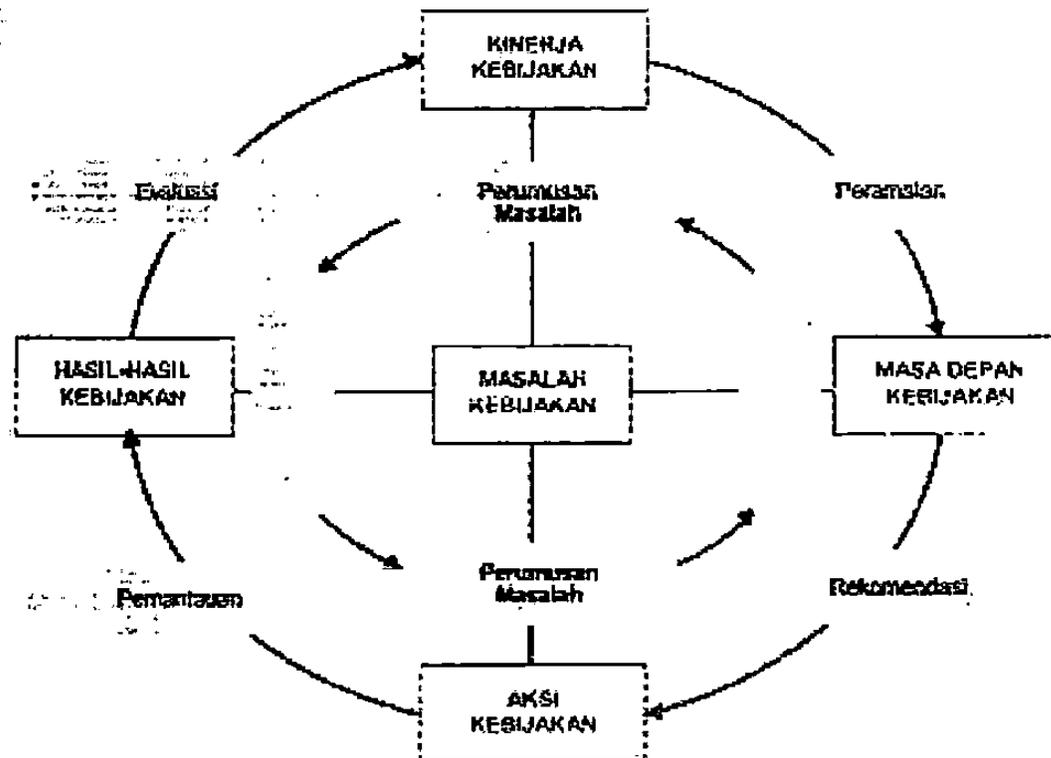
Dari beberapa penjelasan diatas, menjelaskan bahwa analisis

kebijakan merupakan proses keijian yang mencakup lima

komponen, dan setiap komponen dapat berubah menjadi komponen yang lain melalui prosedur metodologi tertentu seperti yang telah tertera diatas. Sebagai contoh, prosedur peramalan akan menghasilkan masa depan kebijakan, dan rekomendasi akan melahirkan aksi kebijakan, dan pemantauan akan menghasilkan hasil-hasil kebijakan, serta evaluasi akan melahirkan kinerja kebijakan.¹³ Melakukan analisis kebijakan berarti menggunakan kelima prosedur metodologi tersebut, yakni merumuskan masalah kebijakan, melakukan peramalan, membuat rekomendasi, melakukan pemantauan, dan melakukan evaluasi kebijakan, seperti gambar berikut :

¹³ Suharsano, M Si. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep Teori dan Aplikasi)*. Dusuptaka Delapian

Gambar 1.3
Analisa Kebijakan Yang Berorientasi Pada Masalah



(Sumber : Dunn, 1994:149)

Ada tiga hal pokok yang perlu diperhatikan dalam analisis kebijakan, yakni :

- a. Fokus utamanya adalah mengenai penjelasan kebijakan bukan mengenai anjuran kebijakan yang pantas.
- b. Sebab-sebab dan konsekuensi-konsekuensi dari kebijakan-kebijakan publik diselidiki dengan teliti dan dengan menggunakan metodologi ilmiah.
- c. Analisis dilakukan dalam rangka mengembangkan teori-

... yang dapat diandalkan tentang kebijakan

kebijakan publik dan pembentukannya, sehingga dapat diterapkan terhadap lembaga-lembaga dan bidang-bidang kebijakan yang berbeda. Dengan demikian, analisis kebijakan dapat bersifat ilmiah dan relevan bagi masalah-masalah politik sosial sekarang ini.¹⁴

3. Implementasi Kebijakan Publik

Kebijakan yang telah direkomendasikan oleh pembuat kebijakan bukanlah jaminan bahwa kebijakan tersebut pasti berhasil dalam implementasinya. Ada banyak variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan baik yang bersifat individual maupun yang kelompok atau institusi.

Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi kebijakan.

Keberhasilan implementasi kebijakan akan ditentukan oleh banyak variabel atau faktor, dan masing-masing variabel tersebut saling berhubungan satu sama lain. Untuk memperkaya pemahaman penulis tentang berbagai variabel yang terlibat didalam implementasi, maka penulis akan mencantumkan beberapa teori implementasi, seperti dari George C. Edwards III

14. George C. Edwards III, *Public Policy: A Case Study Approach* (1992) 15

a. Teori George c. Edwards III (1980).

Dalam pandangan Edwards III, implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel, yakni¹⁶ :

1) Komunikasi

Keberhasilan implementasi kebijakan mensyaratkan agar implementator mengetahui apa yang harus dilakukan. Apa yang menjadi tujuan dan sasaran kebijakan harus ditransmisikan kepada kelompok sasaran sehingga akan mengurangi *distorsi* implementasi. Apabila tujuan dan sasaran suatu kebijakan tidak jelas atau bahkan tidak diketahui sama sekali oleh kelompok sasaran, maka kemungkinan akan terjadi resistensi dari kelompok sasaran.

2) Sumberdaya

Walaupun isi kebijakan sudah dikomunikasikan secara jelas dan konsisten, tetapi apabila implementator kekurangan sumberdaya untuk melaksanakan, implementasi tidak akan berjalan efektif. Sumberdaya tersebut dapat berwujud sumberdaya manusia, yakni kompetensi implementator, dan sumberdaya finansial. Sumberdaya adalah faktor penting untuk implementasi

kebijakan agar efektif. Tanpa sumberdaya, kebijakan hanya tinggal di kertas menjadi dokumen saja.

3) Disposisi

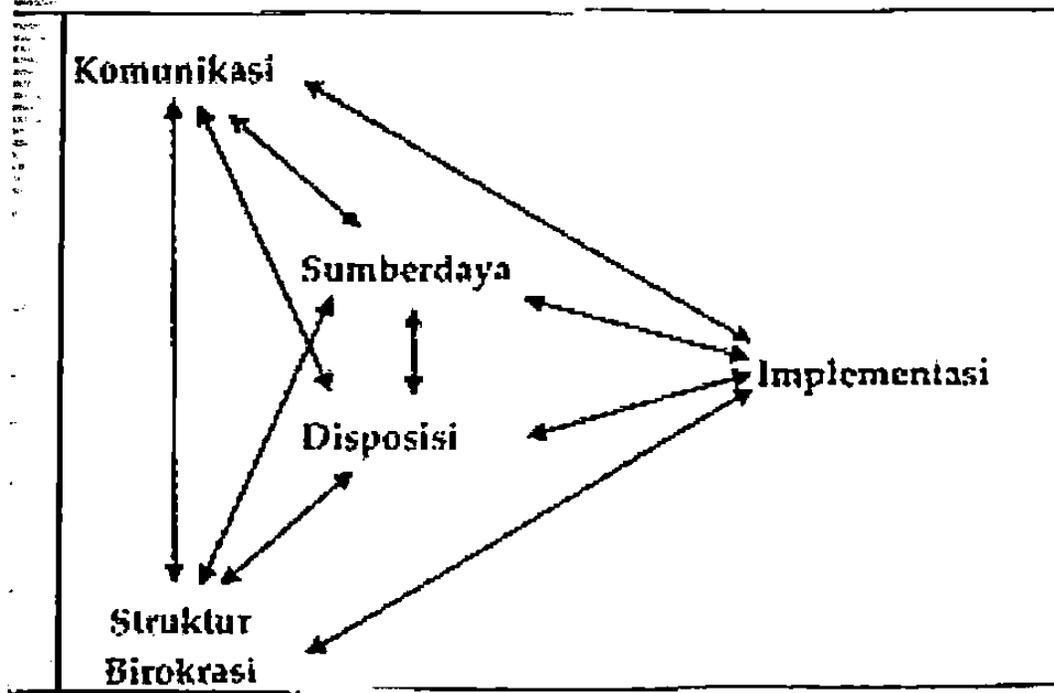
Disposisi adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementator, seperti komitmen, kejujuran, sifat demokratis. Apabila implementator memiliki disposisi yang baik, maka dia akan dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Ketika implementator memiliki sikap atau yang berbeda dengan pembuat kebijakan, maka proses implementasi kebijakan juga menjadi tidak efektif.

4) Struktur Birokrasi

Struktur organisasi yang bertugas mengimplementasikan kebijakan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap implementasi kebijakan. Salah satu dari aspek struktur yang penting dari setiap organisasi adanya prosedur operasi yang standar (*standar operating procedures* atau SOP). SOP menjadi pedoman bagi setiap implementator dalam bertindak. Struktur organisasi yang terlalu panjang akan cenderung melemahkan pengawasan dan menimbulkan *red-tape*, yakni prosedur birokrasi yang

rumit dan kompleks. Ini pada gilirannya menyebabkan aktivitas organisasi tidak fleksibel.

Gambar 1.4
Faktor Penentu Implementasi Menurut Edwards III



(Sumber Edwards III, 1980: 148)

b. Dainel A. Mazmanian dan Paul A. Sabatier (1983).

Menurut Mazmanian dan Sabatier (1983), ada tiga kelompok variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi, yakni¹⁷ :

1) Karakteristik masalah

a) Tingkat kesulitan teknis dari masalah yang

berkaitan. Di satu pihak ada beberapa

masalah sosial secara teknis mudah dipecahkan, seperti kekurangan persediaan air minum bagi penduduk atau harga beras yang tiba-tiba naik. Oleh karena itu, sifat masalah itu sendiri akan mempengaruhi mudah tidaknya suatu program relatif berbeda.

- b) Tingkat kemajemukan dari kelompok sasaran. Ini berarti bahwa suatu program akan relatif mudah diimplementasikan apabila kelompok sasarannya adalah homogen. Sebaliknya, apabila kelompok sasarannya heterogen, maka implementasi program akan relatif lebih sulit, karena tingkat pemahaman setiap anggota kelompok sasaran terhadap program relatif berbeda.
- c) Proporsi kelompok sasaran terhadap total populasi. Sebuah program akan relatif sulit diimplementasikan apabila sasarannya mencakup semua populasi. Sebaliknya sebuah program relatif mudah diimplementasikan

apabila jumlah kelompok sasarannya tidak terlalu besar.

d) Cakupan perubahan perilaku yang diharapkan.

Sebuah program yang bertujuan memberikan pengetahuan atau bersifat kognitif akan relatif mudah diimplementasikan daripada program yang bertujuan untuk mengubah sikap dan perilaku masyarakat.

2) Karakteristik Kebijakan

a) Kejelasan isi kebijakan. Ini berarti semakin jelas dan rinci isi sebuah kebijakan akan mudah diimplementasikan karena implementator mudah memahami dan mentrjemahkan dalam tindakan nyata. Sebaliknya, ketidakjelasan isi kebijakan merupakan potensi lahirnya distorsi dalam implementasi kebijakan.

b) Seberapa jauh kebijakan tersebut memiliki dukungan teoritis. Kebijakan yang memiliki dasar teoritis memiliki sifat lebih mantap karena sudah teruji, walupun untuk beberapa lingkungan sosial tertentu perlu ada modifikasi

- c) Besarnya alokasi sumberdaya finansial terhadap kebijakan tersebut. Sumberdaya keuangan adalah faktor krusial untuk setiap program sosial. Setiap program juga memerlukan dukungan staff untuk melakukan pekerjaan-pekerjaan administrasi dan teknis, serta memonitor program, yang semuanya itu perlu biaya.
- d) Seberapa besar adanya keterpautan dan dukungan antar berbagai institusi pelaksana. Kegagalan program sering disebabkan kurangnya koordinasi vertikal dan horizontal antar instansi yang terlibat dalam implementasi program.
- e) Kejelasan dan konsistensi aturan yang ada pada badan pelaksana.
- f) Tingkat komitmen aparat terhadap tujuan kebijakan.
- g) Seberapa luas akses kelompok-kelompok luar untuk beradaptasi dalam implementasi kebijakan. Suatu program yang memberikan

peluang luas bagi masyarakat untuk terlibat akan relatif mendapat dukungan dari pada program yang tidak melibatkan masyarakat. Masyarakat akan merasa terasing apabila hanya menjadi penonton terhadap program yang ada di wilayahnya.

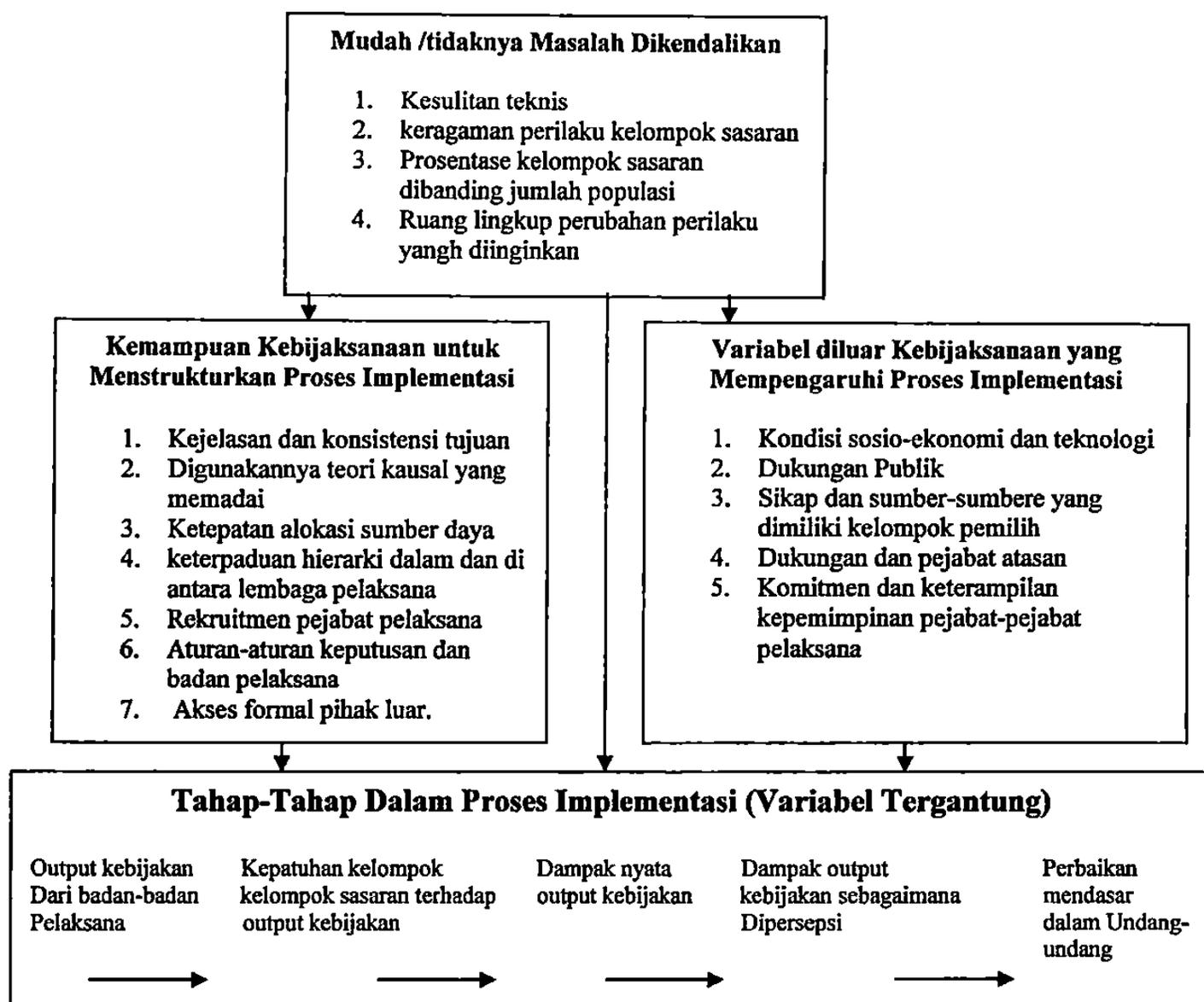
3) Lingkungan Kebijakan

- a) Kondisi sosial ekonomi masyarakat dan tingkat kemajuan teknologi. Masyarakat yang sudah terbuka dan terdidik akan relatif mudah menerima program-program pembauran dibanding dengan masyarakat yang masih tertutup dan tradisional. Demikian juga, kemajuan teknologi akan membantu dalam proses keberhasilan implementasi program, karena program-program tersebut dapat disosialisasikan dan diimplementasikan dengan bantuan teknologi modern.
- b) Dukungan publik terhadap sebuah kebijakan. Kebijakan yang memberikan insentif biasanya mudah mendapatkan dukungan publik

- c) Sikap dari kelompok pemilih. Kelompok pemilih yang ada dalam masyarakat dapat mempengaruhi implementasi kebijakan melalui berbagai cara antara lain : (1). Kelompok pemilih dapat melakukan intervensi terhadap keputusan yang dibuat badan-badan pelaksana melalui berbagai komentar dengan maksud untuk mengubah keputusan. (2). Kelompok pemilih dapat memiliki kemampuan untuk mempengaruhi badan-badan pelaksana secara tidak langsung melalui kritik yang dipublikasikan terhadap kinerja badan-badan pelaksana, dan membuat pernyataan yang ditujukan kepada badan legislatif.
- d) Tingkat komitmen dan keterampilan dari aparat dan implementator. Pada akhirnya, komitmen aparat pelaksana untuk merealisasikan tujuan yang telah tertuang dalam kebijakan adalah variabel yang paling krusial. Aparat badan pelaksana harus memiliki keterampilan dalam

membuat prioritas tujuan dan selanjutnya
merealisasikan prioritas tujuan tersebut.

Gambar 1.5
Variabel-Variabel Yang Mempengaruhi Proses Implementasi



(Sumber : Mazmanian, Daniel A dan Sabatier, Paul A, 1983:22)

4. Transportasi Udara

Transportasi dalam kehidupan masyarakat mempunyai

peranan yang sangat penting. Secara sederhana pengertian

transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, hal ini terlihat dalam tiga hal¹⁸ :

- a. Ada muatan yang diangkut
- b. Tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya
- c. Jalanan yang dapat dilalui

Transportasi memberikan jasanya kepada masyarakat, yang disebut jasa transportasi. Sebagaimana sifat jasa-jasa lainnya, jasa transportasi akan habis dengan sendirinya, dipakai ataupun tidak dipakai, jasa transportasi merupakan hasil atau keluaran perusahaan transportasi yang jenisnya bermacam-macam sesuai banyaknya jenis alat transportasi (seperti jasa pelayaran, jasa kereta api, jasa penerbangan, jasa transportasi bus, dan lain-lain).

Dari beberapa jenis alat transportasi diatas, ada salah satu jenis alat transportasi yang dapat dikatakan bernilai ekonomi tinggi, yaitu jasa penerbangan udara. Hal ini disebabkan karena dengan menggunakan jasa penerbangan udara para pengguna jasa dapat mengefisienkan waktu, jasa penerbangan juga memiliki

¹⁸ Nandini, M.S.Ta. *Memahami Transportasi Oklah Indonesia*. Jakarta, 1996, hal. 4

keunggulan seperti kecepatan yang sangat tinggi, dan dapat digunakan secara fleksibel karena tidak terikat pada hambatan alam kecuali cuaca.

Pada prinsipnya terdapat beberapa fungsi produk jasa angkutan udara / penerbangan yang harus tercapai, Antara lain¹⁹ :

a. Melaksanakan penerbangan yang aman (*Safety*)

Perusahaan penerbangan harus mengutamakan faktor keselamatan di segala-galanya dalam pengoprasian pesawat dari suatu rute tertentu ke rute tertentu. Seluruh penumpang, awak pesawat, dan barang-barang selama penerbangan harus benar-benar diperhatikan keselamatannya agar perusahaan itu mendapat kepercayaan dari masyarakat.

b. Melaksanakan penerbangan yang tertib dan teratur

(*Regularity*)

Dalam mengoprasikan pesawat udara harus dilaksanakan sesuai dengan jadwal penerbangan yang telah ditentukan secara tepat dan teratur serta sesuai dengan waktu yang diinginkan oleh penumpang. Hal tersebut sangat diperlukan untuk menjamin kepuasan penumpang dan citra perusahaan penerbangan sehingga

dapat mempertahankan kelangsungan hidup perusahaan. Untuk dapat melaksanakan operasi penerbangan tepat waktu, diperlukan disiplin dan koordinasi antara bagian produksi atau operasi dengan bagian pemeliharaan pesawat, pemasaran, dan bagian lainnya.

c. Melaksanakan penerbangan yang nyaman

(*Comfortability*)

Dalam hal ini perusahaan berusaha semaksimal mungkin agar penumpang mendapat kenyamanan selama penerbangan berlangsung. Dengan demikian, penumpang harus mendapat pelayanan yang sebaik mungkin dari petugas perusahaan yang bersangkutan. Servis yang dimaksud disini adalah pada saat calon penumpang mengadakan hubungan dengan perusahaan sampai penumpang tiba ditempat tujuannya. Bilamana hal ini dapat dipertahankan, penumpang tersebut akan terkesan pada perusahaan penerbangan yang bersangkutan. Dengan demikian, perusahaan penerbangan tersebut akan dapat mencapai kesuksesannya.

d. Melaksanakan perkembangan yang ekonomis.

Bilamana *safety* dan *passengers confort* telah berjalan dengan baik, tibalah saatnya bagi perusahaan menikmati hasil dari pengoprasian pesawat terbang. Disamping mengadakan penghematan biaya disegala bidang serta adanya pegawai yang cakap dan terampil, penjualan yang tinggi akan menimbulkan perbandingan antara *revenue* dan *costs* yang menonjol. Profit semaksimal mungkin akan tercapai dan efisiensi perusahaan akan selalu meningkat sehingga asas kontinuitas perusahaan dapat dipertahankan. Hal ini akan dapat mengadakan *ekspansi* (perluasan) perusahaan tersebut, seperti pembaharuan armada, meningkatkan frekuensi penerbangan dalam maupun luar negeri, dan sebagainya.

Keempat fungsi jasa angkutan udara tersebut dilaksanakan secara tepat agar jasa angkutan udara yang dihasilkan harus mencapai tiga sasaran, yaitu kualitas pelayanan memberikan kepuasan kepada penumpang atau pemakai jasa angkutan, biaya operasi penerbangan yang seminimal mungkin, serta tepat waktu

penerbangan melaksanakan keempat fungsi jasa angkutan secara efektif dan efisien serta mencapai ketiga sasaran dalam menghasilkan jasa angkutan udara, maka daya saing dan pendapatan perusahaan penerbangan akan meningkat.

E. DEFINISI KONSEPSIONAL

Defenisi konsepsional adalah usaha untuk memperjelas pembatasan pengertian antara konsep yang satu dengan konsep yang lain agar tidak terjadi *over laping* atau kesalahan memahami konsep yang akan dikemukakan.

1. Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah “apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan dan tidak dilakukan”²⁰, bahwa kebijakan publik itu mencakup hal-hal yang diputuskan pemerintah untuk dikerjakan dan hal-hal yang diputuskan pemerintah untuk tidak dikerjakan atau dibiarkan. Dari definisi ini mengandung makna bahwa : a. Kebijakan publik dibuat oleh badan pemerintah bukan badan organisasi swasta. b. Kebijakan publik menyangkut pilihan yang harus dilakukan atau tidak dilakukan oleh badan pemerintah

2. Implementasi Kebijakan

Produk kebijakan yang telah disahkan atau ditetapkan kemudian diimplementasikan. Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Sebelum diimplementasikan perlu adanya sosialisasi terhadap kebijakan yang akan diimplementasikan. Ini dilakukan agar target/ sasaran yang akan menerima kebijakan siap dan memberi dukungan terhadap kebijakan tersebut.

3. Transportasi Udara

Transportasi Udara adalah : alat transportasi yang dapat memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain melalui udara. Dalam tahap-tahap seperti yang telah disebutkan diatas, dapat dilakukan dengan alat transportasi yaitu pesawat udara.

F. DEFINISI OPERASIONAL

Agar suatu penelitian dapat diukur maka variabelnya perlu dioperasikan. Dengan membaca definisi operasional dalam suatu penelitian, seorang peneliti dapat mengetahui baik buruknya

Kebijakan Pemerintah Provinsi NTB mengenai pembangunan Bandara Internasional sebagai penyelenggara kebijakan dapat diukur dalam penelitian ini dengan menggunakan teori George c. Edwards III (1980). Dalam pandangan Edwards III, implementasi kebijakan dipengaruhi oleh empat variabel atau indikator adalah sebagai berikut²¹:

1. Faktor *Komunikasi* diukur dengan indikator
 - a. Tujuan dan sasaran dari kebijakan
 - b. Sosialisasi dari sebuah kebijakan sudah ditransmisikan kepada kelompok sasaran (target group)
 - c. Adanya komunikasi dua arah antar kedua belah pihak

2. Faktor *Sumber daya* diukur dengan indikator
 - a. Kemampuan implementator dalam melaksanakan kebijakan
 - b. Sumberdaya finansial yang memadai
 - c. Kemampuan implementator dalam mengatasi permasalahan yang ditimbulkan dari sebuah kebijakan

3. Faktor *Disposisi* diukur dengan indikator
 - a. Adanya komitmen dari implementator sebagai langkah awal untuk melaksanakan sebuah kebijakan
 - b. Kejujuran yang tertanam pada masing-masing implementator dalam melaksanakan tugas
 - c. Penagruh KKN dilingkungan implementator

4. *Struktur Birokrasi* diukur dengan indikator
 - a. Adanya prosedur operasi yang standar (*standard operating procedures* atau *SOP*)
 - b. Adanya tim pengawas pelaksana kebijakan yang independent

G. METODE PENELITIAN

Seperti lazimnya kegiatan suatu penelitian pada umumnya, maka penelitian tentang pembangunan Bandara Internasional, studi tentang Analisis Implementasi Kebijakan Pemerintah Profinsi NTB mengenai Pembangunan Bandara Internasional di daerah Lombok Tengah menggunakan metode-metode sehingga penelitian ini akan dapat lebih dikatakan sebuah penelitian yang ilmiah

Metodelogi adalah pengetahuan tentang berbagai macam cara kerja untuk memahami objek-objek yang menjadi sasaran dari pada ilmu pengetahuan yang bersangkutan.²²

1. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang penulis gunakan adalah penelitian deskriptif. Dimana penelitian deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Penelitian deskriptif mempunyai ciri-ciri :

- a. Memusatkan diri pada pemecahan masalah-masalah yang ada pada masa sekarang, pada masalah-masalah yang aktual.
- b. Data yang dikumpulkan mula-mula disusun, kemudian dianalisa.²³

Tujuan dari penelitian deskriptif ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki.²⁴

²² Winarno Surakhmad, *Pengantar Dasar dan Teknik Research*, Transito, Bandung, 1990, hal.32

²³ Winarno Surakhmad, *Pengantar Metodologi Ilmiah*, Transito, Bandung, 1992, hal. 192.

Berkenaan dengan itu penelitian ini mencoba untuk menggambarkan tentang analisis implementasi kebijakan mengenai pembangunan Bandara Internasional yang dalam hal ini merupakan keputusan kebijakan yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi NTB. Juga, penelitian ini mencoba melihat secara jelas dan objektif permasalahan-permasalahan yang ditimbulkan dari implementasi kebijakan tersebut dengan mengkaji fakta dan data-data riil yang diambil langsung dari masyarakat sebagai pihak yang terkena langsung dampak dari kebijakan tersebut.

2. Data yang dibutuhkan

Adapun yang diperlukan untuk memahami pokok-pokok masalah yang diteliti meliputi :

a. Data primer

Yaitu data yang diperoleh langsung dari responden berupa keterangan pihak-pihak yang terkait dengan masalah yang ada dalam penelitian ini. Pihak-pihak tersebut adalah PT. Angkasa Pura I, Dinas Perhubungan Provinsi NTB, Dan masyarakat yang berada disekitar area calon pembangunan

Untuk mendukung kelengkapan data yang dibutuhkan, diperlukan tiga cara dalam teknik pengumpulan data tersebut, antara lain :

1) Observasi

Yaitu mengadakan pengamatan langsung di lokasi penelitian yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti. Dimana pada saat ini kondisi yang terjadi di lapangan sudah pada tahap pembangunan dasar yaitu berupa pemerataan tanah dengan memakai bantuan alat berat seperti *buldoser* dan sejenisnya, serta pembangunan saluran irigasi yang saat ini sedang dalam tahap penyelesaian. Dimana letak posisi dari pembangunan Bandara tersebut berada di tiga desa, yakni di Desa Ketara, Desa Penujak dan desa Tanak Awu yang ketiga daerah tersebut merupakan lokasi area pembangunan Bandara.

2) Interview (wawancara)

Yaitu interaksi yang terjadi secara langsung dengan responden untuk memperoleh data yang berkaitan dengan penelitian kepada PT. Angkasa Pura
Dalam hal ini yang akan menjadi responden yaitu

Manajer Teknik PT. Angkasa Pura I, Kasubdin Perhubungan Udara Provinsi NTB, Kepala Seksi Perhubungan Provinsi NTB, Bappeda Provinsi NTB yang diwakili oleh Kepala Bidang Penelitian Bappeda Provinsi NTB, serta perwakilan dari masyarakat di tiga desa tersebut yang tanahnya ikut dibebaskan yang masing-masing satu orang dipilih secara acak.

3) Questioner (Angket)

Questioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawab. Questioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden. Selain itu, questioner juga cocok digunakan bila jumlah responden cukup besar dan tersebar di wilayah yang luas. Questioner dapat berupa pertanyaan/pernyataan tertutup atau terbuka, dapat diberikan kepada responden secara langsung atau dikirim melalui pos, atau internet. Dalam melakukan questioner tersebut

penulis menyebarkan sebanyak 30 questioner yang ditujukan kepada para implementator seperti Dinas Perhubungan Provinsi NTB sebanyak 10 questioner, PT. Angkasa Pura I sebanyak 7 questioner, Bappeda Provinsi NTB sebanyak 2 questioner, Dinas Perhubungan Kabupaten Lombok Tengah sebanyak 3 questioner, Polres Lombok Tengah sebanyak 2 questioner, Kepala Desa Tanak Awu sebanyak 2 questioner, Kepala Desa Penujak sebanyak 2 questioner, Kepala Desa Ketara sebanyak 2 questioner.

Alasan penulis mengambil 30 responden, hal ini dikarenakan dalam pelaksanaan implementasi kebijakan Pemerintah Provinsi NTB mengenai pembangunan Bandar Udara Internasional hanya beberapa implementator yang mengetahui hal tersebut. Dalam hal ini implementator yang penulis maksud yaitu seperti pemaparan yang telah penulis kemukakan diatas. Sehingga dalam menyebarkan questioner tersebut penulis tidak menyebarkan questioner dalam jumlah yang banyak, namun dibatasi dan disesuaikan dengan jumlah orang-orang atau

implementator yang ada pada instansi tersebut, sehingga yang terkumpul untuk jumlah responden sebanyak 30 orang.

b. Data Sekunder

Data sekunder bisa juga disebut data tidak langsung, karena data ini bisa didapat dari pandangan para pengamat, buku-buku ilmiah, data statistik, media massa dan dokumen-dokumen.

Dan untuk mendukung kelengkapan data yang dibutuhkan, diperlukan cara dalam teknik pengumpulan data tersebut, yaitu melalui :

1) Dokumentasi

Merupakan bahan-bahan tertulis yang mendukung kelengkapan data dari objek penelitian, seperti surat kabar, buku, dokumen pemerintah, undang-undang dan lain-lain. Dokumen yang dibutuhkan dalam penelitian ini berupa catatan atau arsip yang terdapat di beberapa instansi, seperti Dinas Perhubungan Provinsi NTR dan PT Angkasa Pura I

3. Unit Analisis

Karena penelitian ini akan mengkaji mengenai analisa implementasi kebijakan mengenai pembangunan Bandara Internasional. Maka unit analisa dalam penelitian ini adalah PT. Angkasa Pura I, Dinas Perhubungan Profinsi NTB, dan Masyarakat di tiga Desa yang tanahnya ikut dibebaskan.

4. Teknik Analisis Data

Teknik analisa data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah analisa kualitatif. Dimana menurut Koentjaraningrat, “Apabila data yang dikumpulkan itu hanya sedikit, bersifat monografis atau berujud kasus-kasus (sehingga dapat disusun dalam struktur klasifikasi) maka analisa data yang digunakan adalah analisa kualitatif”.²⁵

Selain menggunakan analisa dengan data kualitatif untuk lebih memperjelas penelitian penulis menambahkan dengan menggunakan metode Stakeholder Analisis (Analisis Pemangku Kepentingan). Dalam Stakeholder Analisis, Teknik analisis ini untuk mengidentifikasi pihak-pihak yang terlibat didalam pelaksanaan kebijakan publik, dengan menggunakan matrik sesuai dengan kepentingan dan kekuasaannya. Kekuasaan diukur dari pengaruh mereka pada kebijakan, dari tingkat mana mereka

²⁵ Koentjaraningrat, *Metode Metode Penelitian masyarakat*, PT Gramedia, Jakarta, 1991, hal 328

mampu mendorong, memotong, atau mempercepat pelaksanaan kebijakan. Kepentingan adalah sejauh mana kelompok orang dipengaruhi oleh kebijakan. Adapun wawancara dan quistioner yang dilakukan dalam penelitian ini dimaksudkan untuk memperkaya data dan analisis dalam kajian yang dilakukan. Seperti yang pada gambar dibawah ini :

Gambar 1.6
Stakeholder Analisis

Tinggi		
Kekuasaan	Cukup puas	Melibatkan diri dan mempengaruhi secara aktif
Rendah	Monitor	Mencari informasi