

# **BAB I PENDAHULUAN**

## **1. Latar Belakang**

Transportasi merupakan kebutuhan manusia yang sangat *urgen*, karena untuk menuju suatu yang kita inginkan pasti tidak akan terlepas dari jasa transportasi. Tingkat kesibukan seseorang dan mobilitas yang tinggi, menjadikan jasa transportasi sebagai aji pamungkas untuk mencapai tujuan.<sup>1)</sup>

Mengingat kepentingannya, sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang sangat penting dan strategis dalam pembangunan. Dalam fungsinya sebagai *promotion sector* dan *servicing sector*, transportasi telah memegang peranan yang besar sebagai urat nadi perekonomian. Dengan demikian, sektor ini berpotensi untuk menggerakkan berbagai potensi wilayah, meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat, serta meningkatkan produktivitas kawasan perkotaan<sup>2)</sup>

Sasaran utama pembangunan sektor transportasi di banyak wilayah adalah untuk mewujudkan adanya keseimbangan perkembangan sektor-sektor ekonomi, terutama pada wilayah-wilayah dengan tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi. Peningkatan sarana prasarana transportasi bertujuan untuk menghubungkan sentra-sentra komersial dan fasilitas umum yang tersebar letaknya dengan sentra-

---

<sup>1)</sup> Arief Qosim, "Selamat Datang Trans Jogja" *Rubrik Suara Mahasiswa Kedaulatan Rakyat*, 6 Februari 2008, hal. 17.



sentra pemukiman penduduk, membuka kesempatan kerja, meningkatkan arus perhubungan antar kota kawasan *hinterland*-nya<sup>3)</sup>

Predikat kota Yogyakarta sebagai kota pendidikan, kota pelajar, kota wisata, kota seni dan budaya, serta berbagai predikat lainnya, telah menyebabkan Kota Yogyakarta banyak dikunjungi oleh penduduk luar daerah bahkan wisatawan dari luar negeri. Dengan visi Pemerintah Kota Yogyakarta yakni “Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai kota pendidikan yang berkualitas, pariwisata yang berbudaya, pertumbuhan dan pelayanan jasa yang prima, ramah lingkungan serta masyarakat madani yang dijiwai semangat *Mangayu Hayuning Bawana*” mampu memberikan energi yang cukup kuat untuk semakin memantapkan Kota Yogyakarta sebagai kota yang menarik untuk dikunjungi. Atas dasar itu, upaya perbaikan dan peningkatan jalan kota, sarana pengaturan lalu lintas serta pengujian sarana transportasi menjadi salah satu prioritas program dan kegiatan lima tahunan Pemerintah Kota Yogyakarta.<sup>4)</sup>

Seiring perkembangan Kota Yogyakarta yang demikian pesat, jumlah kendaraan bermotor yang melintasi jalan-jalan di kawasan Kota Yogyakarta, telah meningkat dari tahun ke tahun, baik itu kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Di wilayah Kota Yogyakarta saja, jumlah total kendaraan bermotor (roda empat dan roda dua) juga telah mengalami penambahan yang cukup signifikan. Yakni dari 260.496 buah di tahun 2004, meningkat menjadi 275.590 buah di tahun 2005 dan meningkat lagi menjadi 290.466 kendaraan bermotor di tahun

---

<sup>3)</sup> Dinas Perhubungan dan Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, *Studi Pola Jaringan Transportasi Jalan Kota Yogyakarta*, Pemerintah Kota Yogyakarta, 2003. hal. 1.

<sup>4)</sup> Dinas Perhubungan dan Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, *Studi Pola Jaringan Transportasi Jalan Kota Yogyakarta*, Pemerintah Kota Yogyakarta, 2003. hal. 1.

sementara perkembangan penduduk membuka kesempatan kerja, meningkatkan arus perhubungan antar kota kawasan sekitarnya.<sup>3)</sup>

Predikat kota Yogyakarta sebagai kota pendidikan, kota belajar, kota wisata, kota seni dan budaya, serta berbagai predikat lainnya, telah menyempurnakan Kota Yogyakarta banyak dikunjungi oleh penduduk luar daerah bahkan wisatawan dari luar negeri. Dengan visi Pemerintah Kota Yogyakarta yakni "Terwujudnya Kota Yogyakarta sebagai kota pendidikan yang berkualitas, pariwisata yang berkembang, pertumbuhan dan pelayanan jasa yang prima, rumah lingkungan serta masyarakat madani yang dijivai semangat *Yogyakarta Bermanis*", maka memberikan energi yang cukup kuat untuk semakin memantapkan Kota Yogyakarta sebagai kota yang menarik untuk dikunjungi. Atas dasar itu, upaya perbaikan dan peningkatan jalan kota, sarana transportasi lain lintas serta penelitian sarana transportasi menjadi salah satu prioritas program dan kegiatan lima tahunan Pemerintah Kota Yogyakarta.<sup>4)</sup>

Seiring perkembangan Kota Yogyakarta yang demikian besar, jumlah kendaraan bermotor yang melintas jalan-jalan di kawasan Kota Yogyakarta telah meningkat dari tahun ke tahun, baik itu kendaraan umum maupun kendaraan pribadi. Di wilayah Kota Yogyakarta saja, jumlah total kendaraan bermotor (roda empat dan roda dua) juga telah mengalami penambahan yang cukup signifikan. Yakin dari 2004 sudah di tahun 2004, meningkat menjadi 272.290 buah di tahun 2002 dan meningkat lagi menjadi 290.466 kendaraan bermotor di tahun

<sup>3)</sup> Dinas Perhubungan dan Pusat Studi Transportasi dan Logistik UGM, *Studi Perencanaan Transportasi Jalan Kota Yogyakarta*, Pemerintah Kota Yogyakarta, 2013, hal. 1  
<sup>4)</sup> Pemerintah Kota Yogyakarta, *Perda Kota Yogyakarta Nomor 12 Tahun 2002 tentang Rencana Strategis Daerah Tahun 2002 - 2006*, hal. 190.

2006.<sup>5)</sup> Kurangnya keamanan dan kenyamanan di jalan seperti maraknya kejahatan di jalanan seperti copet, jambret, dan lain-lain memaksa mereka menggunakan kendaraan pribadi sebagai solusinya. Hal ini telah menyebabkan semakin padatnya lalu lintas kota dari yang seharusnya. Hal ini tentunya membutuhkan pemikiran bersama untuk mencari jalan keluar yang terbaik.

Hadirnya Bus Patas Trans Jogja mampu memberikan angin segar bagi masyarakat Kota Yogyakarta. Kehadiran Bus Trans Jogja ini diharapkan juga mampu memberikan solusi untuk mengatasi keruwetan lalu lintas di kawasan Kota Yogyakarta, mengingat bus ini memiliki sistem transportasi langsung, cepat dan hanya berhenti di halte-halte yang sudah ditentukan.<sup>6)</sup> Sebagai kota pelajar dan predikat lainnya, Yogyakarta membutuhkan lalu lintas jalan yang lancar. Namun terkait dengan pengoperasian Bus Trans Jogja yang telah diluncurkan pada hari Senin, 18 Februari 2008 lalu, menurut penulis ada tiga hal yang patut menjadi pertanyaan dan bahan renungan:

*Pertama*, pengguna jasa transportasi selalu mengutamakan kenyamanan dan keamanan. Mampukah Bus Trans Jogja melayani seluruh lapisan masyarakat dengan adil dan masalah kenyamanan dan keamanan menjadi prioritas utama ?

*Kedua*, pengguna jasa transportasi selain membutuhkan kenyamanan dan keamanan, juga mempertimbangkan efisiensi waktu dan biaya. Terkait dengan ini, mampukah Bus Trans Jogja memberikan layanan prima, tepat waktu dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat umu?

---

<sup>5)</sup> BPS, *Kota Yogyakarta dalam Angka Tahun 2006/2007*. hal. 210.

2006<sup>21</sup>. Kurangnya keamanan dan kenyamanan di jalan seperti maraknya kejahatan di jalan seperti copet, jampet, dan lain-lain memaksa mereka menggunakan kendaraan pribadi sebagai solusinya. Hal ini telah menyebabkan semakin bertambahnya lalu lintas kota dari yang seharusnya. Hal ini tentunya membutuhkan perbaikan bersama untuk mencari jalan keluar yang terbaik.

Hadinya Bus Pintas Trans Jogja mampu memberikan angin segar bagi masyarakat Kota Yogyakarta. Keberadaan Bus Trans Jogja ini diharapkan juga mampu memberikan solusi untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di kawasan Kota Yogyakarta, mengingat bus ini memiliki sistem transportasi langsung, cepat dan hanya berhenti di halte-halte yang sudah ditentukan.<sup>22</sup> Sebagai kota pelajar dan predikat lainnya, Yogyakarta membutuhkan lalu lintas jalan yang lancar. Namun terkait dengan pengoperasian Bus Trans Jogja yang telah dilaksanakan pada hari Senin, 18 Februari 2008 lalu, menurut penulis ada tiga hal yang patut menjadi perhatian dan bahan renungan:

1. Bagaimana pelayanan jasa transportasi selalu meningkatkan kenyamanan dan keamanan. Mampukah Bus Trans Jogja melayani seluruh lapisan masyarakat dengan adil dan masalah kenyamanan dan keamanan menjadi prioritas utama? 2. Apakah pelayanan jasa transportasi selalu meningkatkan kenyamanan dan keamanan, jika mengembangkan efisiensi waktu dan biaya. Terkait dengan ini, mampukah Bus Trans Jogja memberikan layanan prima, cepat dengan harga yang terjangkau oleh masyarakat umum?

<sup>21</sup> BPJ, Kota Yogyakarta Jalan Raya Tahun 2005/2007, h. 4, 210.  
<sup>22</sup> "Raih Jogja, Kam Halal Jalur Trans Jogja Fasilitas dan Busnya", [www.transjogja.com](http://www.transjogja.com), diakses 2 Februari 2008

*Ketiga*, Bus Trans Jogja adalah Bus Patas yang selama ini tidak memiliki jalur khusus seperti jalur *bus way* di Jakarta. Hal ini tentu menjadi persoalan tersendiri bila tidak segera diantisipasi oleh pemerintah sejak awal. Pertanyaannya, mampukah Bus Trans Jogja menarik pengguna kendaraan bermotor pribadi untuk beralih menggunakan bus patas tersebut sehingga mengurangi kepadatan lalu lintas Kota Yogyakarta?.

Beberapa pertanyaan tersebut perlu penulis lontarkan terkait dengan amburadulnya upaya pemeliharaan keamanan penumpang bus. Terbukti, belum genap satu minggu setelah dilaunching, tepatnya pada hari Kamis, 21 Februari 2008 sore, di sebuah Bus Patas Trans Jogja telah terjadi aksi pencopetan saat bus ber-AC tersebut memasuki Terminal Condong Catur.<sup>7)</sup>

Selanjutnya berdasarkan hasil penelitian Sasana Integrasi dan Advokasi Difabel (SIGAP) Yogyakarta menunjukkan bahwa pembangunan halte Bus Trans Jogja belum memenuhi prinsip-prinsip hak azasi manusia, terutama kaum difabel untuk menikmati fasilitas publik. Kondisi kurang nyamannya halte tersebut antara lain disebabkan karena hampir semua ram halte (tempat naik atau turun) sangat curam. Kondisi ini jauh dari Keputusan Menteri PU No. 468/KPTS/1998 tentang Persyaratan Teknis Aksesibilitas pada Bangunan dan Lingkungan. Padahal disana jelas-jelas ditegaskan bahwa kemiringan maksimal ram adalah 6 derajat untuk di luar bangunan dan 7 derajat untuk dalam bangunan.<sup>8)</sup>

Menurut Direktur Ad Interim SIGAP, Suharto, kondisi kurangnya nyamannya halte juga terlihat dari adanya ram yang berhadapan langsung dengan

---

<sup>7)</sup> Kedaulatan Rakyat, *Beraksi di Bus Patas, Copet Dihakimi Massa*, Kamis 22 Februari 2008. hal 1





selokan yang cukup dalam, dengan pohon, tiang listrik, tiang bendera serta tidak adanya pagar pembatas atau penghalang yang menjadi pengaman bagi pengguna. Hal tersebut masih ditambah oleh banyaknya ram yang sempit dan tidak bisa dilalui oleh kursi roda, banyaknya pegangan tangan yang sudah rusak dan tidak dibangun sesuai dengan standar bangunan, serta bagi *difabel* tuna netra dan tuna rungu tidak tersedia fasilitas suara dan tulisan yang akan membantu untuk mengakses. Kondisi yang demikian itu menunjukkan bahwa Bus Trans Jogja masih memiliki beberapa masalah. Apalagi masih ada beberapa halte yang jarak antara pintu halte dengan pintu bus terlalu jauh sehingga sulit diakses oleh *difabel* yang memakai kursi roda atau kruk, orang hamil, orangtua dan anak-anak.<sup>9)</sup>

Kemudian berdasarkan hasil kajian Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM dapat diketahui bahwa sistem yang dikembangkan Pemkot Yogyakarta terkait dengan rencana operasional bus patas di Yogya, lebih terkesan memindahkan resiko finansial dari pengusaha ke pemerintah. Risiko finansial ini dimitigasi dalam bentuk subsidi pemerintah kepada pengusaha atau operator. Hasil kajian Pustral memperkirakan bahwa besarnya subsidi berkisar Rp 20 milyar atau sekitar 5% dari APBD Kota Yogya.<sup>10)</sup>

Salah satu upaya mengurangi resiko rugi, pihak pengelola (Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan PT Tugu Jogja Transportasi atau lebih dikenal dengan PT JTT) tentu dengan memberikan tarif yang cukup tinggi pada masyarakat dan pelajar. Konon tarif riilnya berkisar berkisar antara Rp. 5.000

---

<sup>9)</sup> Kedaulatan Rakyat, *Ibid.*, hal.23

selokan yang cukup dalam dengan bodor, tang listrik, tang pembuat serta tidak adanya pagar pembatas dan penghalang yang menjadi pengaman bagi pengguna. Hal tersebut masih diimbangi oleh banyaknya ram yang sempit dan tidak bisa dilalui oleh kursi roda, banyaknya bangunan yang sudah rusak dan tidak dibangun sesuai dengan standar bangunan, serta bagi difabel tuna netra dan tuna runtu tidak tersedia fasilitas suara dan tulisan yang akan membantu untuk mengakses. Kondisi yang demikian ini menunjukkan bahwa Bus Trans Jogja masih memiliki beberapa masalah. Apabila masih ada beberapa halte yang jarak antara pintu halte dengan bus terdapat jarak sehingga sulit diakses oleh difabel yang memakai kursi roda atau kursi orang hamil, orangtua dan anak-anak.<sup>99</sup>

Kemudian berdasarkan hasil kajian Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustal) UGM dapat diketahui bahwa sistem yang dikembangkan Pemkot Yogyakarta terkait dengan rencana operasional bus pada di Yogyakarta, lebih terkesan memindahkan resiko finansial dari perusahaan ke pemerintah. Risiko finansial ini diminigasi dalam bentuk subsidi pemerintah kepada perusahaan atau operator. Hasil kajian Pustal memperkirakan bahwa besarnya subsidi berkisar Rp 20 milyar atau sekitar 2% dari APBD Kota Yogyakarta.<sup>100</sup>

Salah satu upaya mengurangi resiko tang, pihak pengelola (Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dan PT Tugu Jogja Transportasi atau lebih dikenal dengan PT JTJ) tentu dengan memberikan tarif yang cukup tinggi pada masyarakat dan belajar. Konon tarif tiilnya berkisar antara Rp. 2.000

<sup>99</sup> Kajian Pustal UGM tentang Bus Pagar (Trans Jogja) // November, Tim Diskusi, 24 Februari 2008.  
<sup>100</sup> Kebutuhan Rakyat, hal. 22

hingga Rp 6.000, namun karena disubsidi maka tarifnya nanti Rp 3.000 untuk masyarakat umum dan Rp 2.000 untuk pelajar dan mahasiswa <sup>11)</sup>

Bila tarif itu dinilai terlalu tinggi oleh masyarakat umum, sementara bus atau alat transportasi lainnya dinilai lebih murah dan efisien dilihat dari sisi waktu dan biaya, tentu Bus Trans Jogja akan ditinggalkan oleh masyarakat. Apalagi jika masalah keamanan dan kenyamanannya tidak mendapat perhatian serius. Seandainya ini terjadi, maka lalu lintas di Kota Yogyakarta justru akan semakin padat dan semrawut akibat tetap banyaknya kendaraan bermotor pribadi yang lewat, karena keberadaan Bus Trans Jogja dianggap tidak memberikan keuntungan apapun bagi mereka.

Atas dasar berbagai pertimbangan tersebut, hal yang harus diketahui masyarakat umum adalah mengenai proses formulasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja, mulai dari latar belakang mengapa bus patas tersebut harus diadakan hingga teraktualisasinya kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja. Karena dengan diketahuinya berbagai hal tersebut oleh masyarakat luas, maka pengoperasian Bus Trans Jogja menjadi suatu kebijakan yang benar-benar dapat dipertanggungjawabkan dan terhindar dari pandangan negatif karena tidak adanya keterbukaan.

Apabila dalam proses formulasi kebijakannya sudah mengalami kesalahan dan ketidakberesan, otomatis dalam pelaksanaan kebijakan tersebut akan terjadi penyimpangan atau ketidakpuasan hasil yang dicapai dari pengoperasian Bus Trans Jogja tersebut. Seperti yang dikeluhkan masyarakat terkait dengan

pinjara Rp 6.000. Namun karena disubsidi maka tarifnya nanti Rp 3.000 untuk masyarakat umum dan Rp 2.000 untuk pelajar dan mahasiswa<sup>11)</sup>

Bila tarif itu dinilai terlalu tinggi oleh masyarakat umum, sementara bus akan alat transportasi lainnya dinilai lebih murah dan efisien dilihat dari sisi waktu dan biaya, tentu Bus Trans Jogja akan ditinggalkan oleh masyarakat. Apalagi jika masalah keamanan dan kenyamanannya tidak mendapat perhatian serius. Seandainya ini terjadi, maka lalu lintas di Kota Yogyakarta justru akan semakin padat dan semrawut akibat tetap banyaknya kendaraan bermotor pribadi yang lewat karena keberadaan Bus Trans Jogja dianggap tidak memberikan kenyamanan apapun bagi mereka.

Atas dasar berbagai pertimbangan tersebut, hal yang harus diketahui masyarakat umum adalah mengenai proses formulasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja mulai dari latar belakang mengapa bus batas tersebut harus diadakan hingga teraktualisasinya kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja. Karena dengan diketahuinya berbagai hal tersebut oleh masyarakat luas, maka pengoperasian Bus Trans Jogja menjadi suatu kebijakan yang benar-benar dapat dipertanggungjawabkan dan terhindar dari pandangan negatif karena tidak dapat

kecerukkan.  
Apabila dalam proses formulasi kebijakannya sudah mengalami kesalahan dan ketidakberesan, otomatis dalam pelaksanaan kebijakan tersebut akan terjadi penyimpangan atau ketidakpuasan hasil yang didapat dari pengoperasian Bus Trans Jogja tersebut. Seperti yang dikeluhkan masyarakat terkait dengan

pembangunan halte pemberhentian bus patas tersebut yang sudah dibangun cukup “*apik*” dengan desain minimalis dan sederhana, namun ternyata dari sisi lokasi dan penataan kurang memperhatikan kenyamanan publik terutama kaum difabel yang selalu menggunakan kursi roda. Terbukti banyak ram yang terlalu curam, dengan kecuraman mencapai 45 derajat. Selain itu banyak pula ram yang terpasang berhadapan dengan taman, tiang listrik, tiang bendera atau bahkan pohon.<sup>12)</sup> Atas dasar hal tersebut masyarakat bertanya-tanya atau menyangsikan tentang proses pembuatan kebijakan, mengingat proses pembuatan halte bis terkesan “asal-asalan” tanpa kontrol kualitas yang memadai dari pihak pemerintah maupun PT Lendis Cipta Media sebagai pihak kontraktor<sup>13)</sup>

Berdasarkan realitas tersebut, penulis ingin mengkaji bagaimana proses formulasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja mulai dari awal hingga akhir yang melibatkan pihak ketiga dalam proses pengoperasiannya. Disamping juga melihat sejauh mana keterbukaan pemerintah (transparansi) dalam segala kebijakan yang dikeluarkannya untuk kepentingan masyarakat umum, demi terciptanya Pemerintah Kota Yogyakarta yang bersih, jujur, adil, demokratis, dan dapat dipertanggungjawabkan (akuntabel) sehingga menjadi pemerintahan yang baik (*Good Governance*).

## **1. Perumusan Masalah**

Mengapa dan mengapa telah terjadi hal-hal tersebut di atas, maka dapat

Ի ԲԵՆՈՒՄՆԱՆ ԽՈՍՈՒՄ

րայի (ՇՊՍԿ ԸՕՒՆՎԱՆԱԿԸ):

զտեի զիբուսանցիսթիսարկան (սխուսթի) շարունգն աւելիզի Եւուելուարան շաւն  
լուելիսնա Եւուելուար ԿՕՒՄ ԿՕՃԿԱԿԱՆ շաւն րուշիւ՝ ինչու՝ սզիլ՝ զուսուկալի՝ զսու  
կերիլիսնա շաւն զիբուսանցիսնա սուսի կեբուսիսնա սաշաւակալ սուսու՝ զսու  
աւիլիս շէլիսլ սաւա կուելուկան Եւուելուար (սաշաւակալ) զիսու շէլիս  
շաւն աւիլիսնա Եւուար կուիլիս զիսու Եւուար Եւուարուելուսնա՝ Ըլիսուսիսն ինչ  
Լուսուիսն կերիլիսն Եւուարուելուսն Եւու Լիսու ինչիս աւելի զսու՝ սաւալ ինչիս սիլիլ

Եւուզաւիկան Լուիլիս լուշուր Եւուիլիս ինչիս աւելիկալի՝ րաճիլիսնա Եւուար  
աւիլիսն Եւու Լուիլիս Ըլիլիս Կուիլիս շարիկալ Եւուար կուիլիկու (12)

լուիկան „սալ-սալիլ“, լուիլիս կուիլիկու Եւուիլիս շաւն աւուսզիլ զսու Եւուար Եւուար  
լուիլիսն Եւուար Եւուարուելուսն կերիլիկան՝ աւելիլիկալ Եւուար Եւուարուելուսն Եւու րիշ  
Եւուար (13) Ալիս զսալ ինչ լուիլիկու սաշաւակալ Լուիլիս-Լուիլիս սիլիս աւելիլիկալ  
լուիլիսն Եւուարուելուսն զուիլիկու լուիլիկու՝ լուիլիկու՝ լուիլիկու Եւուար Եւուար  
զուիլիկու կուիլիկու աւելիկալ 42 զուիլիկու շէլիս ինչ Եւուար Եւուար Եւուար շաւն  
շաւն շէլիս աւելիլիկու կուիլիկու Լուիլիկու Եւուար Եւուար շաւն լուիլիկու Եւուար  
զսու Եւուարուելուսն կուիլիկու աւելիլիկու կուիլիկու Եւուար Եւուար կուիլիկու զիլիկու  
„Եւուար“, զուիլիկու զուիլիկու սիլիլիկու զսու շարիլիկու՝ սաւալ լուիլիկու զսու շիլիկու ինչ  
Եւուարուելուսն Եւուար Եւուարուելուսն Եւու Եւուար լուիլիկու շաւն շարիլիկու զիլիկու Եւուար

1. Bagaimana Formulasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta?
2. Siapa yang paling dominan dalam proses pengoperasian Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta?
3. Faktor-faktor apa yang berpengaruh dalam kebijakan itu?

### **1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian**

#### **1.3.1 Tujuan Penelitian**

Untuk mengetahui bagaimana Formulasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta, permasalahan yang terjadi dan bagaimana cara mengatasi masalah tersebut.

#### **1.3.2 Manfaat Penelitian**

Dari sisi keilmuan diharapkan memperkaya literatur yang mengkaji masalah kebijakan, khususnya kebijakan yang berhubungan dengan kepentingan masyarakat banyak (*publik*) dan permasalahan kota (khususnya transportasi).

Secara praktis dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Kota khususnya Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, apakah kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja telah sesuai dengan tujuan atau harapan yang ditetapkan atau belum.

### **1.4. Kerangka Dasar Teori**

Kerangka dasar teori adalah teori-teori yang digunakan dalam melakukan penelitian sehingga kegiatan ini menjadi jelas, sistematis dan ilmiah. Subjungan

1. Bagaimana Formulasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta?
2. Siapa yang paling dominan dalam proses pengoperasian Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta?
3. Faktor-faktor apa yang berpengaruh dalam kebijakan ini?

### 1.3 Tujuan dan Manfaat Penelitian

#### 1.3.1 Tujuan Penelitian

Untuk mengetahui bagaimana Formulasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja di Kota Yogyakarta, permasalahan yang terjadi dan bagaimana cara mengatasi masalah tersebut.

#### 1.3.2 Manfaat Penelitian

Dari sisi keilmuan diharapkan memperoleh literatur yang mengkaji masalah kebijakan, khususnya kebijakan yang berhubungan dengan kepentingan masyarakat banyak (public) dan permasalahan kota (khususnya transportasi). Secara praktis dapat memberikan masukan kepada Pemerintah Kota khususnya Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta apakah kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja telah sesuai dengan tujuan atau harapan yang ditetapkan atau belum.

### 1.4 Kerangka Dasar Teori

Kerangka dasar teori adalah teori-teori yang digunakan dalam melakukan penelitian sehingga kegiatan ini menjadi jelas, sistematis dan ilmiah. Sedangkan



dengan hal itu, penulis di sini akan memaparkan beberapa defisini dari teori itu sendiri dari para ahli, disertai pula dengan definisi dari manajemen transportasi, lalu lintas, fungsi bus patas, kebijakan publik, proses formulasi kebijakan, proses pengambilan keputusan, dan formulasi kebijakan transportasi. Adapun definisi dari masing-masing masing-masing istilah tersebut adalah sebagai berikut:

Teori itu sendiri menurut Kerlinger didefinisikan sebagai serangkaian asumsi, konsep, konstrak, definisi, dan proposisi untuk menerangkan suatu fenomena sosial secara sistematis dengan cara merumuskan hubungan antar konsep <sup>14)</sup>

Sementara menurut Koentjoroningrat, teori merupakan pernyataan mengenai sebab akibat atau mengenai adanya suatu hubungan positif antara gejala-gejala yang diteliti di satu atau beberapa faktor tertentu dalam masyarakat. <sup>15)</sup>

Sedangkan menurut Husaini Usman dan Purnomo Setiady Akbar:

Teori adalah sebuah *set* konsep atau *construct* yang berhubungan satu dengan lainnya, suatu *set* dari proposisi yang mengandung suatu pandangan sistematis dari gejala. Sarana pokok untuk menyatakan hubungan sistematis antara gejala sosial maupun gejala alam adalah teori yaitu rangkaian yang logis dari satu proposisi atau lebih. Teori merupakan informasi ilmiah yang didapat dengan cara meningkatkan *abstraksi* pengertian maupun hubungan proposisi. <sup>16)</sup>

Dari beberapa definisi tersebut dapat disimpulkan bahwa teori adalah suatu set konsep yang saling berhubungan satu dengan lainnya di mana didalamnya mengandung serangkaian asumsi asumsi, definisi dan proposisi dari fenomena

---

<sup>14)</sup> Masri Singarimbun dan Sofian Effendi, *Metode Penelitian Survei*, LP3ES Jakartam, 1989, hal. 37.

<sup>15)</sup> Koentjoroningrat (1997) dalam Widiyanto, *Op. Cit.*, hal. 10.

10) 8'

- 10) Ինչպիսի բնույթի գյուղատնտեսական հողերի օգտագործումը կառավարելու և բնակավայրերի կառուցման նպատակով հողերի օգտագործման համակարգը փոփոխելու մասին ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթի հետ կապված փոփոխությունները
- 11) Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթի հետ կապված փոփոխությունները

մասնագետների օգնությամբ պատշաճ քանակությամբ զբաղվելու և պարտավորվածություններ կատարելու համար անհրաժեշտ է արտադրության շղթայի ամրապնդումը և կապերի ամրապնդումը:

Ըստ քաղաքացիական օրենսգրքի 113-րդ հոդվածի կարգավորումները կարող են կիրառվել:

Սակայն պետք է նշել, որ 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթի հետ կապված փոփոխությունները կարող են կիրառվել միայն այն դեպքում, եթե նրանք համապատասխանում են ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթին:

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել:

11) 12)

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել միայն այն դեպքում, եթե նրանք համապատասխանում են ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթին:

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել:

12) 13)

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել միայն այն դեպքում, եթե նրանք համապատասխանում են ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթին:

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել:

Սակայն պետք է նշել, որ 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթի հետ կապված փոփոխությունները կարող են կիրառվել միայն այն դեպքում, եթե նրանք համապատասխանում են ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթին:

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել:

Սակայն պետք է նշել, որ 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթի հետ կապված փոփոխությունները կարող են կիրառվել միայն այն դեպքում, եթե նրանք համապատասխանում են ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթին:

Հեղափոխական փոփոխությունները կարող են կիրառվել:

Սակայն պետք է նշել, որ 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթի հետ կապված փոփոխությունները կարող են կիրառվել միայն այն դեպքում, եթե նրանք համապատասխանում են ՀՀ Կոնստիտուցիայի 113-րդ հոդվածի 1-ին կետի դրույթին:

sosial maupun alam yang hendak diteliti. Teori-teori tersebut digunakan sebagai dasar atau pijakan dalam penelitian yang penulis lakukan.

Definisi-definisi mengenai teori apabila kita kaitkan dengan kerangka dasar teori yang penulis gunakan yaitu mengenai formulasi kebijakan dari pengoperasian Bus Trans Jogja, maka lahirlah kerangka dasar teori di bawah ini.

#### **1.4.1. Manajemen Transportasi**

##### **1.4.1.1. Pengertian Transportasi**

Terdapat beberapa definisi mengenai transportasi. Menurut Marlok, transportasi berarti memindahkan atau mengangkat sesuatu dari satu tempat ke tempat lain.<sup>17)</sup>

Menurut Bowersox, definisi transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain, dengan produk yang digerakkan atau dipindahkan ke lokasi yang membutuhkan atau menginginkan.<sup>18)</sup>

Sementara menurut Papacostas, transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus beserta sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara *efisien* dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.<sup>19)</sup>

Dari beberapa definisi tersebut secara umum penulis dapat menyimpulkan bahwa transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan atau barang) dari dari satu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana transportasi (kendaraan, pipa, dan lain-lain). Pemindahan ini harus menempuh

1a) Widyadarmas  
 1b) Widyadarmas  
 1c) Kontribusi Transportasi dan Logistik terhadap Perekonomian Indonesia, Yogyakarta: 2002, hal. 325.

transportasi (kendaraan, biaya, dan lain-lain). Pemindahan ini harus mencerminkan  
 atas rencana) dari dari saat sampai ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana  
 sarana transportasi adalah suatu kegiatan untuk memindahkan sesuatu (orang dan

Dari beberapa definisi tersebut secara umum berarti dapat menyimpulkan  
 lain secara eksplisit bahwa waktu untuk melakukan aktivitas manusia.<sup>1a)</sup>

menyimpulkan orang atau rencana dapat berwujud dari suatu rencana ke rencana  
 sistem yang terdiri dari aktivitas tertentu rencana atau rencana sistem kontrol yang

selanjutnya menurut Pambonang transportasi didefinisikan sebagai suatu  
 dipindahkan ke lokasi yang menyimpulkan atau menyimpulkan.<sup>1b)</sup>

Menurut Bowker definisi transportasi adalah berpindahannya barang atau  
 rencana lain.<sup>1c)</sup>

transportasi berarti memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ke

Terdapat beberapa definisi mengenai transportasi. Menurut Marlok,

**1.4.1.1. Pengertian Transportasi**

**1.4.1.1. Manajemen Transportasi**

pengoperasian Bus Trans Jogja maka lahirlah kerangka dasar teori di bawah ini.  
 dasar teori yang berarti rumus yang digunakan formula kerangka dan

Definisi-definisi mengenai teori adalah kita kaitkan dengan kerangka  
 dasar atau bingkai dalam penelitian yang berarti lakukan

social maupun alam yang hendak diteliti. Teori-teori tersebut digambarkan sebagai

suatu jalur perpindahan atau lintasan atau prasarana yang mungkin sudah disediakan oleh alam, seperti sungai, laut dan udara atau jalur lintasan hasil kerja pemikiran manusia (*man made*) seperti jalan raya, jalan rel dan pipa. Obyek yang diangkut terdiri dari barang, paket, surat dan hasil industri transportasi berupa barang (mobil, jembatan, peralatan, dan lain-lain) serta pelayanan (jasa).

#### **1.4.1.2. Sistem dan Sarana Transportasi**

Sistem transportasi dari suatu wilayah merupakan sistem yang terdiri dari prasarana, sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya pergerakan ke seluruh wilayah, sehingga:

- a. Terakomodasinya mobilitas penduduk
- b. Dimungkinkannya ada pergerakan barang
- c. Dimungkinkannya akses ke semua wilayah.<sup>20)</sup>

Dalam suatu kegiatan transportasi, ada komponen-komponen yang mempengaruhinya. Komponen-komponen tersebut dapat memiliki fungsi yang berbeda sesuai dengan bentuk dan jenis komponen itu sendiri. Komponen tersebut dapat berupa prasarana dan sarana. Yang dimaksud dengan prasarana di sini adalah sesuatu yang dapat menjadi media terjadinya transportasi, seperti jalan raya, rel, terminal, halte, sungai, laut, pipa, udara dan sebagainya. Sedangkan sarana adalah sesuatu berwujud kendaraan berfungsi sebagai alat yang dapat memindahkan sesuatu baik orang maupun barang untuk mencapai tujuannya. Sarana dapat berupa bus, kereta api, pesawat terbang, kapal laut, perahu dan sebagainya.<sup>21)</sup>



Agar kegiatan transportasi dapat berjalan baik, aman, tertib dan lancar sesuai dengan keinginan, maka perlu adanya rencana operasi atau prosedur pengaturan yang mengikat. Secara umum komponen transportasi dapat diuraikan sebagai berikut:

- 1) Lintasan atau jalur sebagai tempat benda tadi bergerak
- 2) Terminal yang merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pergantian moda transportasi.
- 3) Kendaraan yang memberikan sesuatu mobilitas terhadap benda yang diangkut untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digerakkan di jalur tersebut.
- 4) Rencana operasi atau prosedur pengaturan yang dapat menjamin kegiatan transportasi (lalu lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

Transportasi dilihat sebagai suatu sistem teknologi, mencakup lima komponen, yaitu kendaraan, tenaga penggerak, jalur pergerakan, terminal dan sistem pengendalian. Kelima hal tersebut dijabarkan dari kombinasi yang memberikan tingkat dan kualitas pelayanan yang diperlukan sesuai dengan kebutuhan dan tuntutan.

#### **1.4.1.3 Peran dan Manfaat Transportasi**

Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan, melainkan mekanisme untuk mencapai suatu tujuan. Kegiatan masyarakat bersangkutan paut dengan barang dan jasa untuk memenuhi kebutuhannya yang beraneka ragam

Agar kegiatan transportasi dapat berjalan baik, aman, tertib dan lancar sesuai dengan keinginan, maka perlu adanya rencana operasi dan prosedur pengaturannya yang mengikat. Secara umum komponen transportasi dapat diklasikan sebagai berikut:

- 1) Lintasan atau jalur sebagai tempat benda (adi bergerak)
- 2) Terminal yang merupakan simpul keluar masuk kendaraan dari maupun ke sistem dan sebagai tempat pengantian moda transportasi.
- 3) Kendaraan yang memberikan sarana mobilitas terhadap benda yang dimaksud untuk suatu jalur gerak tertentu dan dapat digelakkan di jalur tersebut.

4) Rencana operasi dan prosedur pengaturannya yang dapat menjamin kegiatan transportasi (atau lintas orang dan barang) bergerak secara aman, lancar dan tertib.

Transportasi dilihat sebagai suatu sistem teknologi, mencakup lima komponen. Yaitu kendaraan, tenaga penggerak, jalur pergerakan, terminal dan sistem pengendalian. Ketiga hal tersebut dijabarkan dari komposisi yang memberikan tingkat dan kualitas pelayanan yang diperlukan sesuai dengan kebutuhan dan tuntutan.

#### 1.4.1.3 Peran dan Manfaat Transportasi

Kegiatan transportasi bukan merupakan suatu tujuan, melainkan mekanisme untuk mencapai suatu tujuan. Kegiatan masyarakat bersangkutan pada dengan barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang berbeda-beda.



dan kegiatan transportasi yang membuatnya mencapai tujuan yang diinginkan.

Secara ringkas peran tersebut adalah sebagai berikut:

1). Peran ekonomi

Sebagai sarana distribusi hasil produksi dan kegiatan ekonomi lainnya.

2) Peran sosial

Sebagai sarana untuk memperlancar proses interaksi sosial antar masyarakat.

3) Peran politis

Sebagai sarana menjaga persatuan dan kesatuan, membuka isolasi pelayanan dan keamanan masyarakat.

4) Peran kewilayahan

Sebagai sarana untuk distribusi penduduk dan pengembangan wilayah.

5) Peran persatuan dan kesatuan bangsa, penghubung dan perekat

bangsa (wawasan nusantara)

6). Industri dan perdagangan

Sebagai sarana pengembangan industri dan perdagangan, lokal, regional, nasional, internasional/global.

#### 1.4.1.4 Karakteristik Persoalan Transportasi

Karakteristik persoalan transportasi cukup kompleks dan dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat) macam,<sup>22)</sup> yaitu:

---

<sup>22)</sup> Robert J Kodoatie, *Op. Cit.*, hal. 358-359.

dan kegiatan transportasi yang mempunyai tujuan yang diinginkan.  
Secara ringkas peran tersebut adalah sebagai berikut:

1) Peran ekonomi

Sebagai sarana distribusi hasil produksi dan kegiatan ekonomi lainnya.

2) Peran sosial

Sebagai sarana untuk memperlancar proses interaksi sosial antar masyarakat.

3) Peran politik

Sebagai sarana menjaga ketertuan dan ketertuan, membuka isolasi belahan dan ketertuan masyarakat.

4) Peran kewilayahan

Sebagai sarana untuk distribusi penduduk dan pengembangan wilayah.

5) Peran ketertuan dan ketertuan bangsa, berhubung dan berket

bangsa (nawasa nasional)

6) Industri dan pembangunan

Sebagai sarana pengembangan industri dan pembangunan lokal,

regional, nasional, internasional/global.

#### 1.4.1.4 Karakteristik Peranan Transportasi

Karakteristik peranan transportasi cukup kompleks dan dapat

dikembangkan menjadi 4 (empat) macam,<sup>251</sup> yaitu:

<sup>251</sup> Robert J. Kotler, *Op. Cit.*, hal. 328-329.

### 1) Multi moda

Obyek dasar dalam transportasi adalah pergerakan manusia dan barang dengan berbagai moda sehingga melibatkan banyak moda transportasi. Walaupun dipusatkan dalam suatu area tertentu, sebagai contoh terminal bus atau bandar udara, aspek multi moda atau keterlibatan lebih dari satu moda tidak dapat dihindarkan dan akan selalu mengemuka. Pihak perencana mesti memperhatikan bagaimana interaksi antar pergerakan internal didalam daerah kajian (misalnya terminal atau bandar udara) dengan pergerakan eksternalnya. Artinya, harus diperhatikan moda lain selain bus (untuk terminal) atau pesawat udara (untuk bandar udara).

### 2) Multi disiplin

Kajian transportasi akan mencakup aspek yang beragam. Mulai dari karakteristik pergerakan, karakteristik pengguna jasa sampai dengan karakteristik prasarana dan transportasi itu sendiri. Hal ini menyebabkan banyaknya disiplin ilmu yang terlibat. Disiplin ilmu yang terlibat antara lain keteknikan, ekonomi, geografi, sosial politik, psikologi, matematika, riset operasi, komputer dan hukum. Artinya, persoalan transportasi tidak dapat dilihat hanya dari sudut pandang ilmu saja.

### 3) Multi sektoral

Banyak sektor lembaga atau pihak yang terkait memiliki

kepentingan terhadap transportasi. Suatu kajian transportasi biasanya

### 1) Aliran dan

Objek dan dalam transportasi adalah pergerakan manusia dan barang dengan berbagai moda sehingga melibatkan banyak moda transportasi. Walaupun dipisahkan dalam suatu area tertentu, sebagai contoh terminal bus dan bandar udara, aspek multi moda akan keterlibatan lebih dari satu moda tidak dapat dihindarkan dan akan selalu mengemuka. Pihak perencanaan mesti memperhatikan bagaimana interaksi antar pergerakan internal di dalam daerah kajian (multi-modal) atau bandar udara) dengan pergerakan eksternalnya. Artinya, harus diperhatikan moda lain selain bus (untuk terminal) atau pesawat udara (untuk bandar udara).

### 2) Multi disiplin

Kajian transportasi akan mencakup aspek yang beragam. Melalui dari karakteristik pergerakan, karakteristik penggunaan jasa sampai dengan karakteristik sarana dan transportasi itu sendiri. Hal ini menyebabkan banyaknya disiplin ilmu yang terlibat. Disiplin ilmu yang terlibat antara lain keteknikan, ekonomi, geografi, sosial politik, psikologi, matematika, fisika, kimia, komputer dan hukum. Artinya, perencanaan transportasi tidak dapat dilihat hanya dari sudut pandang ilmu saja.

### 3) Multi-ekstensi

Banyak sektor lembaga atau pihak yang terkait memiliki kepentingan terhadap transportasi. Sektor kegiatan transportasi biasanya

akan melibatkan beberapa lembaga pemerintahan maupun swasta yang masing-masing memiliki kepentingan yang berbeda. Untuk itu perlu adanya koordinasi dan penanganan yang baik antar instansi tersebut. Sebagai contoh, kasus perencanaan terminal. Maka pihak yang terkait antara lain meliputi unsur Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda), Dinas Perhubungan, Badan Pertanahan Nasional (BPN), Dinas Tata Kota (DTK), Kepolisian (Polisi Lalu Lintas/Polantas), pengusaha bus, Organisasi Pengusaha Nasional Kendaraan Bermotor di Jalan (Organda), Dinas Pendapatan Daerah (Dipenda), masyarakat lingkungan sekitarnya dan lain sebagainya.

#### 4) Multi problem

Mengingat kajian transportasi merupakan kajian multi moda, multi disiplin, multi sektoral, maka dengan demikian akan mengakibatkan multi problem. Masalah yang dihadapi akan memiliki dimensi yang cukup beragam dan luas. Mulai dari masalah yang berkaitan dengan aspek pengguna jasa, aspek rekayasa, aspek operasional, aspek ekonomi sampai dengan aspek sosial. Sebagai contoh dengan kasus pengoperasian Bus Trans Jogja dan pembangunan sarana pra sarananya, maka problem yang mungkin muncul antara lain:

- a). Aspek keteknikan, misalnya, lapisan tanah yang jelek, sistem *drainase* yang buruk, dll.



- c) Aspek pertanahan, misalnya, lahan yang terbatas, kepemilikan yang kurang jelas, dll.
- d) Aspek sosial, misalnya, penumpang yang tidak disiplin, adanya pencopet/premanisme, dll.
- e) Aspek lalu lintas, misalnya, gangguan lalu lintas karena tidak memiliki jalur khusus, perilaku pengemudi yang tidak disiplin, dll.

#### 1.4.1.5 Manajemen transportasi

Istilah manajemen datang dari bahasa Inggris "*management*". Istilah ini terbentuk dari kata *manus*, tangan, yang berkaitan dengan kata *menagerie*, yang berarti beternak. *Menagerie* juga berarti sekumpulan binatang liar yang dikendalikan di dalam pagar. Kata *manus* berkaitan dengan kata *menage* yang berasal dari bahasa Latin "*mansionaticum*" yang berarti pengelolaan rumah besar.<sup>23)</sup> Atas dasar itu, manajemen bisa diartikan sebagai bagaimana menciptakan usaha yang efektif (*doing right things*) secara efisien (*doing things right*) dan produktif, melalui fungsi dan siklus tertentu, dalam rangka mencapai tujuan operasional yang telah ditetapkan.

Dengan demikian, pengertian manajemen transportasi adalah mempelajari bagaimana menciptakan usaha yang efektif secara efisien dan produktif melalui fungsi dan siklus tertentu, dalam rangka mencapai tujuan atau peran transportasi serta untuk meminimalisir segala persoalan transportasi.

2) Լաիկական Կրթության Կրթամոլոգի (մին Կրթության նախարարության հետ) Կրթության Կրթական Կրթության 5002 թիվ 120

զբաղված աշխատանքները շարունակելու և զարգացնելու նպատակով:  
Լիցենզիայի դադարեցում և արգելադրանքների լիցենզիայի դադարեցում նպատակով:  
Բացառապես աշխատանքային պայմանագրի կնքումը, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:  
Ընդհանուր գործառնականության նպատակով զբաղված աշխատանքները:

Բրոքերի և աշխատանքի լիցենզիայի դադարեցում և արգելադրանքների լիցենզիայի դադարեցում  
պայմանագրի կնքումը (վճարի և արգելադրանքների) շարունակելու (վճարի և արգելադրանքների) դադարեցում:  
23) Այս դատարանի նպատակները զարգացնելու և արգելադրանքների կատարման նպատակով:  
Բացառապես լիցենզիայի կնքումը, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:  
Վերականգնողական և արգելադրանքների կնքումը, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:  
Լիցենզիայի կնքումը, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:  
Լիցենզիայի կնքումը, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:  
Լիցենզիայի կնքումը, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:

1.4.1.2 Նպատակները:

- ա) աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:
- բ) Աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:
- գ) Աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:
- դ) Աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:
- ե) Աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով, աշխատանքի կազմակերպման և կատարման նպատակով:



Ruang lingkup manajemen transportasi terlihat melalui fungsi-fungsi manajemen:

1. Perencanaan transportasi
2. Pengorganisasian sumber-sumber transportasi
3. Penggunaan sumber-sumber transportasi
4. Kontrol transportasi

Sedangkan siklus manajemen menunjukkan proses yang menghubungkan keempat fungsi manajemen melalui perencanaan dan balik ke perencanaan kembali, berturut-turut dan terus menerus. Siklus manajemen dapat pula disebut siklus produk, mengingat setiap produk mempunyai *engineering life* (masa layak teknikal) dan *accounting life* (masa layak ekonomikal) yang terbatas. Jika masa layak ini habis, kualitas atau aspek lain produk harus ditingkatkan atau produk didesain kembali. Siklus manajemen juga menunjukkan hubungan antar lingkungan, produsen dan konsumen, bahkan dengan semua *stakeholders* (yang berkepentingan).<sup>24)</sup>

## **1.4.2. Lalu Lintas**

### **1.4.2.1 Pengertian Lalu lintas**

Pengertian lalu lintas menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah gerak

Ruang lingkup manajemen transportasi terlihat melalui fungsi-fungsi

manajemen:

1. Perencanaan transportasi
2. Pengorganisasian sumber-sumber transportasi
3. Penggunaan sumber-sumber transportasi
4. Kontrol transportasi

Sedangkan siklus manajemen menunjukkan proses yang berhubungan dengan fungsi manajemen melalui perencanaan dan bali ke perencanaan kembali. berturut-turut dan terus menerus. Siklus manajemen dapat pula disebut siklus produk, mengingat setiap produk mempunyai *engineering life* (masa layak teknikal) dan *economic life* (masa layak ekonomikal) yang terbatas. Jika masa layak ini habis, kualitas akan aspek lain produk harus ditingkatkan atau produk dibesain kembali. Siklus manajemen juga menunjukkan hubungan antara lingkungan, produsen dan konsumen, bahkan dengan *stakeholder* (yang berkelanjutan).<sup>241</sup>

#### 1.4.2. Lalu Lintas

##### 1.4.2.1 Pengertian Lalu Lintas

Pengertian lalu lintas menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, adalah gerak

<sup>241</sup> *Wahyuni, Op.Cit. hal. 18.*

kendaraan, orang dan hewan di jalan.<sup>25)</sup> Dalam hal ini lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dikelola oleh pemerintah.

#### **1.4.2.2. Manajemen Lalu Lintas**

##### **1. Tujuan Manajemen Lalu Lintas**

Secara umum tujuan manajemen lalu lintas adalah memenuhi kebutuhan transportasi, baik saat ini maupun di masa mendatang.

Adapun secara khusus, tujuan dari manajemen lalu lintas adalah:

- a. Mendapatkan tingkat efisiensi dari pergerakan lalu lintas diseluruh menyeluruh dengan tingkat *aksesibilitas* yang tinggi melalui penyeimbangan antara permintaan dengan sarana penunjang yang tersedia.
- b. Meningkatkan tingkat keselamatan dari pengguna yang dapat ditegakkan oleh semua pihak dan memperbaiki tingkat keselamatan tersebut sebaik mungkin
- c. Melindungi, memperbaiki keadaan kondisi lingkungan di mana lalu lintas tersebut berada
- d. Mempromosikan penggunaan energi secara efisien ataupun penggunaan energi lain yang dampak negatifnya lebih kecil dari pada energi yang ada.<sup>27)</sup>

---

<sup>25)</sup> Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang *Lalu lintas dan Angkutan Jalan* Ketentuan Umum Pasal 1 Ayat 1 hal. 2.

<sup>26)</sup> Ahmad Munawar, *Manajemen Lalu Lintas Perkotaan*, Beta Offset, Yogyakarta, 2006, hal. 3.

<sup>27)</sup> Hary Purwanto (editor), *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Rangkuman dari Semua Kebijakan

տեսանք լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

20) Լիակատ Բնութագրում (Բնութագրում) Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝ 2008 թվականի հունիսի 20-ին:

20) Արժեքի Գնահատման Շղթայի Բնութագրում (Բնութագրում) 2008 թվականի հունիսի 20-ին:

20) Բնութագրում (Բնութագրում) Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

20) Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

զգա՝ 20)

ա) Երկրի լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

դ) Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

ե) Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

զ) Երկրի լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

ը) Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

ա) Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

### 1. Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները

#### 1.1.2.2. Բնութագրում-Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները

Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

Բնութագրում-Բնութագրում Բնութագրում Լայն լիարժեք գնահատման շղթայի բնութագրությունները՝

## 2. Sasaran Manajemen Lalu Lintas

Sasaran manajemen lalu lintas pada prinsipnya adalah:

- a. Mengatur dan menyederhanakan lalu lintas dengan melakukan pemisahan terhadap tipe, kecepatan dan pemakai jalan yang berbeda untuk meminimumkan gangguan terhadap lalu lintas.
- b. Mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas dengan menaikkan kapasitas atau mengurangi volume lalu lintas pada suatu jalan. Melakukan optimasi ruas jalan dan kontrol terhadap aktivitas-aktivitas yang tidak cocok dengan fungsi jalan tersebut.<sup>28)</sup>

## 3. Identifikasi Masalah

Dalam melakukan identifikasi masalah sesuai dengan tujuan dan sasaran manajemen lalu lintas adalah didasarkan pada hal yakni keluhan subyektif dan kriteria obyektif.<sup>29)</sup>

Keluhan obyektif, di mana masalah diidentifikasi dari persepsi seseorang mengenai apa yang terjadi, baik kejadian tersebut dapat diterima atau tidak. Masalah tersebut biasanya berkaitan dengan kemacetan, keselamatan, biaya maupun kenyamanan perjalanan yang dievaluasi orang secara subyektif dan bersifat pribadi.

Kriteria obyektif, dalam kriteria ini identifikasi masalah dilakukan dengan kriteria dasar dengan melakukan evaluasi terhadap unjuk kerja yang mempengaruhi sistem transportasi yang ada pada saat sekarang (*existing*). Kriteria-kriteria tersebut adalah:

---

<sup>28)</sup> *Ibid.*, hal 63.

<sup>29)</sup> *Ibid.*, hal 63.

## 2. Sasaran Manajemen Jaln Lintas

Sasaran manajemen jaln lintas pada prinsipnya adalah:

a. Mengatur dan menyelenggarakan jaln lintas dengan melakukan pemisahan terhadap tipe, kecepatan dan bentak jaln yang berbeda

untuk meminimalkan gangguan terhadap jaln lintas.

b. Mengurangi tingkat kemacetan jaln lintas dengan meningkatkan kapasitas atau mengurangi volume jaln lintas pada suatu jaln.

Melakukan optimasi ruas jaln dan kontrol terhadap aktivitas-

aktivitas yang tidak cocok dengan fungsi jaln tersebut.<sup>28)</sup>

## 3. Identifikasi Masalah

Dalam melakukan identifikasi masalah sesuai dengan tujuan dan

sasaran manajemen jaln lintas adalah dibasutkan pada hal yakni keluhan

subjektif dan kriteria objektif.<sup>29)</sup>

Keluhan objektif di mana masalah diidentifikasikan dari perspektif

sesorang mengenai apa yang terjadi, baik kejadian tersebut dapat

diterima atau tidak. Masalah tersebut biasanya berkaitan dengan

kemacetan, keselamatan, biaya maupun kenyamanan perjalanan yang

dialami orang secara subjektif dan bersifat pribadi.

Kriteria objektif dalam kriteria ini identifikasi masalah dilakukan

dengan kriteria dasar dengan melakukan evaluasi terhadap unjuk kerja

yang mempengaruhi sistem transportasi yang ada pada saat sekurang

(ex-ante). Kriteria-kriteria tersebut adalah:

<sup>28)</sup> Ibid., hal 67  
<sup>29)</sup> Ibid., hal 67

- a. Total waktu perjalanan, yang diperoleh dari mobilitas (kecepatan pada jaringan jalan yang ditentukan oleh kecepatan ruas jalan dan keterlambatan di persimpangan), *aksesibilitas* ditentukan oleh lokasi jaringan jalan dan ruasnya yang mempengaruhi rute yang akan dipakai dalam perjalanan.
- b. Keselamatan, resiko kecelakaan yang diukur berdasarkan tingkat kecelakaan.
- c. Biaya, biaya perjalanan adalah penting dan berhubungan langsung dengan efisiensi kecepatan operasi.
- d. Kenyamanan, sangat dibutuhkan dan orang mau membayar lebih untuk mendapatkannya.
- e. Lingkungan, melakukan evaluasi terhadap dampak lingkungan terhadap dampak lingkungan dari operasi yang dilakukan.
- f. Konservasi energi, penghematan terhadap penggunaan energi dengan dilakukannya manajemen lalu lintas.

Skala waktu manajemen lalu lintas berdasarkan skala waktu dengan skala implementasi yang berbeda pula. Skala waktu tersebut diklasifikasikan menjadi empat macam, yaitu: (1) seketika/mendesak, (2) jangka pendek, (3) jangka menengah, (4) jangka panjang.

Untuk hal yang mendesak, perbaikan yang dilakukan adalah perbaikan kontrol yang ada (persimpangan, parkir, dll). Dalam jangka pendek dapat dilakukan perubahan arus lalu lintas dan sarana penunjang

lainnya. Jangka menengah dengan melakukan perbaikan pada

խնայելու շահերի անսահման զբաղման աշխարհային հասարակարկի կազմակերպման  
համար զանազան դիվերսիաների և այլ իրերի միջոցով զանազան հասարակարկի  
հարկերի կողմից շահի ստացումը (հարկազուտում) հարկի վրա: Այսպես շահերի

ընդհանուր շահի անսահման հարկերի կողմից զանազան  
(2) շահերի անսահման (4) շահերի համար:

անսահման ամբողջ շահի: (1) զբաղման անսահման (3) շահերի համար  
անսահման շահի անսահման շահի անսահման շահի անսահման շահի անսահման շահի  
զանազան անսահման շահի միջոցով:

Ը Կողմնակցի անսահման հարկերի անսահման անսահման շահի անսահման  
անսահման շահերի անսահման շահի անսահման շահի անսահման շահի

Գ Ընդհանուր աշխարհային շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի  
անսահման շահերի:

Դ Կողմնակցի անսահման շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի  
անսահման շահերի անսահման շահերի:

Ե Ընդհանուր շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի  
անսահման շահերի:

Զ Կողմնակցի անսահման շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի  
անսահման շահերի:

Շ Ընդհանուր շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի  
անսահման շահերի:

Ը Ընդհանուր շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի անսահման շահերի  
անսահման շահերի:



jaringan jalan dan perubahan arah lalu lintas, pelebaran jalan dan konstruksi jalan baru. Sedangkan untuk jangka panjang, dengan melakukan perubahan arus lalu lintas berdasarkan pertumbuhan lalu lintas dengan mengontrol pengembangan rencana perkotaan.

Berdasarkan hal tersebut diatas, identifikasi permasalahan yang dapat dilakukan adalah: manajemen lalu lintas, operasi angkutan umum, pengembangan jaringan jalan, dan pengembangan jaringan transportasi umum.

#### **4. Strategi Manajemen Lalu Lintas**

Dalam rangka mengurangi masalah lalu lintas dan transportasi pada umumnya, dapat diterapkan strategi manajemen lalu lintas yang secara prinsip dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Sistem pengontrolan lalu lintas
- b. Informasi pada pemakai jalan
- c. *Road pricing*
- d. Modifikasi operasi angkutan umum
- e) Modifikasi pemakai jalan.<sup>30)</sup>

Sistem pengontrolan lalu lintas merupakan pengaturan lalu lintas yang berupa perintah atau larangan, perintah atau larangan tersebut dapat berupa lampu lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas, dan marka jalan.

Informasi kepada pemakai jalan merupakan upaya penjelasan kepada

dan jaringan jalan dan perbaikan atas lalu lintas. Perbaikan jalan dan konstruksi jalan baru. Sedangkan untuk jangka panjang dengan melakukan perbaikan arus lalu lintas berdasarkan pertumbuhan lalu lintas dengan mengontrol pengembangan rencana perkotaan.

Berdasarkan hal tersebut diatas, identifikasi permasalahan yang dapat dilakukan adalah: manajemen lalu lintas, operasi angkutan umum, pengembangan jaringan jalan, dan pengembangan jaringan transportasi umum.

#### 4. Strategi Manajemen Lalu Lintas

Dalam rangka mengungkap masalah lalu lintas dan transportasi pada umumnya, dapat diterapkan strategi manajemen lalu lintas yang secara prinsip dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

- a. Sistem pengontrolan lalu lintas
- b. Informasi pada pemakai jalan
- c. Road pricing
- d. Modifikasi operasi angkutan umum
- e) Modifikasi pemakai jalan<sup>20</sup>

Sistem pengontrolan lalu lintas merupakan pembangunan lalu lintas yang berbeda bentuk dan larangan. Perintah akan larangan tersebut dapat berupa larangan lalu lintas, larangan lalu lintas, dan marka jalan. Informasi kepada pemakai jalan merupakan upaya penyelesaian kepada pengguna jalan yang berkaitan dengan tata cara penggunaan kendaraan

<sup>20</sup> Utama, Afrianti, O.P. CW, hal 63



(mengemudi, parkir) yang baik. Yang memaruhi semua pertumbuhan lalu lintas. Hal tersebut dapat dilakukan melalui pendidikan tertid lalu lintas pemberian informasi sebelum dan pada saat melakukan perjalanan Road pricing adalah pemberian beban biaya pada pemakai jalan. Beban biaya ini dimaksudkan untuk menekan jumlah pemakai fasilitas transportasi.

Modifikasi operasi angkutan umum merupakan upaya pemerataan dan pemerataan penggunaan alat transportasi umum berikut sarana prasarana yang sehingga tidak terjadi kemacetan lalu lintas. Modifikasi operasi angkutan umum meliputi perbaikan operasi, perbindahan moda efisiensi manajemen angkutan umum.

Sedangkan modifikasi pemakai jalan merupakan upaya yang dimaksudkan untuk merubah waktu perjalanan pemakai jalan, sehingga penggunaan jalan selama 24 jam lebih merata dan efisien.

### 1.4.3 Fungsi Bus Patis

#### 1.4.3.1 Pengertian

Bus patas adalah alat transportasi umum menggunakan kendaraan bus dengan karakteristik semua penumpang mendapatkan tempat duduk. Ini berbeda dengan bus umum yang tidak menjamin semua penumpang mendapatkan tempat duduk.

Bus patas umumnya tidak memiliki jalur khusus sebagaimana *busway*. oleh karena itu bus patas belum bisa digolongkan ke dalam *Bus Rapid Transit* (BRT).

Bus Trans merupakan bagian dari bus patas yang biasanya beroperasi di daerah tertentu yang penamaannya didasarkan pada daerah/kota mana bus tersebut beroperasi (disebut Bus Trans Jakarta karena beroperasi di wilayah/kota Jakarta, disebut Bus Trans Jogja karena beroperasi di wilayah/kota Yogyakarta, dan sebagainya).

Bus Trans merupakan salah satu bentuk transportasi umum yang hanya menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat-tempat tertentu (halte yang disediakan).

#### **1.4.3.2. Klasifikasi**

Bus patas dapat dibedakan menjadi dua macam berdasarkan segi kualitas:

##### **1. Bus Patas Tanpa AC**

Pengguna bus patas ini mendapatkan tempat duduk, namun tidak menggunakan *air conditioner* (ac) sebagai penyejuk udara dalam ruangan bus, sehingga kondisinya sering panas dan menjadi tidak nyaman

##### **2. Bus Patas Ber-AC**

Pengguna bus jenis ini selain mendapatkan tempat duduk, juga mendapatkan kenyamanan karena udara dalam bus tetap sejuk berkat adanya fasilitas ac dalam bus.

Bus bus umumnya tidak memiliki jalur khusus sebagaimana busway. Oleh karena itu bus bus belum bisa digolongkan ke dalam Bus Rapid Transit (BRT).

Bus Trans merupakan bagian dari bus bus yang biasanya beroperasi di daerah tertentu yang penannyaanya didasarkan pada daerah kota mana bus bus tersebut beroperasi (disebut Bus Trans Jakarta karena beroperasi di wilayah Jakarta, dan disebut Bus Trans Jogja karena beroperasi di wilayah Kota Yogyakarta, dan sebagainya).

Bus Trans merupakan salah satu bentuk transportasi umum yang hanya menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat-tempat tertentu (halte yang disediakan).

### 1.4.3.3. Klasifikasi

Bus bus dapat dibedakan menjadi dua macam berdasarkan segi kualitas:

#### 1. Bus Bus Tanpa AC

Penggunaan bus bus ini mengakibatkan tempat duduk. namun tidak menggunakan air conditioner (ac) sebagai penyejuk udara dalam ruangan bus bus sehingga kondisinya sering panas dan menjadi tidak nyaman.

#### 2. Bus Bus Ber-AC

Penggunaan bus bus jenis ini selain mengakibatkan tempat duduk juga mengakibatkan kenyamanan karena udara dalam bus bus tetap sejuk berkat

### 1.4.3.3 Fungsi Bus Patas

Bus patas selain berfungsi sebagai alat transportasi bagi masyarakat umum, bus jenis ini umumnya mengutamakan unsur kecepatan dan kenyamanan penumpang. Sehingga keberadaan bus patas ini diharapkan dapat mengurangi volume penggunaan kendaraan pribadi yang berpotensi menambah kepadatan lalu lintas.

### 1.4.4. Kebijakan Publik

#### 1) Pengertian

Istilah kebijakan atau kebijaksanaan (*policy*) menurut Carl Friedrich adalah:

“Suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan.”<sup>32)</sup>

Thomas R Dye mendefinisikan kebijakan sebagai “*is whatever government choose to do or not to do.*” (apapun yang dipilih oleh pemerintah untuk dilakukan atau tidak dilakukan).<sup>33)</sup>

Selanjutnya Dye mengatakan bahwa:

“Bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuannya (obyektifnya) dan kebijaksanaan negara itu harus meliputi semua tindakan pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja. Disamping itu sesuatu yang tidak dilaksanakan oleh pemerintah pun termasuk kebijaksanaan negara. Hal ini disebabkan karena “sesuatu yang tidak

<sup>32)</sup> Solikhin Abdul Wahab, *Analisis Kebijaksanaan dari Formulasi ke Implementasi Kebijaksanaan*, Bina Aksara, Jakarta, 1997, hal 3.

<sup>33)</sup> M. L. Sanjaya, *Politik dalam Rangka Kebijakan*, Kebijaksanaan Negara Bumi Aksara, Jakarta, 2001, hal 18.





dilaksanakan” oleh pemerintah akan mempunyai pengaruh (dampak) yang sama besarnya dengan sesuatu yang dilakukan oleh pemerintah.<sup>34)</sup>

Sedangkan Irfan Islami menambahkan bahwa:

“Kebijakan publik adalah serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh masyarakat.”<sup>35)</sup>

Dari beberapa pengertian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa kebijakan publik adalah pilihan atau tindakan yang dilakukan maupun tidak dilakukan oleh pemerintah. Dan dalam konsep demokrasi modern, kebijakan negara (publik) tidaklah hanya berisi beberapa pikiran atau pendapat para pejabat yang mewakili rakyat, tetapi opini publik (*public opinion*) juga mempunyai porsi yang sama besarnya untuk diisikan (tercermin) dalam kebijakan-kebijakan negara (publik). Setiap kebijakan negara harus selalu berorientasi pada kepentingan publik (*public interest*).

Dari beberapa definisi diatas kemudian kita lihat dalam konteks kebijakan pengadaan Bus Trans Jogja (termasuk dalam hal ini adalah pembangunan halte dan sarana para sarana lainnya) oleh Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan yang bekerja sama dengan pihak swasta dalam hal ini PT Jogja Tugu Trans yang merupakan konsorsium koperasi angkutan di DIY sebagai operator dan PT Lendis Cipta Media selaku kontraktor pembangunan halte. Pengadaan Bus Trans Jogja oleh pemerintah dan Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta memiliki banyak tujuan, yakni selain untuk mengurangi kemacetan lalu lintas dan memberikan pelayanan transportasi yang lebih baik pada



masyarakat, juga banyak tujuan lain. Jadi menjadi sangat tidak demokratis bila kita lihat banyak keluhan dari masyarakat pengguna Bus Trans Jogja terutama kaum *difabel* yang merasa dirugikan karena tidak bisa secara optimal menggunakan fasilitas transportasi ini walaupun dari awal sudah digembargemborkan bahwa fasilitas transportasi ini juga sudah mengakomodir kepentingan kaum difabel (*different ability*) dengan memasang tangga khusus untuk kursi roda, atau biasa disebut “ram”.

#### **1.4.4.2 Ciri-ciri Kebijakan Publik**

Menurut Cad Friendrich, kebijakan publik memiliki empat ciri sebagai berikut:

*Pertama*, kebijakan lebih merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan (terencana) daripada sebagai perilaku atau tindakan yang acak dan kebetulan.

*Kedua*, kebijakan pada hakekatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling terkait dan berpola yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan-keputusan yang berdiri sendiri.

*Ketiga*, kebijakan bersangkutan paut dengan apa yang sengaja dilakukan oleh pemerintah dalam bidang-bidang tertentu, misalnya dalam mengatur perdagangan, peningkatan inflasi, dan berkaitan dengan unsur masyarakat atau rakyat.

*Keempat*, kebijakan negara kemungkinan positif mungkin juga negatif. Dalam bentuk yang positif, kebijakan negara mungkin akan mencakup beberapa bentuk tindakan pemerintah yang dimaksudkan untuk memecahkan masalah



tertentu. Sementara dalam bentuk yang negatif, ia kemudiannya menghalang keputusan-keputusan pejabat pemerintah untuk tidak bertindak atau melakukan tindakan apapun dalam masalah-masalah dimana tindakan pemerintah justru diperlukan.<sup>36)</sup>

Kebijakan publik lebih merupakan keputusan pemerintah sebagai instansi atau sebagai lembaga dan merupakan keputusan individu yang duduk didalam pemerintahan. Tetapi tidak sedikit dari sebuah kebijakan yang duduk di pemerintahan di atas dinamakan kebijakan publik yang menguntungkan diri pribadi dan banyak mengesampingkan kepentingan masyarakat.

#### **1.4.5. Proses Formulasi Kebijakan**

##### **1.4.5.1 Pengertian Formulasi Kebijakan**

Formulasi kebijakan berasal dari kata *formulation* yang berarti yakni merupakan suatu tahapan di mana proses pembuatan kebijakan. Formulasi kebijakan yang berupa pembangunan dan sintesis alternatif pemecahan masalah, pada dasarnya merupakan aktivitas konseptual.

Untuk memperjelas makna yang terkandung dalam konsep kebijakan, maka kita perlu mengemukakan beberapa pendapat yang dinilai dapat membantu untuk memperoleh kejelasan yang dirumuskan para pakar tersebut adalah sebagai berikut:

1) Menurut William N. Dunn, formulasi kebijakan adalah



“..... alternatif kebijakan untuk mengatasi masalah. Alternatif kebijakan melihat perlunya membuat perintah eksekutif, keputusan peradilan dan tindakan legislatif.”<sup>37)</sup>

- 2) Raymond Bauer, dalam tulisannya *The Study of Policy Formulation*, memandang perumusan kebijakan pemerintah sebagai proses pengalihragaman yang mengubah masukan-masukan politik menjadi keluaran-keluaran politik.<sup>38)</sup>
- 3) Yeheskel Dror menjelaskan secara rinci makna dari perumusan kebijakan pemerintah, dengan mengatakan bahwa pembuatan kebijakan pemerintah itu adalah:

“Suatu proses yang amat kompleks dan dinamis yang terdiri dari berbagai unsur yang satu sama lain kontribusinya berbeda-beda terhadap perumusan kebijakan pemerintah tersebut. Perumusan kebijakan pemerintah memutuskan pedoman-pedoman umum untuk melakukan tindakan yang diarahkan pada masa depan terumatama bagi lembaga-lembaga pemerintah. Pedoman-pedoman umum tersebut secara formal dimaksudkan untuk mencapai apa yang termaktub dalam istilah kepentingan umum dengan cara yang sebaik mungkin.”<sup>39)</sup>

Perumusan masalah dapat memberikan masukan-masukan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang mempersoalkan asumsi-asumsi yang mendasari definisi masalah dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda.

Perumusan masalah dapat memberikan asumsi-asumsi, mendiagnosa masalah-masalah, penyebab-penyebab yang timbul, menetapkan tujuan-tujuan

---

<sup>37)</sup> William N Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 2003, hal. 24.

<sup>38)</sup> Raymond Bauer, *The Study of Policy Formulation*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1990, hal. 20.

yang memadukan pandangan-pandangan yang bertentangan dan perancangan pokok-pokok kebijakan baru.

#### **1.4.5.2 Tiga Bagian Penting Keputusan/Proses Politik**

Ketiga bagian penting yang dimaksud adalah sebagai berikut:

##### **1) Input (Masukan)**

Dalam model-model tradisional input-input berasal dari lingkungan, kelompok, dengan cara tertentu berdampak terhadap sistem politik. Dalam semua lingkungan didefinisikan secara luas dalam istilah-istilah sosial ekonomi, fisik dan politik lingkungan tersusun tidak hanya individu-individu, organisasi maupun partai-partai politik yang memiliki kepentingan-kepentingan yang berlainan dan berusaha untuk mempengaruhi keputusan-keputusan agar nantinya tidak merugikan kelompoknya.<sup>40)</sup>

##### **2) Proses Politik (Formulasi Kebijakan)**

Dalam proses ini terjadi pengolahan masalah-masalah yang telah terkumpul dari kelompok kepentingan yang secara terbuka mempengaruhi, megemukakan pendapat kepada pembuat keputusan berkaitan dengan permasalahan yang dihadapi. Pemerintahan dalam hal ini eksekutif dan legislatif memproses kebijakan yang nantinya akan membuahkan kebijakan. Hal ini terlalu sering dianggap sebagai kotak hitam yang dari dalamnya muncul berbagai kebijakan atau justru di mana

---

<sup>40)</sup> Bill Jenkins dalam Michael Hill, *The Policy Process*, Harvester Wheatsheaf, New York, 1993.



(1) Գործարարական զբաղմունքի և արտադրության գործընթացի բնութագրող կերպով իմի 10  
ա) Երկրորդ կարգի կերպով իմի 10-ը կարգի բնութագրող կերպով իմի 10-ը

միջանկյալ զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան  
արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը  
իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ

3) Բնութագրող կերպով (Բնութագրող կերպով)

կերպով իմի 10-ը

արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ  
կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ

Ընդհանուր առմամբ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը

1) Իմի 10-ը

Կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ

**ԻՄԻ 10-ը Կերպով Կերպով Կերպով**

Կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ

և զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ կերպով իմի 10-ը զանազան արտադրանքներ

sosiologis pola-pola aksi politik bisa ditentukan dalam ukuran dan variasi mayoritas politik atau mode kontrol *elit*.<sup>41)</sup> Dalam proses keputusan alternatif, pilihan-pilihan mulai diperhitungkan dan dipertimbangkan baik buruk dari akibat yang ditimbulkan oleh keputusan tersebut. Dan proses ini dipandang sangat penting dari semua proses yang dijalankan karena ini merupakan hal yang pokok.

### 3) *Output* (Hasil Kebijakan)

Terlalu sering kebijakan dipandang sebagai respon terhadap tekanan (*pressure*), namun terkadang tidak ada tekanan.<sup>42)</sup> Kebijakan pemerintah akan mendapat tekanan dari lingkungan apabila tidak memenuhi keinginan dari masyarakat atau lingkungan itu sendiri. Dan tidak akan mendapat tekanan apabila telah sesuai dengan keinginan lingkungan tersebut. Analisis kebijakan sangat diperlukan untuk memahami apakah sudah memenuhi tuntutan masyarakat dan apabila sudah diterima akan segera dilaksanakan.

### 4) Analisis Kebijakan

E.S. Quade mengartikan analisis kebijakan sebagai suatu bentuk analisis yang menghasilkan atau menyajikan informasi sedemikian rupa sehingga dapat memberikan landasan dari para pembuat kebijakan dalam membuat keputusan.<sup>43)</sup> Dalam analisis kebijakan, kata analisis digunakan dalam pengertian yang paling umum, termasuk penggunaan intuisi dan menggunakan pendekatan yang mencakup tidak hanya penemuan kebijakan

sosiologis pola-pola aksi politik bisa ditentukan dalam ukuran dan variasi  
 mayoritas politik atau mode kontrolnya.<sup>41)</sup> Dalam proses kemampuan  
 alternatif pilihan-pilihan mulai diperhitungkan dan dipertimbangkan baik  
 buruk dari akibat yang ditimbulkan oleh kemampuan tersebut. Dan proses  
 ini dipandang sangat penting dari semua proses yang dijalankan karena  
 ini merupakan hal yang pokok.

3) Ciri (Hasil Kebijakan)

Terjadi sering kebijakan dipandang sebagai respon terhadap tekanan  
 (pressure), namun terkadang tidak ada tekanan.<sup>42)</sup> Kebijakan pemerintah  
 akan mendapat tekanan dari lingkungan apabila tidak memenuhi  
 keinginan dari masyarakat atau lingkungan itu sendiri. Dan tidak akan  
 mendapat tekanan apabila telah sesuai dengan keinginan lingkungan  
 tersebut. Analisis kebijakan sangat diperlukan untuk memahami apakah  
 sudah memenuhi tuntutan masyarakat dan apabila sudah diterima akan  
 segera dilaksanakan.

4) Analisis Kebijakan

E.S. Qureshi mengartikan analisis kebijakan sebagai suatu bentuk  
 analisis yang menghasikan atau menyajikan informasi sedemikian rupa  
 sehingga dapat mempertajam landasan dari para pembuat kebijakan dalam  
 membuat keputusan.<sup>43)</sup> Dalam analisis kebijakan, kata analisis digunakan  
 dalam pengertian yang paling umum, termasuk penggunaan intuisi dan  
 pertimbangan pembuat yang mencakup tidak hanya berbagai kebijakan

<sup>41)</sup> Ibid, hal. 12.  
<sup>42)</sup> Ibid, hal. 12.  
<sup>43)</sup> E.S. Qureshi dalam // Hamid N. Durr, (p. CW, hal. 92.

dengan memilah-milahkannya ke dalam sejumlah komponen-komponen tetapi juga perancangan dan sintesis alternatif-alternatif baru. Kegiatan-kegiatan yang tercakup dapat direntangkan mulai penelitian untuk menjelaskan atau memberikan pandangan terhadap isu-isu atau masalah-masalah yang terantisipasi sampai mengevaluasi suatu program yang lengkap.

Dengan demikian analisis kebijakan tidak diciptakan untuk membangun dan menguji teori-teori deskriptif yang umum, seperti teori-teori politik dan sosiologi mengenai elit pembuatan kebijakan atau teori-teori ekonomi mengenai *determinan* pembelanjaan publik. Analisis kebijakan melampaui apa yang dicapai oleh disiplin-disiplin tradisional. Jika disiplin-disiplin tradisional sekedar menjelaskan keteraturan-keteraturan empiris, analisis kebijakan mengkombinasikan dan menstransformasikan substansi dan metode beberapa disiplin, dan lebih jauh lagi menghasilkan informasi yang relevan dengan kebijakan yang digunakan untuk mengatasi masalah-masalah publik tertentu.

Selain itu tujuan analisis kebijakan melebar melampaui produksi "fakta" mengingat para analisis kebijakan juga berusaha untuk memproduksi informasi mengenai nilai-nilai dan serangkaian tindakan yang dipilih. Karena itu, analisis kebijakan juga meliputi evaluasi kebijakan dan rekomendasi kebijakan.

Pemahaman tentang lingkungan dan sistem politik sangat penting

dan vital untuk diketahui. Karena tanpa pemahaman seperti respon-

dengan memilah-milahkannya ke dalam sejumlah komponen-komponen tetapi juga berancangan dan sintesis alternatif-alternatif baru. Kegiatan-kegiatan yang tercapai dapat direncanakan mulai penelitian untuk menjelaskan atau memberikan pandangan terhadap isu-isu atau masalah-masalah yang tentatipasi sampai mengevaluasi suatu program yang lengkap.

Dengan demikian analisis kebijakan tidak diciptakan untuk membangun dan menguji teori-teori deskriptif yang umum seperti teori-teori politik dan sosiologi mengenai ciri pemerintahan kebijakan atau teori-teori ekonomi mengenai perkembangan pembangunan publik. Analisis kebijakan melambani apa yang dicapai oleh disiplin-disiplin tradisional, jika disiplin-disiplin tradisional sekedar menjelaskan ketertarikan-keketertarikan empiris, analisis kebijakan mengkomunikasikan dan mentransformasikan substansi dan metode beberapa disiplin, dan lebih jauh lagi menghasilkan informasi yang relevan dengan kebijakan yang digunakan untuk mengatasi masalah-masalah publik tertentu.

Selain itu tujuan analisis kebijakan melobar melampahi produksi "fakta" mengenai data analisis kebijakan juga berusaha untuk memproduksi informasi mengenai nilai-nilai dan serangkaian tindakan yang dipilih. Karena itu analisis kebijakan juga meliputi evaluasi kebijakan dan rekomendasi kebijakan.

Pembahasan tentang lingkungan dan sistem politik sangat penting

dan akan sangat membantu dalam memahami berbagai aspek yang

respon terhadap kebijakan tidak akan dapat dipahami ataupun diantisipasi. Tujuan dari analisis-analisis kebijakan tersebut untuk mengetahui apakah kebijakan tersebut dapat berjalan sesuai yang diharapkan dan apabila tidak ada kesesuaian maka sesegera mungkin akan diadakan perubahan-perubahan ataupun revisi-revisi.

#### **1.4.5.3 Proses Formulasi Kebijakan**

Dalam formulasi sebuah kebijakan melewati beberapa proses, yaitu:

##### **1) Mengidentifikasi Alternatif**

Sebelum pembuat keputusan memformulasikan kebijakan, maka terlebih dahulu harus melakukan identifikasi terhadap alternatif untuk kepentingan pemecahan masalah tersebut. Alternatif-alternatif kebijakan ini tidak begitu saja tersedia di hadapan pembuat kebijakan. Terhadap problema yang hampir sama atau mirip dapat saja mungkin dipakai alternatif-alternatif kebijaksanaan yang telah dipilih, tetapi terutama bagi problema-problema baru pembuat kebijakan dituntut untuk secara kreatif menemukan alternatif-alternatif kebijakan yang baru. Alternatif-alternatif yang baru inipun perlu diberikan identifikasinya sehingga masing-masing nampak jelas karakteristiknya. Pemberian identifikasi yang benar dan jelas pada setiap alternatif kebijaksanaan akan mempermudah proses

formulasi kerijakan.

Jelas bahwa setiap alternatif kerijakan akan menimbulkan proses maupun jenis karakteristiknya. Kemudian identifikasi yang biasa dan yang baru ini baru saja diberikan identifikasi dengan masing-masing menemukannya alternatif-alternatif kerijakan yang baru. Akhirnya-alternatif prioritas-prioritas baru kemudian kerijakan diurutkan untuk secara kronik alternatif-alternatif kerijakan yang telah diidentifikasi tersebut dengan cara ini tidak begitu saja tersebut di urutkan kemudian kerijakan. Terhadap kerentanan kemudian masing-masing tersebut, akhirnya-alternatif kerijakan tersebut dengan cara ini melokalkan identifikasi terhadap alternatif untuk diberikan kemudian kerentanan formulasi kerijakan, maka

1) Mengidentifikasi kerijakan.

Dalam formulasi kerijakan tersebut beberapa proses yaitu:

#### 1.4.2.3 Proses Formulasi Kerijakan

akan dilakukan berdasarkan-berdasarkan urutan yang terdapat di bawah ini dan apabila tidak ada kerentanan maka secara umum akan mengidentifikasi apakah kerijakan tersebut dapat terjadi secara langsung atau tidak. Untuk dan analisis-analisis kerijakan tersebut untuk urutkan terhadap kerijakan tidak akan dapat dilakukan dengan

## 2) Mendefinisikan dan Merumuskan Alternatif

Kegiatan mendefinisikan dan merumuskan alternatif ini bertujuan agar masing-masing alternatif yang telah dikumpulkan oleh pembuat kebijakan itu tampak jelas pengertiannya. Semakin jelas alternatif itu diberi pengertian (didefinisikan, maka akan semakin mudah pembuat kebijakan menilai dan mempertahankan aspek positif dan negatif dari masing-masing alternatif tersebut. Sebaliknya alternatif yang tidak dapat didefinisikan atau dirumuskan dengan baik maka tidak akan dapat dicapai secara baik sebagai kebijakan untuk memecahkan masalah.

## 3) Menilai Alternatif

Menilai alternatif adalah kegiatan pemberian bobot (harga) pada setiap alternatif, sehingga nampak dengan jelas bahwa setiap alternatif mempunyai nilai bobot kebaikan dan kekurangannya masing-masing. Dengan mengetahui bobot positif dan negatif dari masing-masing alternatif itu membuat pembuat keputusan akan mengambil sikap untuk menentukan alternatif mana yang lebih baik memungkinkan untuk dilaksanakan/dipakai. Alternatif yang memiliki bobot positif yang lebih besar dibandingkan dengan bobot negatifnya, maka apabila diambil sebagai alternatif kebijakan akan memberikan dampak atau akibat yang positif pula.

Untuk dapat melakukan penilaian terhadap alternatif dengan baik diperlukan kriteria tertentu. Kriteria ini tidak hanya mempunyai konotasi bahwa memiliki nilai tenaga, biaya, dan waktu tetapi yang jauh lebih



perlu pemilihan: ketika tenaga, biaya dan waktu telah yang lebih lebih diperlihatkan kriteria tersebut. Kriteria ini tidak hanya membunyah konotasi:

Untuk dapat melakukan pemilihan terhadap alternatif dengan baik positif bisa:

sebagai alternatif kerjakan akan memberikan dampak atau akibat yang besar diperbandingkan dengan bobot negatifnya maka apabila diambiri diaksanakandibekali. Alternatif yang memiliki bobot positif yang lebih menunjukkan alternatif mana yang lebih baik memungkinkannya untuk alternatif itu menerima bobotnya kerubusan akan mengambiri sikap untuk Dengan mengambiri bobot positif dan negatif dari masing-masing membunyah nilai bobot kerjakan dan kerubusannya masing-masing. setiap alternatif sehingga nampak dengan jelas bahwa setiap alternatif.

Menilai alternatif adalah kegiatan pemboran bobot (nilai) pada

### 3) Menilai Alternatif

sebagai baik sebagai kerjakan untuk memecahkan masalah.

didefinisikan atau dirumuskan dengan baik maka tidak akan dapat dicapai masing-masing alternatif tersebut. Sebaliknya alternatif yang tidak dapat kerjakan menilai dan membandingkan aspek positif dan negatif dari diperi pemboran (didefinisikan) maka akan semakin mudah pemboran kerjakan itu nampak jelas pemborananya. Semakin jelas alternatif itu agar masing-masing alternatif yang telah dikumpulkan oleh pemboran

Kegiatan mendefinisikan dan merumuskan alternatif ini bertujuan

### 5) Mendefinisikan dan Merumuskan Alternatif

penting adalah bahwa alternatif yang dipilih itu dapat benar-benar berfungsi dengan baik (*pragmatis*) dan menguntungkan semua pihak (problema dapat dipecahkan dengan baik). Untuk itu pembuat kebijakan perlu memiliki informasi yang baik dan relevan, sehingga dapat melakukan penilaian pada masing-masing alternatif dengan baik.

#### 4) Memilih Alternatif yang Memuaskan

Proses pemilihan alternatif yang memuaskan atau yang paling memungkinkan untuk dilaksanakan barulah dapat dilakukan setelah pembuatan kebijakan berhasil dalam melakukan penilaian terhadap alternatif-alternatif kebijakan.

Proses alternatif yang memuaskan bukanlah semata-mata bersifat rasional, tetapi juga emosional. Ini mempunyai arti bahwa pembuat kebijakan akan menilai alternatif-alternatif kebijakan sebatas kemampuan rasionya dengan mengantisipasi dampak positif dan negatifnya dan ia membuat alternatif pilihan tersebut bukan hanya untuk kepentingan dirinya saja, tetapi juga untuk kepentingan pihak-pihak yang akan memperoleh pengaruh, akibat dan konsekuensi dari pilihannya itu. Dengan kata lain proses penilaian alternatif yang memuaskan itu bersifat obyektif dan subyektif.<sup>44)</sup>

Selanjutnya dalam tahap formulasi kebijakan ini dapat melakukan peramalan sehingga dapat menyediakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang masalah yang akan terjadi dimasa mendatang

<sup>44)</sup> M. Irfan Islami, *Op Cit*, hal. 92 -95

sebagai akibat dari diambilnya alternatif, termasuk tidak melakukan sesuatu. Peramalan dapat menguji masa depan yang *possible*, *potensial* dan secara normatif bernilai, mengestimasi dari kebijakan yang ada atau yang diusulkan, mengenali kendala-kendala yang mungkin akan terjadi dalam pencapaian tujuan, dan mengestimasi kelayakan politik (dukungan oposisi) dari berbagai pilihan.

Bentuk formulasi dari kebijakan negara itu dapat berupa *retire formulation* yaitu proses merumuskan kembali usulan-usulan kebijakan negara secara berulang-ulang sehingga bersifat rutin dan tidak banyak berubah karena seringkali muncul pada agenda pemerintah. Bisa juga berupa *analogous formulation* yaitu perumusan kebijakan yang memperlakukan suatu problema baru sama halnya dengan apa yang pernah dilakukan pada usulan-usulan kebijakan yang pernah terjadi sebelumnya, jadi dicari analoginya. Kadang-kadang juga berupa *creative formulation*, yaitu proses perumusan kebijakan dengan memperlakukan suatu problema melalui cara-cara baru (kreasi baru) yang tidak pernah dipraktikkan pada usulan-usulan kebijakan sebelumnya.

#### **1.4.6. Proses Pengambilan Keputusan**

##### **1.4.6.1 Teori-teori Pengambilan Keputusan Kebijakan Publik**

Ada tiga teori dalam pengambilan keputusan kebijakan publik. Ketiga

Teori Rasional Komprehensif merupakan teori pengambilan keputusan yang paling terkenal dan mungkin pula paling banyak digunakan dan paling banyak diterima oleh kalangan luas. Unsur-unsur utama dari teori ini dapat dikemukakan sebagai berikut:

- a) Pembuat keputusan diharapkan pada suatu masalah tertentu dapat mengambil kebijakan yang dapat dibedakan dari masalah-masalah yang dapat diperbandingkan satu sama lain.
- b) Tujuan-tujuan, nilai-nilai atau sasaran yang mempedomani pembuat keputusan amat jelas dan dapat ditetapkan rankingnya sesuai dengan urutan kepentingan.
- c) Berbagai alternatif untuk memecahkan masalah tersebut diteliti secara seksama
- d) Akibat-akibat (biaya dan manfaat) yang ditimbulkan oleh setiap alternatif yang dipilih diteliti.
- e) Setiap alternatif dan masing-masing akibat yang menyertainya dapat diperbandingkan dengan alternatif-alternatif lainnya.
- f) Pembuat keputusan akan memiliki alternatif dan akibat-akibatnya yang dapat memaksimalkan tercapainya tujuan, nilai atau sasaran yang telah digariskan. <sup>45)</sup>

## 2) Teori Inkremental

Teori inkremental dalam pengambilan keputusan mencerminkan

... ..

yang harus dipertimbangkan (seperti dalam teori rasional komprehensif) dan pada saat yang sama merupakan teori yang lebih banyak menggambarkan cara yang ditempuh oleh pejabat-pejabat pemerintah di negara kita dalam mengambil keputusan sehari-hari, yang mana waktu yang digunakan singkat, biaya yang sedikit, tidak perlu menggunakan para ahli kebijakan dan dengan kesadaran nilai yang memadai.

Pokok-pokok teori inkremental dapat diuraikan sebagai berikut:

- a) Pemilihan tujuan atau sasaran dan analisis tindakan *empiris* yang diperlukan untuk mencapainya, dipandang sebagai sesuatu hal yang saling terkait daripada sebagai sesuatu hal yang saling terpisah.
- b) Pembuatan keputusan dianggap hanya mempertimbangkan beberapa alternatif yang langsung berhubungan dengan pokok masalah, dan alternatif-alternatif ini hanya dipandang berbeda secara inkremental atau marginal bila dibandingkan dengan kebijakan yang ada sekarang.
- c) Bagi setiap alternatif hanya sejumlah kecil akibat-akibat yang mendasar saja yang akan dievaluasi.
- d) Masalah yang dihadapi oleh pembuat keputusan akan diredifinisikan secara teratur. Pandangan inkrementalis memberikan kemungkinan untuk mempertimbangkan dan menyesuaikan tujuan dan sarana,

dan tujuan dan sarana sehingga menyediakan dampak dari masalah

- e) Bahwa tidak ada keputusan atau cara pemecahan yang tepat bagi setiap masalah. Batu uji bagi keputusan yang baik terletak pada keyakinan bahwa berbagai analisis pada akhirnya akan sepakat pada keputusan tertentu, meskipun tanpa menyepakati bahwa keputusan itu adalah yang paling tepat sebagai sarana untuk mencapai tujuan.
- f) Pembuatan keputusan yang inkremental pada hakekatnya bersifat perbaikan-perbaikan kecil dan hal ini lebih diarahkan untuk memperbaiki ketidaksempurnaan dari upaya-upaya konkrit dalam mengatasi masalah sosial yang ada sekarang dari pada sebagai upaya untuk menyodorkan tujuan-tujuan sosial yang sama sekali baru di masa yang akan datang. <sup>46)</sup>

Dengan mendesaknya suatu masalah yang segera diselesaikan ditambah dengan kurangnya pengalaman dan sumber-sumber lain yang diperlukan untuk melakukan analisis yang *komprehensif* terhadap semua alternatif untuk memecahkan masalah yang ada, membuat teori ini banyak digunakan.

### 3) Teori Pengamatan terpadu

Teori ini merupakan gabungan beberapa poin dari dua teori sebelumnya, yang mana Amitai Etzioni (ahli sosiologi organisasi) sebagai penganjur teori ini setuju terhadap kritik-kritik para teoritis inkremental yang diarahkan pada teori rasional komprehensif, akan

teori inkremental, seperti keputusan-keputusan yang dibuat oleh para pembuat keputusan penganut model inkremental akan lebih mewakili atau mencerminkan kepentingan-kepentingan dari kelompok-kelompok yang kuat dan mapan serta kelompok-kelompok yang mampu mengorganisasikan kepentingannya dalam masyarakat, sementara itu kepentingan-kepentingan dari kelompok-kelompok yang lemah dan secara politis tidak mampu mengorganisasikan kepentingannya praktis akan terabaikan.<sup>47)</sup>

Atas dasar berbagai pertimbangan dan asumsi bahwa kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja telah diputuskan melalui proses atau tahapan pengambilan keputusan yang panjang (termasuk dibahas oleh DPRD Kota) serta melalui berbagai pertimbangan-pertimbangan tertentu, maka teori formulasi kebijakan/pengambilan keputusan kebijakan publik yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori Rasional Komprehensif. Dengan penggunaan teori ini akan dapat dinilai apakah proses formulasi kebijakan yang diambil oleh Pemerintah Kota Yogyakarta sudah sesuai dengan proses yang harus dilalui dalam formulasi kebijakan atau belum, serta sesuai tidaknya dengan peraturan perundang-undangan dan peraturan pemerintahan yang ada.

Dengan mengadopsi teori ini, penelitian ini akan menilai apakah kebijakan Bus Trans Jogja sudah mempertimbangkan *cost and benefit*

serta telah melakukan analisis yang mendalam baik dalam aspek teknis, ekonomis dan sosial yang mendalam sebelum pengambilan keputusan dilaksanakan, dan sebagainya.

#### **1.4.6.2. Kriteria (Nilai atau Norma) Pengambilan Keputusan <sup>48)</sup>**

##### **1) Nilai-nilai Politik**

Pembuat keputusan mungkin membuat penilaian atas keputusan alternatif kebijakan yang dipilihnya dari sudut pentingnya alternatif-alternatif itu bagi partai politiknya atau bagi kelompok-kelompok klien dari badan atau organisasi yang dipimpinnya atau dia berada.

##### **2) Nilai-nilai Organisasi**

Para pembuat keputusan, khususnya *birokrat* (sipil atau militer), mungkin dalam mengambil keputusan dipengaruhi oleh nilai-nilai organisasi di mana ia terlibat di dalamnya.

##### **3) Nilai-nilai Pribadi**

Hasrat untuk melindungi atau memenuhi kesejahteraan atau kebutuhan fisik atau kebutuhan finansial, reputasi diri, atau posisi historis kemungkinan juga digunakan oleh para pembuat keputusan sebagai kriteria dalam pengambilan keputusan.

##### **4) Nilai-nilai Kebijakan**

Para pembuat keputusan melakukan tindakan secara bijaksana dan ... dalam setiap keputusan yang dikeluarkannya



#### 5) Nilai-nilai Ideologis

Para pembuat keputusan melakukan tindakan berdasarkan ideologi yang dipegangnya dalam setiap keputusan yang dikeluarkannya.

#### 1.4.6.3 Proses Pengambilan Keputusan

Menurut Wheelen dan Hunger, setelah mendalami berbagai proses pengambilan keputusan strategis, model yang lebih komprehensif dibandingkan dengan model-model yang lain adalah model yang mengenal tiga fase, yaitu:

Fase Pertama disebut *formulasi strategi* yang terdiri atas enam langkah sebagai berikut: (1) mengevaluasi hasil-hasil yang dicapai saat ini, kemudian memeriksa dan mengevaluasi misi tujuan, sasaran, dan kebijakan (organisasi) yang berlaku saat ini; (2) *review* yang dilakukan oleh manajer-manajer strategis yakni dewan pengurus dan manajemen puncak; (3) *scanning* lingkungan eksternal, memilih faktor-faktor strategis terutama peluang dan ancaman; (4) *scanning* lingkungan internal, memilih faktor-faktor strategis berupa kekuatan dan kelemahan; (5) menganalisis faktor-faktor strategis dalam kerangka situasi yang sedang berlangsung, termasuk mereview dan merevisi (jika perlu), visi dan sasaran (organisasi); (6) mengembangkan, mengevaluasi alternatif-alternatif terbaik.

Fase Kedua, yaitu *implementasi strategi yang merupakan langkah ketujuh*. Fase ini mencakup langkah-langkah penyusunan program, penganggaran, dan

Fase ketiga, disebut *evaluasi dan control* yang merupakan langkah kedelapan.<sup>49)</sup>

#### **1.4.7. Formulasi Kebijakan Publik**

Sebagai langkah awal, proses formulasi kebijakan transportasi harus melihat dan memperhatikan lima komponen transportasi sebagai suatu sistem teknologi, yaitu kendaraan, tenaga penggerak, jalur pergerakan, terminal/halte dan sistem pengendalian. Dengan memperhatikan kelima komponen tersebut dan kemudian ternyata ada sebuah komponen atau beberapa komponen yang dirasa kurang begitu efektif atau memiliki beberapa kendala, kekurangan atau perlu perbaikan dan pembaharuan, maka perlu bagi pemerintah (dalam hal ini Dinas Perhubungan) merekomendasikan suatu usulan perbaikan komponen transportasi tersebut, yang nantinya akan dikoordinasikan dengan pihak-pihak dari instansi atau badan lain yang terkait dalam proses perbaikan (pemecahan masalah) komponen transportasi tersebut, seperti Dinas Tata Kota, Bappeda dan sebagainya.

Formulasi pemecahan masalah dalam alur kerangka dasar proses pengembangan strategi transportasi ada dua yaitu: model pendekatan sederhana (*land-use transport study*) dan model integrasi sistem transportasi (*integrated transport study*).<sup>50)</sup>

*Land-use transport study* menggunakan pendekatan berorientasi pada masalah (*led-problem approach*) disebut juga dengan pendekatan “*top down*”.

---

Fase ketiga disebut evaluasi dan control yang merupakan langkah

kedelapan.<sup>40)</sup>

#### 1.4.7. Formulasi Kebijakan Publik

Sebagai langkah awal proses formulasi kebijakan transportasi harus melihat dan memperhatikan lima komponen transportasi sebagai suatu sistem teknologi yaitu kendaraan, tenaga penggerak, jalur pergerakan, terminal/pusat dan sistem pengendalian. Dengan memperhatikan kelima komponen tersebut dan kemudian ternyata ada sebuah komponen lain beberapa komponen yang harus kurang begitu efektif atau memiliki beberapa kendala. Kekurangan atau perlu perbaikan dan pembaharuan, maka perlu bagi pemerintah (dalam hal ini Dinas Perhubungan) merencanakan suatu usulan perbaikan komponen transportasi tersebut yang nantinya akan dikordinasikan dengan pihak-pihak dari instansi atau badan lain yang terkait dalam proses perbaikan (pemecahan masalah) komponen transportasi tersebut seperti Dinas Tata Kota. Berbeda dan sebagainya.

Formulasi pemecahan masalah dalam artian kerangka dasar proses pengembangan strategi transportasi ada dua yaitu: model pendekatan sederhana (land-use transport study) dan model integrasi sistem transportasi (integrated transport study).<sup>41)</sup>

Land-use transport study menggunakan pendekatan perencanaan pada masalah (land-problem approach) disebut juga dengan pendekatan "top down".

<sup>40)</sup> J. Salim, Pengumpulan Bahan dan Strategi untuk Organisasi Publik dan Organisasi Swasta, Jakarta, 1986, hal 264-270.  
<sup>41)</sup> # (1986) (1) (1) hal 12.



Sehingga terdapat konsep yang menggunakan pendekatan berorientasi pada tujuan (goal-objectives approach) dikenal dengan pendekatan "bottom up".

## 1.2. Definisi Konsep

Herlambang menjelaskan di atas dan agar tidak terjadi kesalahan persepsi dalam menentukan objek penelitian maka ada tujuan definisi konseptual yang perlu kami kemukakan. Berikut definisi konseptual tersebut adalah sebagai berikut:

### 1. Manajemen transportasi

Manajemen transportasi adalah mempelajari atau bagaimana menciptakan usaha yang efektif secara efisien dan produktif melalui fungsi dan siklus tertentu dalam rangka mencapai tujuan atau peran transportasi serta untuk meminimalisir segala persoalan transportasi.

### 2. Jalur Lintas

Dalam manajemen jalur lintas terutama manajemen ekstras jalur lintas di jalan raya dibutuhkan pengalihan yang lebih tinggi agar diperoleh tingkat efisiensi dari pergerakan jalur lintas secara menyeluruh dengan tingkat aksesibilitas yang tinggi melalui penyempurnaan sarana perminyakan dengan sarana transportasi yang tersedia.

### 3. Fungsi Bus Patah

Bus patah berfungsi melayani penumpang dengan karakteristik umum penumpang mengadakan tur/putar duk. Bus patah umumnya tidak memiliki jalur khusus sebagaimana halnya Bus Trans merupakan salah

satu bentuk bus patas yang hanya menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat-tempat tertentu (halte yang disediakan).

#### 4. Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah pilihan atau tindakan yang dilakukan maupun tidak dilakukan oleh pemerintah, namun tidak hanya berisi beberapa pikiran atau pendapat para pejabat yang mewakili rakyat, tetapi opini publik (*public opinion*) juga mempunyai porsi yang sama besarnya untuk diisikan (tercermin) dalam kebijakan-kebijakan negara (publik). Setiap kebijakan negara (publik) harus selalu berorientasi pada kepada kepentingan publik (*public interest*).

#### 5. Proses Formulasi Kebijakan

Proses formulasi kebijakan merupakan suatu tahapan di mana proses pembuatan kebijakan dilakukan. Formulasi kebijakan yang berupa pembangunan dan sistesis alternatif-alternatif pemecahan masalah, pada dasarnya merupakan aktivitas konseptual dan teoritis.

#### 6. Proses Pengambilan keputusan

Proses pengambilan keputusan merupakan suatu proses di mana di sana terjadi pergulatan kepentingan nilai-nilai politik, organisasi, pribadi, kebijakan, dan ideologis. Dalam proses ini memerlukan landasan teori sebagai pijakannya dan kebanyakan di negara dunia ketiga. Seperti Indonesia dan khususnya mengenai kebijakan pengoperasionalan Bus Trans dan sarana prasarananya ini para pengambil keputusan

atau bentuk bus yang harus disediakan dan menentukan kemampuan pada tempat-tempat tertentu (halte yang disediakan).

#### 4. Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah pilihan atau tindakan yang dilakukan maupun tidak dilakukan oleh pemerintah. Namun tidak hanya berisi kebijakan publik (public opinion) juga membaurai porsi yang sama besarnya untuk diisikan (tercemin) dalam kebijakan-kebijakan negara (public). Setiap kebijakan negara (publik) harus selalu memperhatikan pada keabsahan kebijakan publik (public interest).

#### 2. Proses Formulasi Kebijakan

Proses formulasi kebijakan merupakan suatu tahapan di mana proses pembuatan kebijakan dilakukan. Formulasi kebijakan yang berupa pembangunan dan sistem alternatif-alternatif pemecahan masalah pada dasarnya merupakan aktivitas konseptual dan teoritis.

#### 6. Proses Pengambilan Keputusan

Proses pengambilan keputusan merupakan suatu proses di mana di sana terjadi perubahan kepentingan nilai-nilai politik organisasi pribadi, kebijakan dan ideologis. Dalam proses ini memerlukan landasan teori sebagai pijaknya dan kebanjirannya di negara dunia ketiga. Seperti Indonesia dan khususnya mengenai kebijakan pengoperasionalan bus Trans dan sarana perawatannya ini para pengambil keputusan

waktu yang digunakan singkat, biaya sedikit, tidak perlu menggunakan para ahli kebijakan dan dengan kesadaran nilai yang memadai.

#### 7. Formulasi Kebijakan Transportasi

Formulasi kebijakan transportasi sebagai proses pemecahan masalah dalam alur kerangka dasar proses pengembangan strategi transportasi menggunakan dua model pendekatan yaitu: model yang berorientasi pada masalah atau disebut juga dengan pendekatan “*top down*” (*land-use transport study*) dan model yang berorientasi pada tujuan atau dikenal dengan pendekatan “*bottom up*” (*integrated transport study*).

### 1.6. Definisi Operasional

Menurut Sofyan Effendi, definisi operasional adalah unsur penelitian yang memberitahukan bagaimana caranya mengukur suatu variabel. Dengan kata lain, definisi operasional adalah semacam petunjuk pelaksanaan bagaimana caranya mengukur suatu variabel.<sup>51)</sup>

Penelitian terhadap formulasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja akan menganalisis data menggunakan indikator-indikator sebagai berikut:

#### 1. Latar Belakang Permasalahan Kebijakan

- a. Faktor Teknis
- b. Faktor Ekonomi
- c. Faktor Sosial

---

<sup>51)</sup> Masri Singarimbun dan Sofyan Effendi, *Op. Cit*, hal. 46.



- c. Faktor Sosial
- d. Faktor Ekonomi
- e. Faktor Teknis

**1. Cara Berjalan Permasalahannya Kerjasama**

berikut:

1.01. akan menggunakan data menggunakan indikator-indikator sebagai

Persepsi terhadap formula kerjasama berkolaborasi. Bisa juga secara menggunakan suatu variabel 21,

1.02. cara lain dengan operasional adalah dengan bentuk kerjasama dengan

yang memperkirakan bagaimana secara menggunakan suatu variabel. Dengan

Menurut Zolvan Effendi dengan operasional adalah menggunakan persepsi

**1.1. Definisi Operasional**

1.1.01. dengan berfokus .. bottom up, (menggunakan variabel yang)

1.1.02. variabel yang) dan model yang penelitian pada tujuan atau di mana

1.1.03. masalah atau di mana juga dengan berfokus .. top down, (yang akan

1.1.04. menggunakan data model berfokus yang model yang penelitian pada

1.1.05. dalam atau kerangka dengan proses berkolaborasi dengan variabel penelitian

1.1.06. Formula kerjasama penelitian sebagai proses berkolaborasi masalah

**1.2. Formula Kerjasama Berkolaborasi**

1.2.01. pada ahli kerjasama dan dengan kerjasama ini yang mana

1.2.02. akan yang digunakan sebagai hasil yang mana

## **2. Analisis Formulasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja**

- a. Rencana Kebijakan Pembangunan dan Pengelolaan Bus Trans Jogja
- b. Tahapan kebijakan.
  - 1) Tahapan Kebijakan oleh Pemerintah (*eksekutif*)
  - 2) Tahapan Pembahasan dan Pengesahan Oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (*legislatif*)

## **3. Partisipasi Masyarakat dalam Proses Formulasi Kebijakan**

- a. Proses Sosialisasi
- b. Masukan terhadap kebijakan

## **4. Respon Pemerintah Terhadap Komplain/Masukan dari Masyarakat.**

- a) Pernyataan sebagian masyarakat yang menyatakan keberadaan Trans Jogja mengurangi pendapatan mereka.
- b) Adapula yang menyatakan untuk Trans Jogja perlu adanya perbaikan agar masyarakat lebih tertarik menggunakan Trans Jogja

## **1.7. Metode Penelitian**

### **1.7.1 Jenis Penelitian**

Penelitian ini termasuk jenis Penelitian Deskriptif (*Descriptive Research*). Dalam penelitian deskriptif data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar dan bukan angka-angka. Hal ini disebabkan oleh adanya penerapan metode kualitatif. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-

.....

- 2. Analisis Formulasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja
  - a. Rencana Kebijakan Pembangunan dan Pengelolaan Bus Trans Jogja
  - b. Tahapan kebijakan

- (1) Tahapan kebijakan oleh Pemerintah (eksternal)
- (2) Tahapan pembahasan dan pengesahan oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (eksternal)

**3. Partisipasi Masyarakat dalam Proses Formulasi Kebijakan**

- a. Proses sosialisasi
  - b. Masalah terhadap kebijakan
- 4. Respon Pemerintah Terhadap Komplain/Masukan dari Masyarakat**
- a) Pelayanan sebagai masyarakat yang masyarakat keberadaan Trans Jogja mengutamakan pembangunan mereka.
  - b) Apabila yang masyarakat untuk Trans Jogja perlu adanya perbaikan agar masyarakat lebih tertarik menggunakan Trans Jogja

**1.7. Metode Penelitian**

**1.7.1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini termasuk jenis Penelitian Deskriptif (Deskriptive Research). Dalam penelitian deskriptif data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambar dan bukan angka-angka. Hal ini disebabkan oleh adanya beberapa metode kualitatif. Selain itu, semua yang dikumpulkan berkemungkinan menjadi kunci terhadap apa yang sudah diteliti. Dengan demikian, laporan penelitian akan berisi kutipan-

mungkin berupa berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, foto, videotape, dokumen pribadi, catatan atau memo, dan dokumen resmi lainnya<sup>52)</sup>

Penelitian deskriptif itu sendiri memiliki beberapa pengertian. Menurut Atherton dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih<sup>53)</sup>

Sementara Husaini Usman dan Purnomo Setiady Akbar menyatakan bahwa penelitian deskriptif bermaksud membuat pemeriaan (penyandraan) secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi tertentu.<sup>54)</sup>

Pernyataan tersebut senada dengan pendapat Sumadi Suryabrata yang menyatakan bahwa penelitian deskriptif adalah untuk membuat pencandraan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta dan sifat-sifat populasi atau daerah tertentu. Jadi ciri penelitian deskriptif ini adalah membuat pencandraan (deskripsi) mengenai situasi-situasi atau kejadian-kejadian<sup>55)</sup>

Dari beberapa pengertian tersebut dapat diketahui bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk: (1) mencari informasi faktual yang mendetail yang mencandra gejala yang ada; (2) mengidentifikasi masalah-masalah atau untuk mendapatkan justifikasi keadaan dan praktek-praktek yang sedang berlangsung; (3) membuat komparasi dan evaluasi; (4) mengetahui apa

---

<sup>52)</sup> Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Remaja Rosdakarya, Bandung, 1998. hal. 6.

<sup>53)</sup> Widiyanto, *Analisa Formulasi Kebijakan Pengoperasian Terminal Giwangan Kota Yogyakarta*, Skripsi UMY, Yogyakarta, 2005. hal. 46.

<sup>54)</sup> Husaini Usman dan Purnomo Setiady Akbar, *Metodologi Penelitian Sosial*, Bumi Aksara, Jakarta, 2006. hal 4.

tersebut. <sup>21</sup> Penelitian deskriptif ini sendiri memiliki beberapa pengertian. Menurut Alsteron dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. <sup>22</sup>

Penelitian deskriptif ini sendiri memiliki beberapa pengertian. Menurut Alsteron dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. <sup>23</sup>

Penelitian deskriptif ini sendiri memiliki beberapa pengertian. Menurut Alsteron dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. <sup>24</sup>

Penelitian deskriptif ini sendiri memiliki beberapa pengertian. Menurut Alsteron dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. <sup>25</sup>

Penelitian deskriptif ini sendiri memiliki beberapa pengertian. Menurut Alsteron dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. <sup>26</sup>

<sup>21</sup> Menurut Alsteron dan Klemmack, penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan memberikan gambaran tentang sesuatu dari masyarakat atau suatu kelompok orang berupa gambaran tentang gejala atau hubungan antara dua gejala atau lebih. <sup>27</sup>

yang dikerjakan oleh orang-orang lain dalam menangani masalah, agar dapat belajar dari mereka untuk kepentingan pembuatan rencana dan pengambilan keputusan di masa depan.

Dalam penelitian ini, penulis berusaha menggambarkan atau melukiskan keadaan, obyek dan subyek penelitian pada saat ini berdasarkan fakta sebagaimana adanya. Analisis kebijakan yang penulis lakukan adalah untuk mengetahui formulasi kebijakan guna memperoleh pengetahuan yang mendalam tentang obyek penelitian melalui pengkajian apa yang ada dan yang terlihat.

Atas dasar itu, maka dapat disimpulkan bahwa penelitian ini termasuk jenis penelitian “deskriptif kualitatif” yang penulis anggap sebagai jenis penelitian yang paling tepat dalam penelitian ini.

### **1.7.2 Lokasi Penelitian**

Lokasi atau tempat penelitian ini adalah di Kota Yogyakarta. Adapun alasan-alasan penulis untuk memilih Kota Yogyakarta adalah sebagai berikut:

1. Melihat dibangunnya sarana prasarana Bus “Trans Jogja” di Kota Yogyakarta seperti halte bus yang berjumlah 34 buah dan datangnya bantuan 20 unit bus bantuan dari Departemen Perhubungan sebagai langkah awal pengoperasian bus patas Trans Jogja dengan PT Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai *konsorsium* pengelola. Bahkan *launching* pengoperasiannya telah dilaksanakan tanggal 21 Februari 2008 lalu setelah sebelumnya dilakukan uji coba dan pengenalan kepada masyarakat (5 – 20

2. Dimungkinkan adanya kemudahan memperoleh data yang diperlukan sesuai dengan tema yang penulis angkat karena domisili penulis tidak begitu jauh dari Kota Yogyakarta (kurang lebih 20 km) dan penulis adalah mahasiswa perguruan tinggi yang lokasinya berada di sekitar kawasan Kota Yogyakarta. Hal tersebut memungkinkan penulis tidak akan mengalami kesulitan dalam hal transportasi untuk mengumpulkan data dan melakukan wawancara dengan dinas/instansi/pengelola terkait.

### **1.7.3. Data dan Sumber Data**

#### **1. Data Primer**

Data diperoleh melalui wawancara dengan pihak-pihak terkait dengan proses pembuatan kebijakan pengoperasian Bus Trans Jogja. Pihak-pihak dimaksud adalah Pegawai Dinas Perhubungan Kota dan Karyawan PT Jogja Tugu Trans mulai dari Jajaran Direksi, Komisaris, Pramugari Pramugara (untuk menyebut istilah sopir dan kondektur bus) hingga pegawai yang paling bawah (tukang cuci) serta pihak-pihak terkait lainnya seperti Bappeda Kota, Dinas Prasarana Kota, Dinas Tata Kota, Tim Pembangunan dan DPRD Kota Yogyakarta.

#### **2. Data Sekunder**

Data yang diperoleh dari buku-buku, media massa, makalah, dan ~~delapan delapan yang berhubungan dengan penelitian yang penulis~~

#### **1.7.4 Teknik Pengumpulan Data**

##### **1. Wawancara**

Adalah teknik untuk mendapatkan data atau informasi/keterangan dengan cara melakukan wawancara/interview terhadap orang-orang yang terlibat langsung dengan aktivitas seputar pengoperasian bus Trans Jogja sebagai subyek dalam penelitian ini.

##### **2. Observasi**

Adalah teknik untuk mendapatkan data melalui pengamatan langsung di lapangan yang terkait langsung dengan masalah yang sedang diteliti dan berfungsi sebagai pedoman untuk mencari permasalahan (pada implementasi kebijakan yang berlangsung sekarang) yang nantinya diteliti pada proses formulasi kebijakan terdahulu.

##### **3. Dokumentasi**

Adalah teknik pengambilan data yang diperoleh melalui dokumen-dokumen, arsip dan lain-lain yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti.

#### **1.7.5 Unit Analisis**

Sejalan dengan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan dalam penelitian ini, maka unit analisisnya adalah orang-orang yang menjadi anggota tim pengelola bus Trans Jogja dan pihak-pihak terkait lainnya seperti PT JTT,



### **1.7.6 Teknik Analisa Data**

Dalam menganalisa data penelitian ini, penulis menggunakan teknik analisa secara kualitatif, di mana data yang diperoleh diklasifikasikan, digambarkan dengan kata-kata atau kalimat dan dipisah-pisahkan menurut kategori untuk memperoleh kesimpulan. Data-data yang dikumpulkan berupa kata-kata, gambaran dan bukan berupa angka-angka. Dengan demikian, laporan penelitian ini akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberikan gambaran penyajian laporan tersebut. Data-data tersebut diperoleh dari naskah-naskah wawancara, catatan laporan, dokumen resmi dan sebagainya.

Pada penelitian kualitatif tidak selalu mencari hubungan sebab akibat, tetapi lebih berupa memahami situasi tertentu dan mencoba mendalami gejala dengan mengintepretasikan masalahnya atau menyimpulkan kombinasi dari berbagai arti permasalahannya sebagaimana disajikan oleh situasinya.

### **1.8 Sistematika Penulisan**

Dalam penyajian skripsi ini, penulis membagi dalam beberapa bab agar pembaca dan pihak-pihak yang berkepentingan memperoleh gambaran secara umum dalam setiap babnya.

## **BAB I PENDAHULUAN**

Pada bab pertama berisi tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, kerangka dasar teori, definisi konseptual, definisi operasional, metode penelitian dan

## **BAB II    DESKRIPSI OBYEK PENELITIAN**

Pada bab kedua berisi tentang deskripsi Kota Yogyakarta baik mengenai kondisi wilayah, sosial ekonomi, tata guna lahan, hingga kondisi transportasi di wilayah Kota Yogyakarta. Serta memaparkan deskripsi bus patas Trans Jogja, mulai dari kondisi bus, halte, jalur yang dilalui, serta personil yang terlibat dalam pengoperasian bus Trans Jogja. Termasuk dalam deskripsi ini adalah proses pembangunan dan penyiapan sarana pra sarana sebelum pengoperasian bus patas tersebut.

## **BAB III    TAHAP KEBIJAKAN BUS TRANS JOGJA**

Pada bab ini berisi tahapan-tahapan dari kebijakan pengadaan bus Trans Jogja sejak awal hingga sekarang, yaitu: Kebijakan Penyusunan RUTRK, Keputusan Menteri Perhubungan tentang Transportasi Umum, Kebijakan Penyusunan Rancang Bangun Bus Trans Jogja, Tahap Pra Konstruksi, Kebijakan Penyusunan ANDAL Lalu Lintas dan ANDAL Pembangunan Halte Bus, Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Jogja oleh Pemerintah dan Pihak Ketiga.

## **BAB IV    PENUTUP**

Pada bab keempat ini berisi tentang latar belakang permasalahan kebijakan, formulasi kebijakan pengoperasian bus  
... .. dalam proses formulasi

kebijakan, dan tanggapan pemerintah atau pihak terkait terhadap  
masalah dari masyarakat

kegiatan, dan tanggapan pemerintah atau pihak terkait terhadap

kegiatan tersebut.