



UNIVERSITAS INDONESIA

EVALUASI KEBIJAKAN TRANS PAKUAN DI KOTA BOGOR

SKRIPSI

RULLY PRADANA PUTERA

0706283960

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PROGRAM SARJANA REGULER

DEPOK

JUNI 2012



UNIVERSITAS INDONESIA

EVALUASI KEBIJAKAN TRANS PAKUAN DI KOTA BOGOR

SKRIPSI

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu
Administrasi**

RULLY PRADANA PUTERA

0706283960

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
DEPOK
JUNI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya sendiri,
dan semua sumber, baik yang dikutip maupun dirujuk,
telah saya nyatakan dengan benar.**

Nama : Rully Pradana Putera

NPM : 0706283960

Tanda Tangan :



Tanggal : 3 Juli 2012

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi ini diajukan oleh

Nama : Rully Pradana Putera

NPM : 0706283960

Program Studi : Ilmu Administrasi Negara

Judul Skripsi : **Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi pada Program Studi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

Dewan Penguji

Pembimbing :

Dra. Afiati I. Wardani., M.Si.

: (.....)

Penguji :

Dra. Sri Susilih., M.Si.

: (.....)

Ketua Sidang :

Prof. Eko Prasajo., Mag.rer.Publ.

: (.....)

Sekretaris Sidang :

Murwendah., S.I.A.

: (.....)

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 3 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena atas perlindungan, rahmat dan karunia-Nya saya dapat menyelesaikan skripsi ini. Penulisan skripsi ini dilakukan dalam rangka memenuhi salah satu syarat untuk mencapai gelar Sarjana Ilmu Administrasi. Pemilihan topik skripsi yang berjudul “Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor”, tidak terlepas dari sebuah niatpeneliti yang ingin berkontribusi terhadap perbaikan kondisi transportasi di Indonesia, khususnya di Kota Bogor.

Tak terhitung banyaknya pihak yang membantu penulis dan memberi pengaruh serta membentuk karakter penulis baik dari segi formal maupun informal. Pada kesempatan ini perkenankanlah penulis menyampaikan ucapan terimakasih yang tulus kepada semua pihak yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

1. Prof. Dr. Bambang Shergi Laksmono, M.Sc., selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia;
2. Prof. Dr. Irfan Ridwan Maksun, M.Si., selaku Ketua Program Sarjana Reguler/Paralel Departemen Ilmu Administrasi FISIP UI;
3. Drs. Achmad Lutfi, M.Si., selaku Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara FISIP UI;
4. Dra. Afiati I. Wardani, M.Si., selaku pembimbing dalam penulisan skripsi ini yang tidak pernah lelah dan selalu memberikan waktu dan ilmu yang dimilikinya serta mengajarkan peneliti cara berpikir kritis selama satu tahun penulisan skripsi ini;
5. Drs. Teguh Kurniawan, M.Sc., selaku pembimbing akademis peneliti;
6. Keluarga peneliti, Papi, Mami, Uni, dan Chika yang telah memberikan peneliti motivasi baik langsung maupun tidak langsung untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.
7. Para narasumber, dari pihak Pemerintah Kota Bogor, Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor, Organda DPC Kota

Bogor, dan Bapak Darmaningtyas sebagai pengamat transportasi perkotaan.

8. Kepada sahabat-sahabat tercinta Ridwan, Irfani, Imam, Yayan, Aos, Ilham, Ilo, Tito, Dayat, Bangun, Rohman, Trikur, Fika, Adit, Ika, Putra, Cici, Hanin, Riya, Ummu, Ayu, Harris, Tobing, Via, Icha, Dinar, Dinna, Euis, Andini, Nurma, Gilang, Frida, Wibi, Rama, Dody, Zeze, Nia, Dhinar, Mirna, Echi, dan seluruh teman-teman Negara 2007 kelas A dan kelas B yang tidak dapat peneliti sebutkan satu-persatu, terimakasih telah menjadi teman dan sahabat dekat yang menjalani suka-duka selama empat tahun ini. Tidak lupa terima kasih pula untuk Akew, Cupaik, Jarwo, Ubot, Fatih, Kevin, Mirzam, Edwin, Patar, dan rekan-rekan Niaga serta Fiskal 2007 yang tidak bisa peneliti sebutkan satu per-satu;
9. Tim DSP Indonesia yaitu Mas Rahman, Bowo, Kemex, Mas Kris, dan Mas Dhay yang sudah menjadi teman nongkrong sehari-hari sebelum pulang ke Bogor;
10. Seluruh staf pengajar dan pegawai FISIP-UI, serta pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu namun memiliki kontribusi bagi penulis selama kuliah selama empat tahun dan dapat menyelesaikan skripsi ini.

Akhir kata, penulis menyadari keterbatasan dan kekurangan peneliti dalam penulisan skripsi ini. Peneliti juga memohon maaf atas kesalahan yang mungkin ditemukan dalam skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, terutama bagi perkembangan khazanah ilmu administrasi publik khususnya pada pelayanan sektor transportasi umum.

Depok, Juni 2012

Rully Pradana Putera

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Rully Pradana Putera
NPM : 0706283960
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Departemen : Ilmu Administrasi
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: “Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor” beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalt Noneklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok
Pada tanggal : 3 Juli 2012

Yang menyatakan,



(Rully Pradana Putera)

ABSTRAK

Nama : Rully Pradana Putera
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Judul : Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor

Penelitian ini menjelaskan tentang evaluasi kebijakan Trans Pakuan yang telah berjalan dari tahun 2007 hingga sekarang. Trans Pakuan Bogor adalah salah satu upaya yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Bogor dalam rangka meningkatkan pelayanan di bidang transportasi bagi masyarakat Kota Bogor. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kebijakan Trans Pakuan berdasarkan 6 dimensi evaluasi kebijakan dari Dunn, yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, keadilan, responsivitas, dan ketepatan. Hasil dari penelitian ini menunjukkan kebijakan Trans Pakuan masih belum berjalan dengan baik jika dilihat dari ke-enam dimensi evaluasi kebijakan tersebut.

Kata kunci : evaluasi, kebijakan, transportasi massal, trans pakuan.

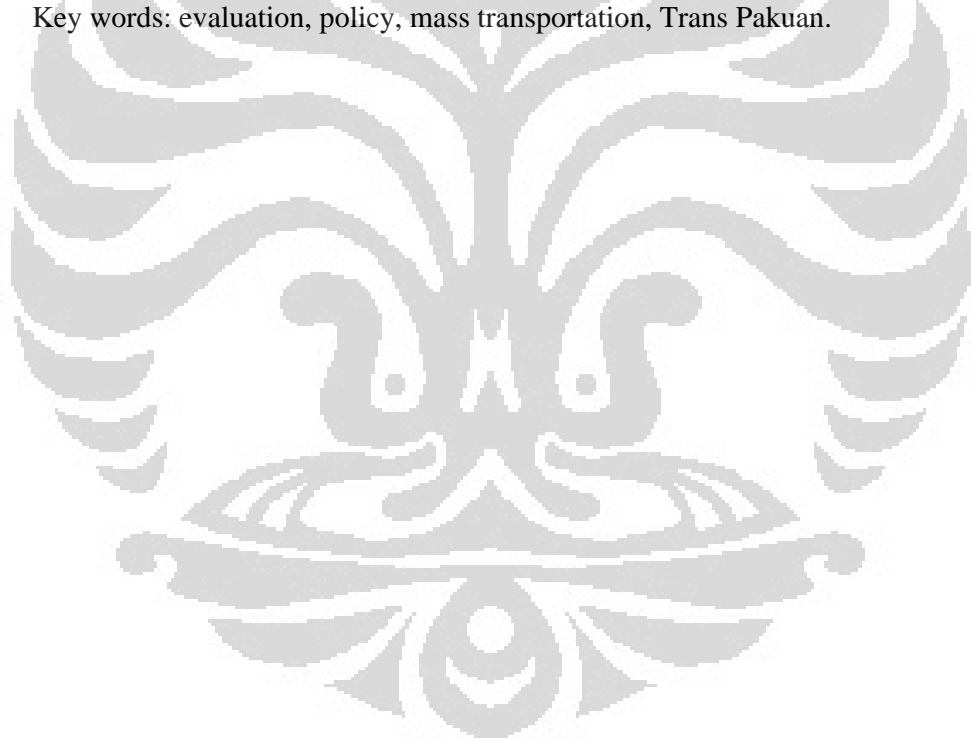


ABSTRACT

Name : Rully Pradana Putera
Study Program : Public Administration
Title : Evaluation of Trans Pakuan Policy in Bogor City

This study explains about the evaluation of Trans Pakuan policy that has been running since 2007. Trans Pakuan Bogor is an effort from Bogor City Municipal Government to improve public transportation service for Bogor's citizen. This study aims to evaluate Trans Pakuan's policy according to Dunn's 6 dimensions of policy evaluation, effectivity, efficiency, adequacy, equity, responsivity, and accuracy. The result of this study shows that Trans Pakuan policy still isn't working properly if it is seen from Dunn's 6 dimensions of policy evaluation.

Key words: evaluation, policy, mass transportation, Trans Pakuan.



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK	vii
ABSTRACT	viii
DAFTAR ISI.....	ix
DAFTAR TABEL	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang Masalah	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	5
1.4 Signifikansi Penelitian.....	5
1.5 Sistematika Penelitian.....	6
BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN	
2.1 Tinjauan Pustaka	8
2.2 Kerangka Teori.....	13
2.2.1 Teori Kebijakan Publik	13
2.2.2 Analisis Kebijakan Publik	17
2.2.3 Teori Evaluasi Kebijakan	20
2.3 Operasionalisasi Konsep.....	32
BAB 3 METODE PENELITIAN	
3.1 Pendekatan Penelitian.....	34
3.2 Jenis Penelitian	34
3.3 Teknik Pengumpulan Data.....	34
3.4 Teknik Analisis Data	37

3.5	Informan	38
3.6	Populasi dan Sampel.....	39
3.7	Lokasi Penelitian	40
3.8	Batasan Penelitian	40

BAB 4 GAMBARAN UMUM

4.1	Kondisi Transportasi Kota Bogor.....	41
4.2	Trans Pakuan.....	44
4.2.2.1.	Kedudukan, Tugas Pokok, dan Fungsi.....	48
4.2.2.2.	Fungsi Ekonomi.....	48
4.2.2.3.	Fungsi Sosial.....	48
4.3	Operasionalisasi Trans Pakuan di Kota Bogor.....	49

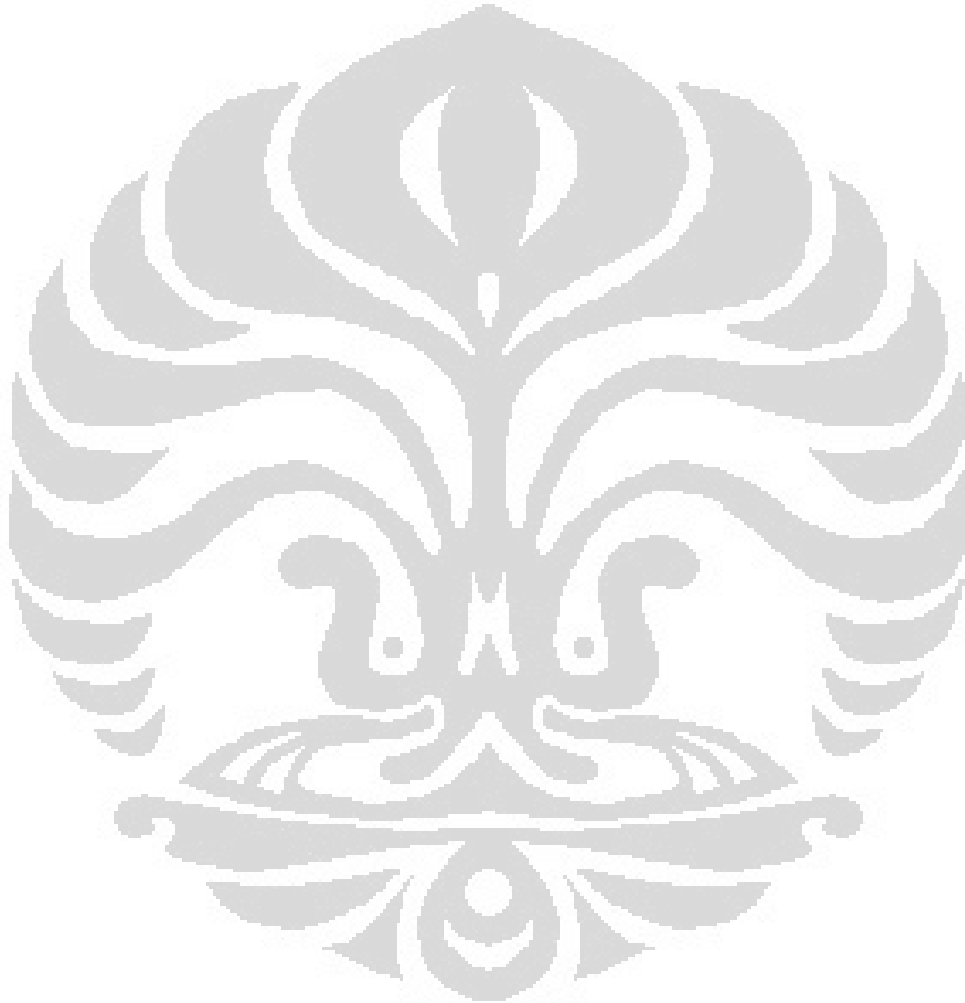
BAB 5 PEMBAHASAN DAN ANALISIS

5.1	Pembahasan Statistik Deskriptif Penelitian	57
5.1.1	Karakteristik Responden	57
5.2	Pembahasan Statistik Deskriptif per Dimensi.....	61
5.2.1.	Dimensi Efektivitas.....	61
5.2.2.	Dimensi Efisiensi.....	68
5.2.3.	Dimensi Kecukupan.....	70
5.2.4.	Dimensi Keadilan.....	73
5.2.5.	Dimensi Responsivitas.....	75
5.2.6.	Dimensi Ketepatan.....	77
5.3	Deskripsi Kualitatif per Dimensi.....	81
5.3.1	Identifikasi Aspek-aspek	81
5.3.2.	Dimensi Efektivitas.....	81
5.3.3.	Dimensi Efisiensi.....	87
5.3.4.	Dimensi Kecukupan.....	93
5.3.5.	Dimensi Keadilan.....	99
5.3.6.	Dimensi Responsivitas.....	100
5.3.7.	Dimensi Ketepatan.....	101

BAB 6 SIMPULAN DAN SARAN

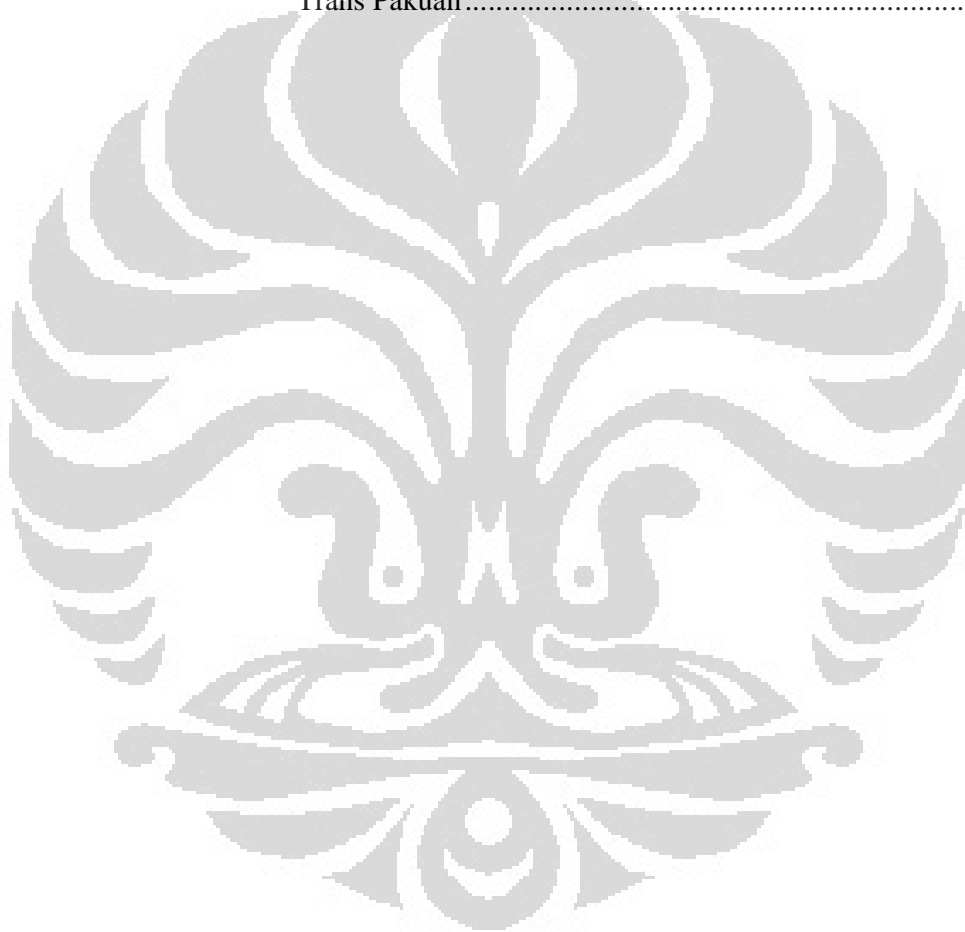
6.1	Simpulan	105
6.2	Saran	105

DAFTAR PUSTAKA.....	107
LAMPIRAN.....	110
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	123



DAFTAR TABEL

Tabel 2.1	Perbandingan Antar Penelitian.....	11
Tabel 2.2	Jenis-Jenis Pendekatan Evaluasi Kebikan	23
Tabel 2.3	Operasionalisasi Konsep.....	32
Tabel 4.1	Perbandingan Laba Rugi Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Periode 2007-2010	53
Tabel 5.1	Daftar Harga Tiket Trans Pakuan Untuk Setiap Koridor	70
Tabel 5.2	Jenis Halte dan Jumlah Shelter untuk Setiap Koridor Trans Pakuan.....	74



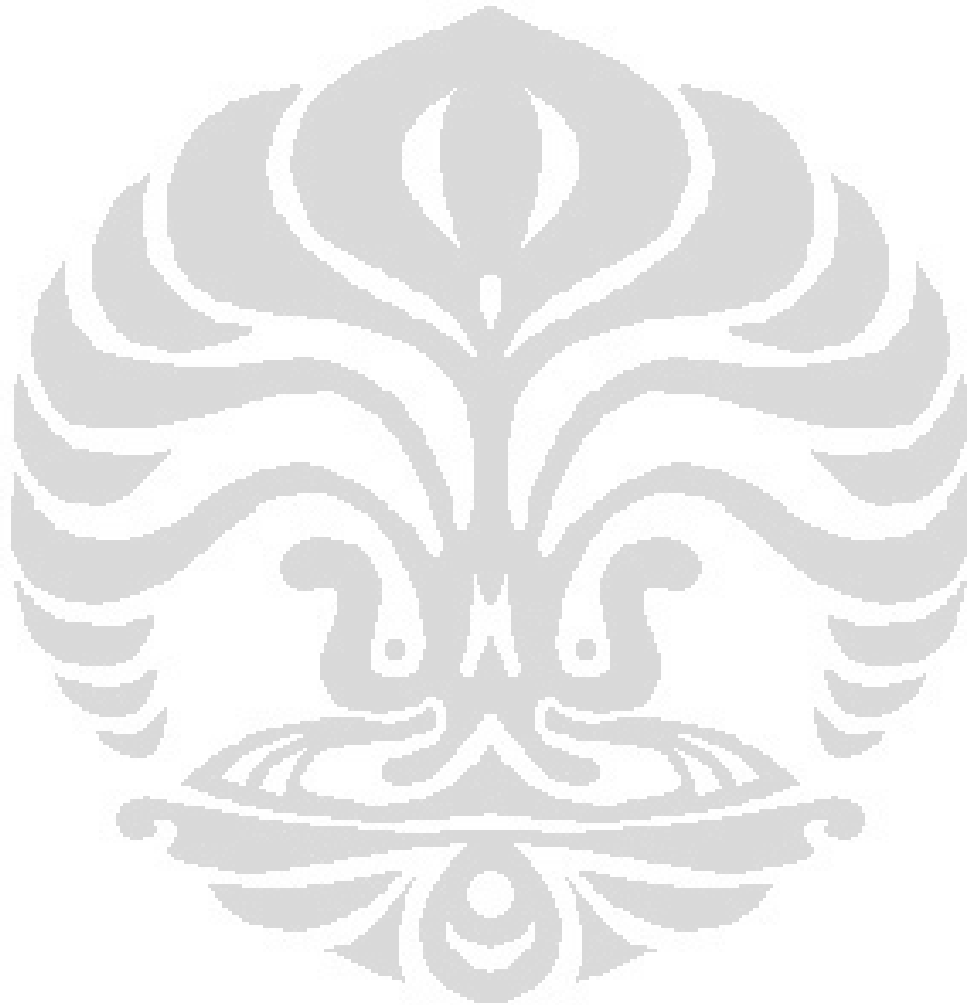
DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Jumlah Penumpang Trans Pakuan.....	4
Gambar 2.1	Proses Analisis Kebijakan.....	17
Gambar 2.2	Kedekatan Prosedur Analisis Kebijakan.....	18
Gambar 2.3	Kebijakan Sebagai Suatu Proses	25
Gambar 4.1	Kemacetan di Jalan Jalak Harupat, Kota Bogor.....	42
Gambar 4.2	Struktur Organisasi PD Jasa Transportasi Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007	47
Gambar 4.3	Struktur Organisasi PD Jasa Transportasi Berdasarkan Peraturan Walikota Bogor Nomor 25 Tahun 2011.....	47
Gambar 4.4	Grafik Jumlah Rata-Rata Penumpang Trans Pakuan Per Hari	52
Gambar 4.5	Grafik Jumlah Rata-Rata Maksimal Operasionalisasi Bus Trans Pakuan Per Hari Periode 2007-2010.....	55
Gambar 4.6	Grafik Jumlah Rata-Rata Pegawai Per Hari Periode 2007-2010.....	55
Gambar 5.1	Grafik Jenis Kelamin Responden	58
Gambar 5.2	Grafik Usia Responden.....	58
Gambar 5.3	Grafik Jenjang Pendidikan Responden	59
Gambar 5.4	Grafik Jenis Pekerjaan Responden	60
Gambar 5.5	Grafik Pengeluaran Responden Perbulan	61
Gambar 5.6	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Target/Sasaran Kebijakan Trans Pakuan	62
Gambar 5.7	Alasan Mengapa Target/Sasaran Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai.....	63
Gambar 5.8	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Pertama Tujuan Kebijakan Trans Pakuan.....	64
Gambar 5.9	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Kedua Tujuan Kebijakan Trans Pakuan	64
Gambar 5.10	Alasan Mengapa Poin Kedua Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai	65
Gambar 5.11	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Ketiga Tujuan Kebijakan Trans Pakuan.....	66
Gambar 5.12	Alasan Mengapa Poin Ketiga Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai	66
Gambar 5.13	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Keempat Tujuan Kebijakan Trans Pakuan.....	67
Gambar 5.14	Alasan Mengapa Poin Keempat Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai.....	67
Gambar 5.15	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap	

	Tercapainya Poin Kelima Tujuan Kebijakan Trans Pakuan	68
Gambar 5.16	Alasan Mengapa Poin Kelima Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai.....	68
Gambar 5.17	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Terjangkaunya Biaya/Tarif Layanan Trans Pakuan	69
Gambar 5.18	Alasan Mengapa Biaya/Tarif Layanan Trans Pakuan Tidak Terjangkau	69
Gambar 5.19	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Kemampuan Trans Pakuan dalam Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor.....	71
Gambar 5.20	Alasan Mengapa Kebijakan Trans Pakuan Tidak Mampu Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor	71
Gambar 5.21	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Kemampuan Layanan Trans Pakuan dalam Memenuhi Kebutuhan Transportasi	72
Gambar 5.22	Alasan Mengapa Layanan Trans Pakuan Tidak Mampu Memenuhi Kebutuhan Transportasi	72
Gambar 5.23	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Kemerataan Sarana dan Prasarana Trans Pakuan.....	73
Gambar 5.24	Alasan Mengapa Sarana dan Prasarana Trans Pakuan Tidak Merata	74
Gambar 5.25	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Keadilan Kebijakan Trans Pakuan Bagi Pengguna Jalan Raya Lainnya	75
Gambar 5.26	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Ketepatan Kebijakan Trans Pakuan dalam Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor.....	76
Gambar 5.27	Alasan Mengapa Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tepat dalam Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor	77
Gambar 5.28	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Ketepatan Target/Sasaran Kebijakan Trans Pakuan	78
Gambar 5.29	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Mengenai Ketepatan Kebijakan Trans Pakuan	78
Gambar 5.30	Alasan Mengapa Penumpang Trans Pakuan Menganggap Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tepat.....	79
Gambar 5.31	Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Manfaat Kebijakan Trans Pakuan	80
Gambar 5.32	Alasan Mengapa Penumpang Trans Pakuan Menganggap Trans Pakuan Tidak Didapatkan Oleh Seluruh Masyarakat Kota Bogor	81
Gambar 5.33	Rencana Pengembangan Koridor Trans Pakuan	87
Gambar 5.34	Rencana Pembangunan Terminal Batas Wilayah di Kota Bogor	97

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Pedoman Wawancara Mendalam	110
Lampiran 2	Format Kuesioner	112



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan dan perkembangan sebuah kota harus ditunjang dengan kelancaran lalu lintas untuk mempermudah mobilitas penduduk kota melalui sistem dan pelayanan transportasi. Mobilitas masyarakat juga disebabkan oleh kodrat manusia sebagai makhluk sosial yang mengharuskan manusia untuk berinteraksi satu sama lainnya. Selain itu, manusia juga memiliki berbagai macam kebutuhan yang seringkali tidak tersedia di setiap tempat sehingga manusia harus bergerak maupun berpindah tempat untuk memenuhi kebutuhannya.

Seiring dengan makin bertambahnya jumlah penduduk dunia, jumlah kota-kota besar terus bertambah dengan jumlah penduduk yang juga besar sehingga membuat mobilitas manusia dari dan menuju wilayah perkotaan semakin meningkat. Hal ini disebabkan oleh daya tarik ekonomi di wilayah perkotaan yang merupakan pusat kegiatan ekonomi. Daya tarik ini merupakan magnet bagi masyarakat yang tinggal di wilayah kota itu sendiri dan juga bagi masyarakat yang tinggal disekitar wilayah perkotaan. Hal ini menciptakan fenomena jam sibuk di jalanan perkotaan, yaitu kemacetan yang terjadi pada pagi hari ketika masyarakat bergerak menuju pusat-pusat ekonomi, dan pada sore dan malam hari ketika masyarakat mulai kembali ke rumah masing-masing.

Mobilitas masyarakat yang tinggi di wilayah perkotaan ini mengharuskan pemerintah kota untuk membangun sarana dan prasarana transportasi yang memadai sehingga mampu mengakomodir jumlah perjalanan di wilayah perkotaan. Langkah paling mendasar untuk memecahkan permasalahan mobilitas masyarakat di perkotaan adalah dengan membangun sistem transportasi yang menjangkau seluruh titik-titik penting (*point of interest*) di perkotaan. Langkah ini membutuhkan komitmen dari pemerintah kota untuk membangun sebuah sistem transportasi yang efektif dan efisien, yaitu sistem transportasi yang aman, murah, tepat waktu dan menjangkau seluruh lapisan masyarakat.

Kota Bogor sebagai salah satu kota penyangga DKI Jakarta terus mengalami perkembangan. Sebagai indikatornya adalah jumlah penduduk Kota Bogor mengalami pertumbuhan yang sangat pesat dari tahun ke tahun. Pada tahun

2006 jumlah penduduk Kota Bogor sebesar 750.250 jiwa. Jumlah ini meningkat pada tahun 2011 berdasarkan database SIAK Provinsi Jawa Barat, dimana jumlah penduduk Kota Bogor berjumlah 870.197 orang. Selain itu, Kota Bogor juga memiliki potensi ekonomi dari sektor pariwisata yang cukup tinggi. Hal ini tentu akan menambah jumlah kendaraan yang masuk dan melalui jalan-jalan di Kota Bogor.

Kota Bogor merupakan kota yang sistem transportasinya masih mengandalkan moda transportasi konvensional yaitu angkutan kota (angkot), sedangkan bus hanya melewati beberapa jalan protokol saja seperti Jalan Pajajaran, Jalan Raya Tajur, dan Jalan KH Soleh Iskandar. Hampir seluruh pelosok kota dijangkau oleh angkutan kota yang berdasarkan SK Walikota Nomor 551.23.45-67 Tahun 2006 disebutkan berjumlah sebanyak 3.385 unit yang beroperasi di 22 trayek. Selain itu, terdapat beberapa trayek angkutan kota dari wilayah Kabupaten Bogor yang melintasi ruas jalan Kota Bogor. Ini belum termasuk kendaraan pribadi yang juga akan menambah beban jalan kota Bogor. Data pada Samsat Kota Bogor tahun 2006 menunjukkan bahwa terdapat 46.034 kendaraan roda empat pribadi dan 73.145 kendaraan roda dua. Total ruas jalan kota Bogor sendiri pada tahun 2004 sepanjang 620,595 km. Dapat dihitung bahwa pada tahun 2006 untuk setiap 1 kilometer jalan Kota Bogor akan terisi oleh lebih kurang 5 angkutan kota, 74, kendaraan pribadi roda empat, dan 118 kendaraan pribadi roda dua. Berdasarkan perbandingan tersebut maka bisa dilihat bahwa kemacetan akan terjadi pada jam-jam sibuk yang disebabkan oleh banyaknya kendaraan baik pribadi maupun umum yang melalui jalanan di Kota Bogor.

Berdasarkan permasalahan di atas, maka Pemerintah Kota Bogor berusaha untuk mengurangi kemacetan dengan cara menarik minat masyarakat Kota Bogor untuk beralih menggunakan sarana transportasi umum. Sebagai langkah awal, Pemerintah Kota Bogor mengembangkan sistem transportasi dengan konsep angkutan massal berbasis jalan raya. Pemerintah Pusat dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mendukung program ini dan berpartisipasi dalam mengupayakan pembenahan masalah transportasi di Kota Bogor, sehingga Pemerintah Pusat mengeluarkan Keputusan Dirjen Perhubungan Darat No. 274/HK.105/DPPD/96. Keputusan tersebut ditindaklanjuti dengan MoU Wali

Kota Bogor dan Dirjen Perhubungan Darat No. SK 1386/UM 007/DRJD/2005 tanggal 3 Oktober 2005, yang berisi tentang hibah atau bantuan sepuluh unit bus ukuran tiga per empat untuk angkutan massal di Kota Bogor. Wali Kota Bogor menyambut dengan mengeluarkan SK Wali kota No. 551.45-282 Tahun 2005 untuk membentuk tim Teknis Perencanaan, Pembangunan dan Pengoperasian Massal di Kota Bogor.

Untuk mengelola sistem angkutan yang baru ini, Pemerintah Kota Bogor mendirikan Perusahaan Daerah Jasa Transportasi (PDJT) pada tanggal 12 April 2007. Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor sebagai Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) milik Pemerintah Kota Bogor dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 yang ditetapkan pada tanggal 12 April 2007. Langkah Pemerintah Kota Bogor yang mendirikan Badan Usaha Milik Daerah untuk mengelola angkutan massal ini terbilang cukup berani jika melihat tren inefisiensi pada BUMD transportasi lainnya di Indonesia, seperti yang terjadi pada Perusahaan Umum Pengangkutan Penumpang Djakarta (Perum PPD) milik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

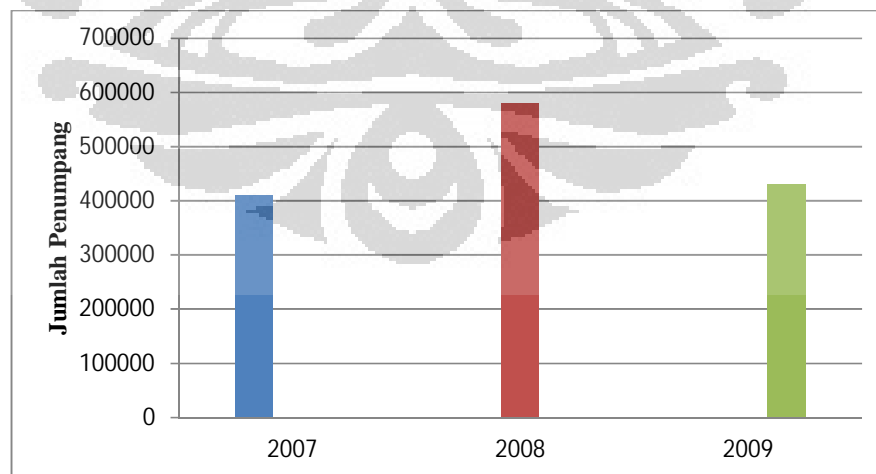
Uji coba moda transportasi baru di Kota Bogor ini dilaksanakan pada tanggal 25 Mei 2007, kemudian pada tanggal 3 Juni 2007 bertepatan dengan hari jadi kota Bogor yang ke-525, angkutan massal berbasis jalan raya ini resmi beroperasi dengan nama Trans Pakuan. Kesepuluh unit bus tersebut dioperasikan untuk trayek Cidangi-Terminal Bubulak. Antusiasme masyarakat Kota Bogor yang tinggi terhadap moda transportasi baru ini membuat Direktorat Jenderal Perhubungan Darat memberikan tambahan bantuan bus sebanyak 20 unit pada tahun 2008. Hal ini dimanfaatkan oleh Pemerintah Kota Bogor untuk mengoperasikan trayek kedua yaitu Cidangi-Rancamaya.

Angkutan kota sebagai moda transportasi utama di Kota Bogor sendiri masih terus menjadi pilihan utama masyarakat Kota Bogor. Seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, angkutan kota menjangkau seluruh Kota Bogor dengan total trayek sebanyak 22 rute pada tahun 2006. Jumlah trayek angkutan kota Bogor bertambah lagi menjadi 24 rute pada tahun 2011 berdasarkan keputusan Walikota Bogor Nomor: 551.2.45-109.1 Tahun 2011 tentang Penetapan Jaringan

Trayek dan Jumlah Kendaraan Angkutan Kota di wilayah Kota Bogor tertanggal 23 Februari 2011.

Selama masa operasionalnya dari tahun 2007 hingga sekarang, antusiasme masyarakat Kota Bogor terhadap Trans Pakuan saat ini tidak lagi tampak seperti pada masa awal Trans Pakuan beroperasi. Dari hasil pengamatan pra-penelitian, banyak bus Trans Pakuan yang kondisinya tampak tidak terawat. Pendingin udara (AC) bus banyak yang tidak berfungsi, kursinya banyak yang rusak dan banyak coretan. Pintu bus yang seharusnya bisa menutup secara otomatis dan selalu tertutup saat bus berjalan, saat ini tampak banyak yang terbuka sebelah sehingga kenyamanan penumpang terganggu. Keadaan tersebut tampak berubah memasuki awal tahun 2011 dimana armada bus Trans Pakuan banyak yang direvitalisasi dan diperbaiki kondisinya, seperti perbaikan AC dan pintu yang macet. Untuk menarik minat penumpang, di kaca depan bus ditempelkan tulisan “Full AC”.

Pada masa awal beroperasinya Trans Pakuan, masyarakat Kota Bogor mengidolakan Trans Pakuan karena keamanan, kenyamanan dan tepat waktu. Hal ini dapat dilihat pada jumlah penumpang Trans Pakuan yang meningkat pada dua tahun pertama, yaitu pada tahun 2007 sebesar 410.368 penumpang dan pada tahun 2008 sebesar 580.706 penumpang. Pada tahun 2009 angka tersebut turun menjadi 430.552 penumpang. Penurunan jumlah penumpang tersebut dapat dilihat pada diagram dibawah ini:



Gambar 1.1 Jumlah Penumpang Trans Pakuan

Sumber: Diolah peneliti

Diagram diatas menunjukkan bahwa terjadi tren penurunan penumpang yang pada awalnya terjadi peningkatan pada tahun 2008 kemudian kembali turun pada tahun 2009 hingga hampir sama pada tahun 2007 ketika Trans Pakuan resmi beroperasi. Penurunan ini juga terlihat pada kerugian yang diderita BUMD pengelola Trans Pakuan yaitu Perusahaan Daerah Jasa Transportasi. Pada tahun 2008 PDJT mengalami kerugian sebesar Rp 700.000.000,00 dan pada tahun 2009 meningkat hingga Rp 1.600.000.000,00.

Mencermati fenomena di atas maka muncul pertanyaan, bagaimanakah implementasi kebijakan Trans Pakuan Kota Bogor. Apakah ada yang menghambat implementasi kebijakan program Trans Pakuan. Oleh karena itu peneliti ingin menjawabnya dengan melakukan kajian mengenai evaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor.

1.2 Pokok Permasalahan

Penurunan jumlah penumpang dan meningkatnya kerugian Trans Pakuan menunjukkan bahwa ada masalah pada implementasi kebijakan Trans Pakuan. Ekspektasi masyarakat Kota Bogor terhadap Trans Pakuan tidak terpenuhi, sehingga masyarakat Kota Bogor kembali menggunakan moda transportasi angkutan kota atau menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan Trans Pakuan.

Berdasarkan hal tersebut muncul pertanyaan yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini, yaitu bagaimanakah evaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor.

1.3 Tujuan Penelitian

Sejalan dengan pokok permasalahan di atas, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengevaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor.

1.4 Signifikansi Penelitian

Penelitian ini adalah kajian akademis untuk mengetahui bagaimana evaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor. Sebagai salah satu pionir penerapan konsep angkutan massal berbasis jalan raya (*Bus Rapid Transit*) di

Indonesia yang telah beroperasi selama hampir 5 tahun, evaluasi kebijakan Trans Pakuan ini layak untuk diteliti. Berikut ini adalah signifikansi dari penelitian ini:

1. Signifikansi Akademis

Penelitian ini dapat memberikan sumbangan untuk melengkapi studi-studi tentang sarana transportasi massal berbasis jalan raya (*Bus Rapid Transit*). Hasil penelitian ini juga dapat memberikan gambaran mengenai evaluasi dan implementasi kebijakan Trans Pakuan.

2. Signifikansi Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan rekomendasi atas implementasi kebijakan *Bus Rapid Transit* di Kota Bogor dan kota-kota besar lainnya di Indonesia yang telah menjalankan program angkutan massal berbasis jalan raya. Disamping itu, hasil dari penelitian ini juga dapat menjadi suatu pertimbangan untuk menyusun kebijakan yang dapat mengantisipasi tuntutan masyarakat terhadap kebutuhan sarana transportasi massal.

1.5 Sistematika Penulisan

Penulisan skripsi disusun dalam enam bab yang terdiri dari subbab, dimana antar bab dan atau subbab merupakan satu kesatuan yang saling terkait. Adapun sistematika penulisan skripsi ini terdiri dari:

Bab 1: Pendahuluan

Bab ini adalah bab pendahuluan yang merupakan gambaran umum mengenai dasar penelitian ini dilakukan, yang terdiri dari latar belakang masalah, pokok permasalahan, tujuan penelitian, signifikansi penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab 2: Kerangka Pemikiran

Bab ini adalah penjelasan mengenai kajian kepustakaan yang menjadi landasan teori penulisan skripsi untuk menyusun kerangka pemikiran penelitian. Teori yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah teori kebijakan publik dan evaluasi kebijakan publik.

Bab 3: Metode Penelitian

Bab ini berisi penjelasan mengenai metode penelitian yang digunakan dalam penulisan skripsi ini. Metode penelitian dalam penelitian ini memberikan penjelasan mengenai alur pikir penelitian, data yang dipakai, sumber data, dan teknik pengolahan data yang digunakan.

Bab 4: Gambaran Umum Trans Pakuan di Kota Bogor

Bab ini berisi penjelasan mengenai program Trans Pakuan Kota Bogor dan instansi pengelolanya.

Bab 5: Pembahasan dan Analisis

Bab ini berisi informasi tentang analisis hasil penelitian yang dikaitkan dengan kerangka pemikiran yang telah dibuat pada bab kedua.

Bab 6: Simpulan dan Saran

Bab ini berisi kesimpulan yang berupa jawaban singkat atas pokok permasalahan dan saran berupa masukan bagi pihak-pihak yang terkait dalam implementasi kebijakan Trans Pakuan Kota Bogor.

BAB 2 KERANGKA PEMIKIRAN

2.1. Tinjauan Pustaka

Peneliti akan mengangkat tema mengenai “Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor” yang akan dilakukan di wilayah Kota Bogor, Jawa Barat. Dalam melakukan penelitian perlu dilakukan peninjauan terhadap penelitian-penelitian terkait yang pernah dilakukan sebelumnya. Disini peneliti mengambil dua hasil penelitian terdahulu yang dapat dijadikan pembanding dalam penelitian yang dilakukan oleh penulis terkait dengan evaluasi implementasi kebijakan transportasi.

Terdapat dua penelitian yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan peneliti mengenai evaluasi implementasi kebijakan transportasi massal. Penelitian pertama yang digunakan peneliti sebagai tinjauan pustaka adalah Skripsi Mohammad Irfani Seputro dalam penelitiannya yang berjudul “**Evaluasi Kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung**” Program Sarjana Reguler, Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia tahun 2011.

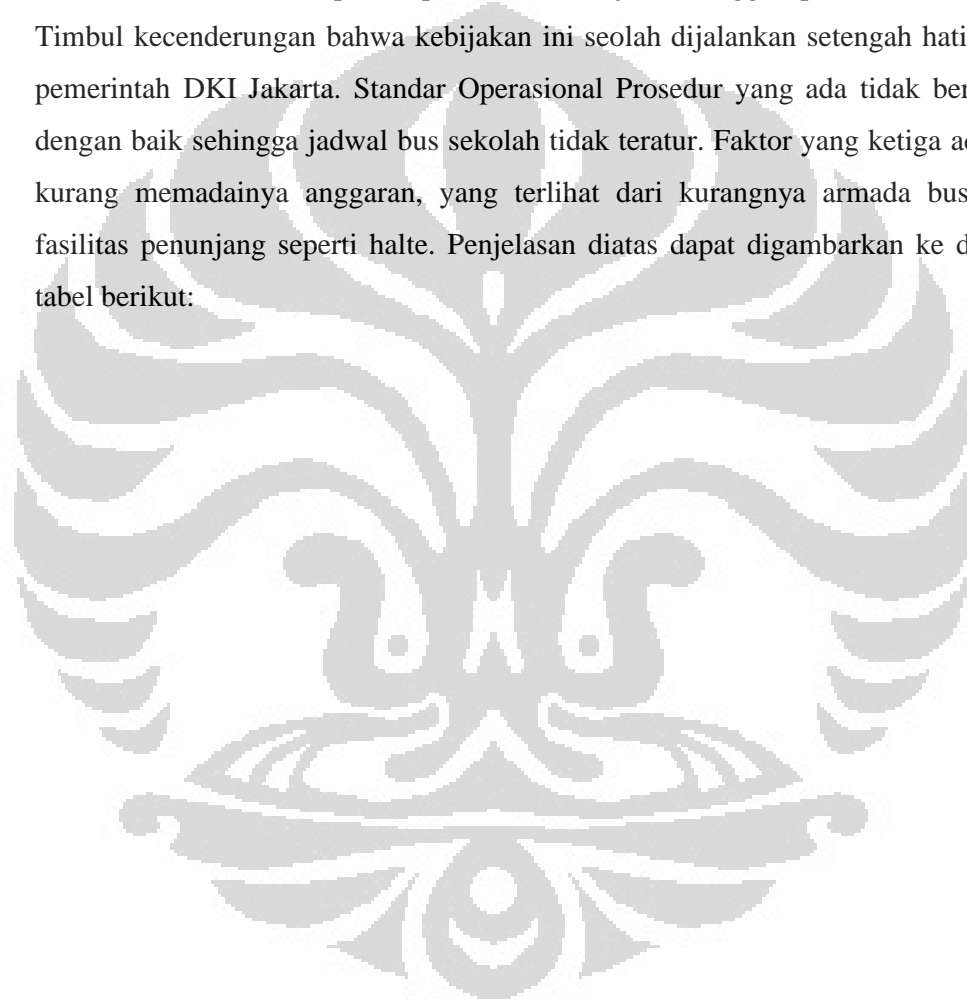
Latar belakang penulis mengangkat permasalahan ini adalah implementasi kebijakan Trans Metro di Kota Bandung. Trans Metro Bandung adalah sarana transportasi massal berbasis jalan raya yang bertujuan untuk menciptakan sistem transportasi yang bersifat efektif dan efisien, juga mengarahkan masyarakat untuk menggunakan sistem transportasi massal yang berkualitas. Berbagai masalah muncul di dalam pelaksanaan kebijakan Trans Metro Bandung, seperti konflik dengan pengusaha angkutan kota hingga terlambatnya pembangunan prasarana pendukung, sehingga kebijakan ini baru berjalan dengan efektif pada tahun 2009 padahal bus bantuan dari Kementerian Perhubungan sudah diserahkan kepada Pemerintah Kota Bandung sejak tahun 2006. Jika dilihat secara kasat mata, kebijakan Trans Metro Kota Bandung terkesan dipaksakan pelaksanaannya karena kondisi jalan Kota Bandung yang tidak lebar dan banyak jalan satu arah kemudian diperparah lagi dengan banyaknya angkutan kota sangat tidak mendukung penerapan moda transportasi Trans Metro Bandung ini. Berdasarkan

latar belakang tersebut tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui rekomendasi yang didapatkan dari evaluasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif dengan menggunakan teknik pengumpulan data penyebaran kuesioner, wawancara, dan observasi untuk mendapatkan data primer, dan studi kepustakaan untuk mendapatkan data sekunder.

Kesimpulan penelitian Evaluasi Kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung ini adalah kebijakan Trans Metro Bandung dapat dilanjutkan dengan modifikasi atau perbaikan pada kebijakan. Modifikasi ini dapat dilakukan dengan turut memberdayakan angkutan kota sebagai *feeder* untuk Trans Metro Bandung agar angkutan kota Bandung tetap dapat berjalan sekaligus meredam konflik antara Trans Metro Bandung dengan pengusaha angkutan kota. Selain itu, Pemerintah Kota Bandung juga harus memperbaiki dan terus mengembangkan sarana dan prasarana pendukung Trans Metro Bandung bukan hanya pada segi kuantitas namun juga kualitasnya.

Penelitian kedua yang penulis angkat sebagai tinjauan pustaka adalah Skripsi Hanna Harapanta Uli Panjaitan dalam penelitiannya yang berjudul **“Implementasi Kebijakan Transportasi Bus Sekolah DKI Jakarta Tahun 2007”** Program Sarjana Ekstensi, Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Indonesia Tahun 2007. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan transportasi bus sekolah DKI Jakarta pada tahun 2007. Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana penyelenggaraan layanan transportasi bus sekolah yang sudah berlangsung di DKI Jakarta tahun 2007. Pendekatan yang digunakan yaitu pendekatan positivis dengan menggunakan teknik pengumpulan data studi lapangan dan studi kepustakaan. Studi lapangan dilakukan dengan melakukan wawancara mendalam di Dinas Perhubungan DKI Jakarta untuk memperoleh data primer, sedangkan data sekunder diperoleh dengan mewawancarai pelajar pengguna layanan bus sekolah. Data sekunder juga diperoleh dengan cara studi kepustakaan untuk memperoleh data-data seperti informasi media, risalah rapat, dokumen presentasi dan workshop, dan sebagainya.

Kesimpulan penelitian ini adalah implementasi kebijakan transportasi bus sekolah DKI Jakarta tahun 2007 kurang berjalan dengan baik. Terdapat beberapa faktor yang menjadi tanda kurang berhasilnya implementasi kebijakan ini. Faktor yang pertama adalah kurangnya komunikasi dalam bentuk upaya sosialisasi dari Pemerintah DKI Jakarta ke sekolah-sekolah di wilayah DKI Jakarta. Faktor yang kedua adalah sumber daya manusia yang terlibat dengan kebijakan bus sekolah di DKI Jakarta mulai dari proses pembuatan kebijakan hingga operasionalisasinya. Timbul kecenderungan bahwa kebijakan ini seolah dijalankan setengah hati oleh pemerintah DKI Jakarta. Standar Operasional Prosedur yang ada tidak berjalan dengan baik sehingga jadwal bus sekolah tidak teratur. Faktor yang ketiga adalah kurang memadainya anggaran, yang terlihat dari kurangnya armada bus dan fasilitas penunjang seperti halte. Penjelasan diatas dapat digambarkan ke dalam tabel berikut:

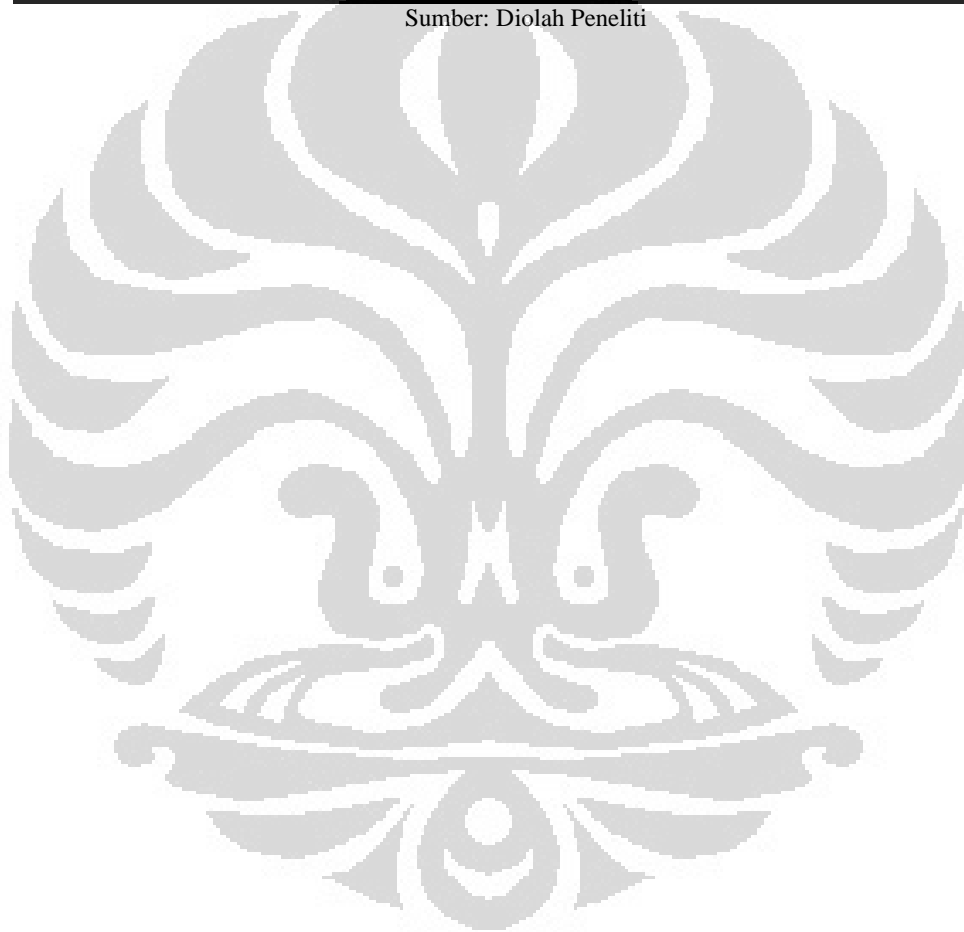


Tabel 2.1 Perbandingan Antar Penelitian

Indikator	Mohammad Irfani Seputro	Hanna Harapanta Uli Panjaitan	Rully Pradana Putera
Tujuan	Mengetahui rekomendasi yang didapatkan dari evaluasi kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung	<ol style="list-style-type: none"> 1. Menganalisis implementasi kebijakan transportasi bus sekolah DKI Jakarta tahun 2007 2. Mengetahui bagaimana penyelenggaraan layanan transportasi bus sekolah yang sudah berlangsung dalam penyelenggaraan transportasi publik DKI Jakarta tahun 2007 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengevaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor 2. Mengetahui faktor apa saja yang menjadi penghambat pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor
Pendekatan Penelitian	Kuantitatif	Positivis	Positivis
Jenis Penelitian	Deskriptif	Deskriptif	Deskriptif
Teknik Pengumpulan Data	Kuesioner, Wawancara, Observasi dan Studi Kepustakaan	Studi Lapangan dan Studi Kepustakaan	Wawancara Mendalam, Kuesioner, dan Observasi
Hasil Penelitian	Trans Metro Bandung dapat dilanjutkan dengan modifikasi atau perbaikan pada kebijakan. Modifikasi tersebut dapat berupa: <ol style="list-style-type: none"> 1. Pemberdayaan angkutan kota sebagai <i>feeder</i> untuk Trans Metro Bandung 2. Perbaikan kuantitas dan 	Implementasi kebijakan bus sekolah DKI Jakarta tahun 2007 kurang berjalan dengan baik. Hal tersebut disebabkan oleh faktor-faktor penghambat seperti kurangnya sosialisasi kebijakan, kurangnya sumber daya manusia yang	Kebijakan trans Pakuan di Kota Bogor belum berjalan dengan optimal. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: <ol style="list-style-type: none"> 1. Tidak fokusnya pengelolaan Trans Pakuan 2. Kurangnya

	<p>kualitas sarana dan prasarana pendukung Trans Metro Bandung</p>	<p>kompeten dalam proses pembuatan kebijakan hingga operasionalisasinya, kurangnya anggaran yang berakibat pada kurangnya armada dan sarana penunjang berupa halte khusus bus sekolah.</p>	<p>optimalisasi pendapatan di luar tiket</p> <p>3. Trayek Trans Pakuan masih beririsan dengan trayek-trayek angkutan kota.</p>
--	--	--	--

Sumber: Diolah Peneliti



2.2 Kerangka Teori

2.2.1 Kebijakan Publik

Frederich (1963) memberikan definisi kebijakan publik sebagai “*a proposed course of action of a person, group or government within a given environment providing obstacles and opportunities which the policy was proposed to utilize and overcome in an effort to reach a goal or realize an objective or purpose*” (Smith, 2003, hal 8). Definisi yang lebih mudah diingat dikemukakan oleh Dye (1976) yaitu “*what governments choose to do or choose not to do*” (Krane, 2005, hal 78). Lebih lanjut, Dye juga mengatakan bahwa bila pemerintah memilih untuk melakukan sesuatu maka harus ada tujuannya dan kebijaksanaan negara itu harus meliputi semua “tindakan” pemerintah, jadi bukan semata-mata merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat pemerintah saja. Di samping itu, sesuatu yang tidak dilaksanakan oleh pemerintah pun termasuk kebijakan publik karena “sesuatu yang tidak dilakukan” oleh pemerintah akan mempunyai pengaruh (dampak) yang sama besarnya dengan “sesuatu yang dilakukan” oleh pemerintah (Islamy, 2004 hal 18). Pada pengertian lain, kebijakan publik mengacu pada tindakan tertentu yang memiliki suatu tujuan, yang ditetapkan oleh pejabat publik dan mengikat warga negaranya (Krane, 2005, hal 78). Ketiga definisi ini mengandung makna yang sama yaitu kebijakan publik dibuat oleh pemerintah.

Para akademisi ilmu kebijakan publik selalu menitikberatkan pada faktor pemerintah (*government*) saat membahas mengenai kebijakan publik. Maksud dari hal ini adalah kebijakan publik merupakan salah satu fungsi utama dari setiap pemerintahan dalam menjalankan pelayanan kepada masyarakat umum. Fungsi pelayanan publik inilah yang di dalam wacana akademis dikenal sebagai administrasi publik. Hal ini berarti pemerintah menjadikan administrasi publik sebagai sarana atau tempat pembuatan kebijakan publik. Oleh karena itu, kebijakan publik merupakan langkah strategis yang dilakukan pemerintah dalam rangka memecahkan masalah publik. Kebijakan publik lebih bersifat strategis daripada fakta politis ataupun teknik. Menurut Nugroho (2009, hal 55), sebagai sebuah strategi dalam kebijakan publik sudah terangkum preferensi-preferensi

politis dari para aktor yang terlibat dalam proses kebijakan, khususnya proses perumusan.

Untuk lebih memahami mengenai kebijakan publik, Young dan Quinn dalam Suharto (2005, hal 44) membahas mengenai beberapa konsep kunci yang termuat dalam kebijakan publik, diantaranya adalah:

- Tindakan pemerintah yang berwenang. Kebijakan publik adalah tindakan yang dibuat dan diimplementasikan oleh badan pemerintah yang memiliki kewenangan hukum, politis dan finansial untuk melakukannya.
- Sebuah reaksi terhadap kebutuhan dan masalah dunia nyata. Kebijakan publik berupaya merespon masalah atau kebutuhan kongkrit yang berkembang di masyarakat.
- Seperangkat tindakan yang berorientasi pada tujuan. Kebijakan publik biasanya bukanlah sebuah keputusan tunggal, melainkan terdiri dari beberapa pilihan tindakan atau strategi yang dibuat untuk mencapai tujuan tertentu demi kepentingan orang banyak.
- Sebuah keputusan untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Kebijakan publik pada umumnya merupakan tindakan kolektif untuk memecahkan masalah sosial. Namun, kebijakan publik bisa juga dirumuskan berdasarkan keyakinan bahwa masalah sosial akan dapat dipecahkan oleh kerangka kebijakan yang sudah ada dan karenanya tidak memerlukan tindakan tertentu.
- Sebuah justifikasi yang dibuat oleh seorang atau beberapa orang aktor. Kebijakan publik berisi sebuah pernyataan atau justifikasi terhadap langkah-langkah atau rencana tindakan yang telah dirumuskan. Keputusan yang telah dirumuskan dalam kebijakan publik bisa dibuat oleh sebuah badan pemerintah, maupun oleh beberapa perwakilan lembaga pemerintah.

2.2.2 Analisis Kebijakan Publik

Analisis kebijakan sangat berperan penting untuk mengetahui efektivitas perumusan dan pelaksanaan kebijakan, sehingga pada akhirnya dapat dibuat

kesimpulan apakah kebijakan dapat terus berjalan, berjalan disertai dengan perbaikan baik penambahan atau pengurangan peraturan, ataupun mencabut kebijakan karena sudah tidak relevan dengan situasi yang ada untuk kemudian menggantinya dengan kebijakan yang lebih relevan dengan kondisi saat ini.

Menurut pendapat Dye, analisis kebijakan merupakan upaya mengetahui apa yang dilakukan pemerintah, kenapa mereka melakukan hal itu, dan apa yang menyebabkan mereka melakukannya berbeda-beda (Wahab, 1990, hal 2) Namun definisi yang disampaikan Dye di atas merupakan definisi kebijakan yang masih bersifat sederhana. Hal tersebut karena kebijakan hanya ditujukan untuk mengetahui kegiatan pemerintah dan alasan diberlakukannya kebijakan, sedangkan beberapa tokoh lain mengemukakan pendapatnya mengenai definisi analisis kebijakan secara luas dan komprehensif. Menurut pendapat E.S. Quade yang dikutip Dunn (1994) , analisis kebijakan adalah:

“In policy analysis, the word analysis is used in its most general sense; it implies the use of intuitions and judgement and encompasses not only the examination of policy by decomposition into its components but also the design and synthesis of new alternatives. The activities involved may range from research to illuminate or provide insight into an anticipated issue or problem to evaluation of a completed program”

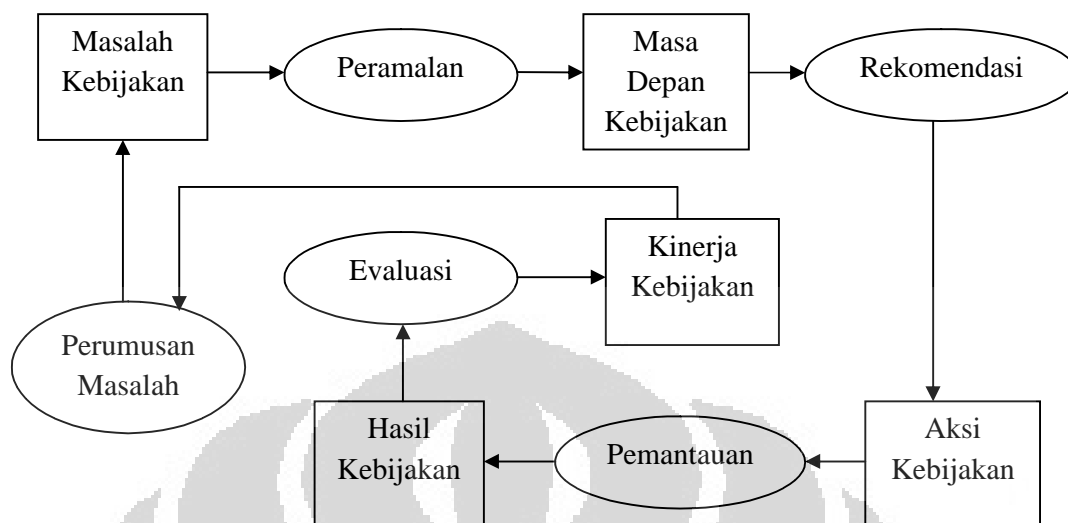
Berdasarkan definisi di atas dapat disimpulkan bahwa analisis kebijakan merupakan analisis yang menghasilkan informasi sedemikian rupa sehingga memberi landasan bagi pembuat kebijakan untuk membuat keputusan. Kegiatan yang dilakukan mencakup penjelasan dan pandangan mengenai isu atau masalah yang telah diantisipasi, sampai pada tahap mengevaluasi suatu program secara keseluruhan.

Dunn (1994) juga berpendapat bahwa analisis kebijakan merupakan proses menghasilkan pengetahuan mengenai proses kebijakan untuk menyediakan informasi kepada pengambil kebijakan untuk memikirkan kemungkinan pemecahan masalah kebijakan, (Darwin, 1988, hal 35) sedangkan dalam bukunya yang lain Dunn (2000) mendefinisikan analisis kebijakan sebagai intelektual dan praktis untuk menciptakan, secara kritis menilai, dan mengkomunikasikan pengetahuan tentang dan di dalam proses kebijakan (hal 44). Dari kedua pendapat

Dunn dapat disimpulkan bahwa analisis kebijakan bertujuan untuk memberikan informasi, kritik, serta rekomendasi kepada para pembuat serta pelaksana kebijakan untuk menjalankan kebijakan dengan tepat, sehingga tujuan utama perumusan kebijakan yakni untuk mengatasi permasalahan dapat dilaksanakan dengan baik.

Berdasarkan definisi-definisi analisis kebijakan yang telah disampaikan di atas, maka analisis kebijakan merupakan serangkaian aktivitas yang telah dilakukan secara bertahap untuk menghasilkan dan menyajikan informasi kepada para pembuat dan pelaksana kebijakan untuk melakukan evaluasi terhadap implementasi kebijakan serta merekomendasikan perbaikan kebijakan di masa mendatang. Dalam melaksanakan analisis kebijakan terdapat beberapa prosedur untuk menghasilkan informasi mengenai permasalahan kebijakan, masa depan kebijakan, aksi kebijakan, hasil kebijakan, dan kinerja kebijakan. Berikut ini adalah lima prosedur dalam melaksanakan analisa kebijakan antara lain: (Dunn, 2000, hal 20-21)

1. Perumusan masalah, menghasilkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan
2. Peramalan, menyediakan informasi mengenai konsekuensi di masa yang akan datang dari penerapan kebijakan
3. Rekomendasi, menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relative dari konsekuensi masa mendatang dari pemecahan masalah
4. Pemantauan, menghasilkan informasi mengenai konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya kebijakan
5. Evaluasi, menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan atau pengatasan masalah

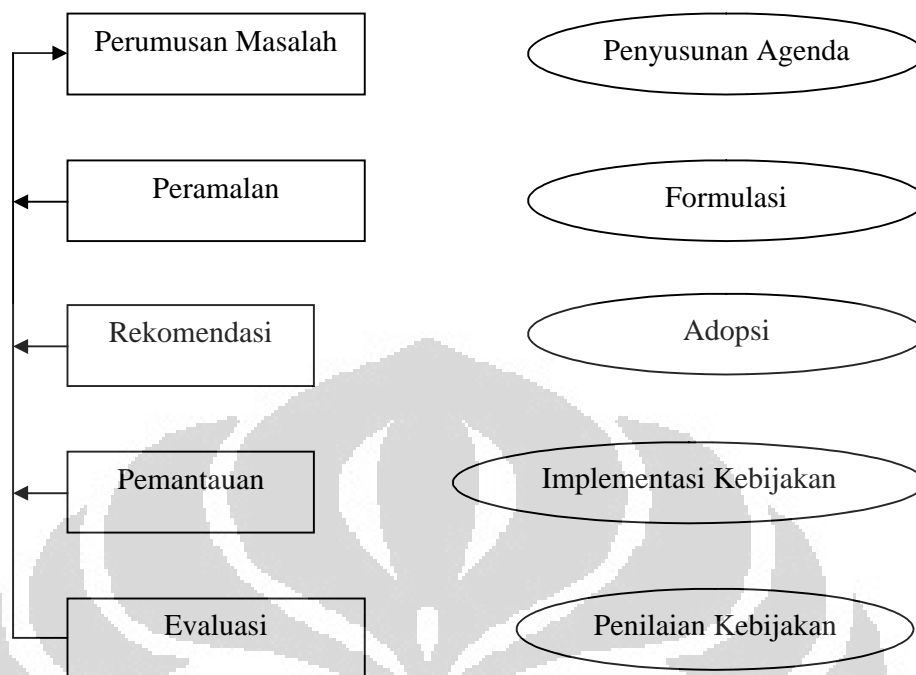


Gambar 2.1 Prosedur Analisis Kebijakan

Sumber: Dunn, 2000, hal 21

Dalam melaksanakan analisis kebijakan aktivitas yang dilakukan bersifat politis, dimana proses pembuatan kebijakan divisualisasikan kedalam serangkaian tahapan yang terdiri dari penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan dan penilaian kebijakan (Dunn, 2000, hal 22). Dengan demikian analisis kebijakan dapat menghasilkan informasi yang relevan pada satu, beberapa, atau seluruh proses tahap kebijakan, tergantung jenis permasalahannya.

Tiap tahap dalam proses kebijakan saling berhubungan dan terkait dengan prosedur analisis kebijakan, sehingga dapat menghasilkan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang dapat mempengaruhi asumsi, keputusan, dan aksi dalam satu tahapan, dan secara tidak langsung akan mempengaruhi tahap-tahap berikutnya. Aktivitas dalam prosedur analisis kebijakan merupakan tahapan dari proses kebijakan (Dunn, 2000, hal 23). Hal itu dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 2.2. Kedekatan Prosedur Analisis Kebijakan Dengan Tipe-Tipe Kebijakan

Sumber: Dunn, 2000, hal 25

Berdasarkan gambar di atas, proses perumusan masalah sebagai tahap awal pembuatan kebijakan memasok pengetahuan yang relevan dengan kebijakan yang menekankan pada asumsi yang menjadi dasar permasalahan dan memasuki proses pembuatan kebijakan melalui penyusunan agenda (*agenda setting*). Perumusan masalah membantu menemukan asumsi-asumsi yang tersembunyi, mendiagnosis penyebabnya, memetakan tujuan-tujuan yang memungkinkan, dan memadukan pandangan yang bertentangan serta merancang peluang kebijakan baru.

Pada tahap peramalan menyediakan pengetahuan yang relevan mengenai kebijakan menyangkut masalah yang akan terjadi di masa mendatang akibat digunakannya alternatif pada tahap formulasi kebijakan. Peramalan dapat menguji masa depan yang fleksibel, potensial, mengestimasi akibat kebijakan yang ada atau yang diusulkan dan mengendalikan kendala yang mungkin terjadi dalam pencapaian tujuan, serta mengestimasi kelayakan politik.

Pada tahap rekomendasi membuahakan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan mengenai manfaat atau biaya dari beberapa alternatif yang diakibatkannya di masa mendatang telah diestimasikan melalui peramalan. Hal ini membantu para pengambil kebijakan pada tahap adopsi kebijakan. Rekomendasi membantu mengestimasi tingkat resiko dan ketidakpastian, mengetahui akibat yang dapat muncul dan menentukan criteria dalam pembuatan pilihan, serta menentukan pertanggungjawaban administratif bagi implementasi kebijakan.

Tahap pemantauan menyediakan pengetahuan yang relevan dengan dampak kebijakan yang diambil sebelumnya dengan menggunakan indikator-indikator di berbagai bidang, yang membantu para pengambil kebijakan dalam tahap implementasi kebijakan. Implementasi sendiri berasal dari bahasa Inggris "*implementation*" yang berarti pelaksanaan. Menurut Webster (Wahab, 2002, hal 64) implementasi dirumuskan secara pendek bahwa:

"To implement (mengimplementasikan) berarti to provide the means for carrying out (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu) to give practical effect to (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu)".

Van Meter dan Van Horn (Wahab, 2002, hal 65) merumuskan proses implementasi sebagai:

"Those action by public or private individuals (or groups) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decisions" ("tindakan-tindakan yang dilakukan baik oleh individu-individu/pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan").

Dari pernyataan para ahli di atas, dapat disimpulkan bahwa suatu implementasi berarti suatu proses yang melibatkan sejumlah sumber-sumber yang didalamnya termasuk manusia, dana dan kemampuan organisasional, baik oleh pemerintah maupun swasta (individu/kelompok), untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya oleh pembuat kebijakan.

Tahap pemantauan kebijakan ini akan membantu menilai tingkat kepatuhan, menemukan akibat-akibat yang tidak diinginkan dari kebijakan dan

program dan mengidentifikasi hambatan dan rintangan implementasi, serta menentukan pihak-pihak yang bertanggung jawab dalam setiap kebijakan.

Tahap yang terakhir yaitu tahap evaluasi menghasilkan pengetahuan yang relevan mengenai ketidaksesuaian antara kinerja kebijakan yang diharapkan dengan yang dihasilkan, sehingga membantu pengambilan kebijakan pada tahap penilaian kebijakan untuk pembuatan kebijakan. Evaluasi tidak hanya menyimpulkan seberapa jauh masalah terselesaikan, tetapi juga memberikan kritik terhadap nilai-nilai dasar kebijakan, serta membantu menyesuaikan dan merumuskan kembali permasalahan.

2.2.2 Evaluasi Kebijakan Publik

Dalam menganalisis keberhasilan implementasi kebijakan, penulis menggunakan teori evaluasi kebijakan karena rangkaian terakhir dari proses kebijakan publik adalah evaluasi kebijakan. Evaluasi kebijakan dapat meliputi penilaian atau pemberian nilai atas kebijakan itu sendiri. Selain itu, evaluasi kebijakan juga dapat menilai latar belakang dan tujuan diambilnya suatu kebijakan, bagaimana kebijakan tersebut diimplementasikan, dan bagaimana hasil dari kebijakan tersebut lalu perbandingannya dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya.

Menurut Dunn (2003, hal 608), secara umum, istilah evaluasi dapat disamakan dengan penaksiran (*appraisal*), pemberian angka (*rating*), dan penilaian (*assessment*). Dalam arti yang lebih spesifik, evaluasi berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai atau manfaat hasil kebijakan. Masih menurut Dunn dalam Nugroho (2008, hal 536) evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan, yaitu seberapa jauh kebutuhan, nilai, dan kesempatan telah dapat dicapai melalui tindakan publik; evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target; dan evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Jadi, meskipun berkenaan dengan keseluruhan proses kebijakan, evaluasi kebijakan ini lebih berkenaan pada kinerja dari kebijakan, khususnya pada implementasi kebijakan publik.

Menurut Lester dan Stewart dalam Winarno (2002, hal 165), evaluasi dilakukan karena tidak semua program kebijakan publik meraih hasil yang diinginkan. Seringkali terjadi, kebijakan publik gagal meraih maksud atau tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Dengan demikian, evaluasi kebijakan ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan atau untuk mengetahui apakah kebijakan publik yang telah dijalankan meraih dampak yang diinginkan. Dalam bahasa yang lebih singkat, evaluasi adalah kegiatan yang bertujuan untuk menilai “manfaat” suatu kebijakan.

Anderson dalam Winarno (2002, hal 166) menyebutkan bahwa secara umum evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi, dan dampak. Dalam hal ini, evaluasi kebijakan dipandang sebagai suatu kegiatan fungsional yang berarti bahwa evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja, melainkan dilakukan dalam seluruh proses kebijakan. Hal ini pun selaras dengan yang dijelaskan oleh Adisasmita (2011, hal 115) yang mengartikan evaluasi kebijakan publik sebagai aktivitas yang bersifat integral dari keseluruhan proses kebijakan publik.

Studi evaluasi dapat dibagi menjadi dua yaitu evaluasi sumatif dan evaluasi formatif. Sugiyono (2006) mengemukakan bahwa evaluasi sumatif adalah upaya untuk mengevaluasi program atau kebijakan yang telah selesai dilaksanakan dengan tujuan untuk mengukur apakah tujuan suatu program telah tercapai. Evaluasi Sumatif menekankan pada efektifitas pencapaian program yang berupa produk tertentu. Sedangkan evaluasi formatif adalah upaya mengevaluasi program atau kebijakan yang masih berjalan (*on going*) untuk mendapatkan umpan balik yang berguna untuk memperbaiki atau meningkatkan kinerja program atau kebijakan yang sifatnya relatif sudah baku atau stabil, Evaluasi formatif dilakukan untuk mengevaluasi program atau kebijakan yang relatif baru dan lebih dinamis (hal 10).

Dalam melaksanakan studi evaluasi ada tiga pendekatan yang biasa digunakan (Dunn, 2000, hal 613-619):

1. Evaluasi Formal (*Formal Evaluation*).

Evaluasi formal adalah evaluasi yang dilakukan dengan tujuan, sasaran dan informasi lain yang tertera dalam dokumen resmi sebagai variable nilai resmi atau formal, yang kemudian digunakan sebagai pembandingan dengan kenyataan dilapangan. Pada pendekatan ini evaluasi dilakukan dengan dengan menilai tercapai atau tidaknya tujuan maupun sasaran yang telah dicantumkan secara formal dalam dokument resmi. Sifat dari evaluasi formal adalah melakukan penilaian berdasarkan parameter yang ada pada dokumen formal seperti tujuan dan sasaran yang tercantum dalam dokumen kebijakan, peraturan perundang-undangan dan sebagainya. Dalam evaluasi formal, metode yang ditempuh untuk menghasilkan informasi yang valid dan *reliable* ditempuh dengan beberapa cara antara lain:

- Merunut legislasi (peraturan perundang-undangan);
- Merunut kesesuaian dengan kebijakan yang tercantum pada dokumen formal yang memiliki hierarki di atasnya;
- Merunut dokumen formal (kesesuaian dengan hasil yang diharapkan /tujuan dan sasaran); dan
- *Interview* dengan penyusun kebijakan atau administrator program.

2. Evaluasi Semu (*Pseudo Evaluation*).

Evaluasi semu pada intinya dilakukan dengan menggunakan sistem nilai individual untuk menilai sisitem publik. Pada pendekatan semu ini nilai-nilai yang dipilih sebagai variabel bagi suatu program maupun kebijakan adalah nilai-nilai pribadi yang sifatnya non-konvensional atau dapat diterima oleh publik. Variabel penilai yang dianggap kontroversial tidak diperhatikan dalam pendekatan semu ini untuk menghindari pelaksanaan evaluasi yang tidak objektif. Sifat dari evaluasi semu ini adalah melakukan penilaian berdasarkan parameter tertentu yang secara umum disepakati (*self evident*) dan tidak kontroversial (*uncontroversial*). Hasil evaluasinya mudah diterima oleh publik dan tidak terlalu rumit (*complicated*).

Penilaiannya berkisar antara gagal atau berhasil. Evaluasi semu ini seringkali dijadikan sebagai salah satu metode monitoring.

3. Evaluasi Teori Keputusan (*Decision Theoretic Evaluation/DTE*).

Evaluasi teori keputusan adalah evaluasi yang dilakukan untuk menilai kebijaksanaan yang menyangkut banyak pihak (*stakeholders*) yang berkonflik antara satu sama lainnya, sehingga pengambilan keputusan sulit dilakukan karena banyak perbedaan pendapat. Sifat dari DTE adalah melakukan penilaian berdasarkan parameter yang disepakati oleh pihak-pihak yang terkait secara langsung/pihak yang bersitegang. Sistem nilainya juga berdasarkan kesepakatan antara pihak yang bersitegang. Biasanya berkisar antara benar atau salah.

Untuk memperoleh pengertian yang lebih mendalam mengenai ketiga pendekatan evaluasi di atas dapat dilihat rangkumannya pada tabel 2.2 di bawah ini.

Tabel 2.2. Jenis-Jenis Pendekatan Evaluasi Kebijakan

Pendekatan	Tujuan	Asumsi	Bentuk Utama
Formal	Menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang terpercaya dan valid mengenai hasil kebijakan yang secara formal telah diumumkan sebagai tujuan program kebijakan	Tujuan dan sasaran dari pengambil kebijakan dan administrator yang secara resmi diumumkan merupakan ukuran yang tepat dari manfaat atau nilai	Evaluasi perkembangan, Evaluasi experimental, Evaluasi proses restropektif, Evaluasi hasil restropektif
Semu	Menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang valid tentang hasil kebijakan	Ukuran manfaat atau nilai terbukti dengan sendirinya atau tidak kontroversial	Eksperimentasi sosial, Akuntansi sistem sosial, Pemeriksaan sosial, Sintesis riset dan praktik
Keputusan	Menggunakan metode deskriptif untuk menghasilkan informasi yang terpercaya dan valid mengenai hasil kebijakan yang secara eksplisit diinginkan oleh berbagai pelaku kebijakan	Tujuan dan sasaran dari para berbagai pelaku yang diumumkan secara formal ataupun diam-diam-diam merupakan ukuran yang tepat dari manfaat atau nilai	Penilaian tentang dapat tidaknya dievaluasi, Analisis utilitas multiatribut

Sumber: Dunn, 2000, hal 612

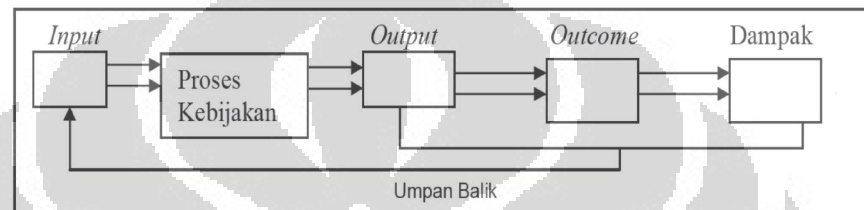
Tujuan dari evaluasi kebijakan publik adalah untuk menilai pelaksanaan kebijakan sampai sekarang ini dan membuat rekomendasi untuk perbaikan instrumen, desain, dan implementasi program-program secara konsisten dan bersifat keseluruhan (Adisasmita, 2011, hal 115). Sementara itu, Winarno (2002, hal 170) menyebutkan bahwa secara minimum tujuan evaluasi kebijakan adalah agar mengetahui apa yang ingin dicapai dari suatu kebijakan tertentu (tujuan-tujuan kebijakan), bagaimana melakukannya (program-program), dan jika ada, apakah telah mencapai tujuan-tujuan (dampak atau akibat dan hubungan kebijakan) yang telah ditetapkan sebelumnya. Tujuan evaluasi, menurut Nugroho (2008:472), bukan untuk menyalahkan pihak yang mengeluarkan kebijakan, namun untuk mengetahui kesenjangan antara harapan dan pencapaian suatu kebijakan, serta bagaimana menutup kesenjangan tersebut. Ciri dari evaluasi kebijakan adalah:

1. Tujuannya menemukan hal-hal yang strategis untuk meningkatkan kinerja kebijakan.
2. Evaluator mampu mengambil jarak dari pembuat kebijakan, pelaksana kebijakan, dan target kebijakan.
3. Prosedur dapat dipertanggungjawabkan secara metodologi.
4. Dilaksanakan tidak dalam suasana permusuhan atau kebencian. Mencakup rumusan, implementasi, lingkungan, dan kinerja kebijakan.

Subarsono (2005, hal 120) mengungkapkan bahwa evaluasi memiliki beberapa tujuan, yaitu:

1. Menentukan tingkat kerja suatu kebijakan. Melalui evaluasi maka dapat diketahui derajat pencapaian tujuan dan sasaran kebijakan;
2. Mengukur tingkat efisiensi suatu kebijakan. Dengan evaluasi juga dapat diketahui berapa biaya dan manfaat dari suatu kebijakan;
3. Mengukur tingkat keluaran (*output*) sesuai kebijakan. Salah satu tujuan evaluasi adalah mengukur berapa besar dan kualitas pengeluaran atau *output* dari suatu kebijakan;
4. Mengukur dampak suatu kebijakan. Pada tahap lebih lanjut, evaluasi ditunjukkan untuk melihat dampak dari suatu kebijakan, baik dampak positif maupun negatif;

5. Untuk mengetahui apabila ada penyimpangan. Evaluasi juga bertujuan untuk mengetahui adanya penyimpangan-penyimpangan yang mungkin terjadi, dengan cara membandingkan antara tujuan dan sasaran dengan pencapaian target;
6. Sebagai bahan masukan (*input*) untuk kebijakan yang akan datang. Tujuan akhir dari evaluasi adalah untuk memberikan masukan bagi proses kebijakan ke depan agar dihasilkan kebijakan yang lebih baik.



Gambar 2.3. Kebijakan sebagai Suatu Proses

Sumber: Subarsono (2005, hal 121)

Input merupakan bahan baku (*raw materials*) yang akan digunakan sebagai masukan dalam sebuah sistem kebijakan. *Input* tersebut dapat berupa sumber daya manusia, sumber daya finansial, sarana dan prasarana, tuntutan-tuntutan, dukungan masyarakat (Subarsono, 2005, hal 121). *Output* merupakan suatu keluaran dari sebuah sistem kebijakan yang berupa peraturan, kebijakan, pelayanan/jasa, dan program, contohnya banyak mobil yang melakukan uji emisi. *Outcome* sendiri merupakan hasil suatu kebijakan dalam jangka waktu tertentu sebagai akibat diimplementasikannya suatu kebijakan, contohnya kondisi udara bersih meningkat. *Impact* (dampak) adalah akibat lebih jauh pada masyarakat sebagai konsekuensi adanya kebijakan yang diimplementasikan, contohnya kondisi kesehatan masyarakat meningkat karena setelah dilakukan uji emisi, polusi berkurang, dan hal tersebut secara tidak langsung akan berdampak pada kondisi kesehatan masyarakat (Subarsono, 2005, hal 122).

Adapun langkah-langkah yang perlu diperhatikan dalam mengevaluasi kebijakan publik menurut Adisasmita (2011, hal 115-116) adalah:

1. Mempelajari formulasi kebijakan

Pendekatan seperti ini lebih menekankan untuk mengecek ketepatan proses dari formulasi kebijakan.

2. Mempelajari metode dan langkah-langkah implementasi kebijakan

Kebijakan dirumuskan dan diimplementasikan dengan metode dan cara-cara tertentu. Langkah-langkah implementasi kebijakan perlu dipelajari agar dapat mengenali berbagai kendala dan hambatan dalam implementasi itu sendiri.

3. Mempelajari hasil kebijakan

Setelah memperoleh gambaran keseluruhan tentang pengejawantahan kebijakan ke dalam program-program dan kegiatan, hal selanjutnya yang perlu dilakukan adalah meneliti detail-detail dari bagian-bagian yang terkait dengan kebijakan itu seperti dampak kebijakan, biaya yang ditanggung masyarakat, dan sebagainya.

4. Membuat simpulan hasil evaluasi

Tahap ini merupakan tahapan yang paling rumit. Harus diperhatikan bahwa dalam melakukan simpulan secara keseluruhan, tujuan dari evaluasi kebijakan publik adalah untuk memberikan rekomendasi bagi kebijakan itu sendiri atau implementasinya. Jadi, simpulan seobjektif apapun tidak ada artinya tanpa adanya rekomendasi yang baik.

Dalam Kunarjo (2002, hal 261) dijelaskan bahwa untuk mengevaluasi suatu program, tidak ada definisi tertentu dan tidak mempunyai keseragaman dalam penerapannya. Apakah program itu berhasil atau tidak berhasil, pada umumnya dilakukan dengan mengumpulkan dan menganalisis data yang langsung dalam suatu survei, melalui observasi, wawancara, atau daftar pertanyaan yang diambil secara sampling. Kunarjo (2002, hal 265) pun mengemukakan bahwa untuk mengevaluasi suatu program, tahap pertama yang harus dilakukan adalah mendesain kegiatan program yang bersangkutan. Evaluasi program yang baik, memerlukan langkah yang sistematis, terarah, dan konsisten. Untuk itu perlu ditentukan lebih dulu hal-hal sebagai berikut:

1. Tujuan Program

Yang dimaksud dengan tujuan program adalah tujuan akhir atau apa yang diharapkan sebagai hasil akhir suatu pembangunan program, dan terkait dengan tujuan yang telah direncanakan semula.

2. Kegiatan yang menjadi pendukung program

Proyek yang menjadi pendukung program adalah sarana dan prasarana yang merupakan variabel penunjang dalam rangka pencapaian sasaran.

3. Bagaimana prosedur pelaksanaannya

Prosedur pelaksanaan adalah organisasi yang didesain secara efisien, efektif, dan konsisten untuk melaksanakan program, yang meliputi pengorganisasian, ketenagakerjaan, dan peraturan perundangan.

4. Hasil yang diharapkan dari masing-masing proyek

Hal lain yang perlu ditentukan adalah menetapkan *output* dari masing-masing proyek yang bersangkutan yang merupakan variabel penunjang agar sasaran program keseluruhan dapat tercapai.

5. Memperkirakan *effect* dan *impact* suatu program yang bersangkutan

Memperkirakan *effect* dan *impact* suatu program mungkin yang paling sulit ditentukan. Tapi, dengan melakukan survei, wawancara dengan masyarakat, penentuan sampling dan evaluasi data statistik, dapat diketahui *effect* dan *impact* program tersebut.

Sementara itu, Suchman dalam Jones sebagaimana dikutip dalam Winarno (2002, hal 169), mengemukakan enam langkah dalam evaluasi kebijakan, yaitu:

1. Mengidentifikasi tujuan program yang akan dievaluasi
2. Analisis terhadap masalah
3. Deskripsi dan standarisasi kegiatan
4. Pengukuran terhadap tingkatan perubahan yang terjadi
5. Menentukan apakah perubahan yang diamati merupakan akibat dari kegiatan tersebut atau karena penyebab yang lain
6. Beberapa indikator untuk menentukan keberadaan suatu dampak

Lester dan Stewart dalam Winarno (2002, hal 166) membedakan evaluasi ke dalam dua tugas yang berbeda, yaitu:

1. Untuk menentukan konsekuensi-konsekuensi apa yang ditimbulkan oleh suatu kebijakan dengan cara menggambarkan dampaknya. Tugas pertama ini merujuk pada usaha untuk melihat apakah program kebijakan publik mencapai tujuan atau dampak yang diinginkan ataukah tidak. Bila tidak,

faktor apa saja yang menjadi penyebabnya. Misalnya, terjadi kesalahan dalam perumusan atau dikarenakan oleh faktor-faktor lainnya.

2. Untuk menilai keberhasilan atau kegagalan dari suatu kebijakan berdasarkan standar atau kriteria yang telah ditetapkan sebelumnya. Tugas kedua dalam evaluasi kebijakan ini pada dasarnya terkait erat dengan tugas pertama, yakni menilai apakah suatu kebijakan berhasil atau tidak dalam meraih dampak yang diinginkan. Setelah mengetahui konsekuensi-konsekuensi kebijakan melalui penggambaran dampak kebijakan publik, maka dapat diketahui apakah program kebijakan yang dijalankan sesuai atau tidak dengan dampak yang diinginkan. Berdasarkan hal tersebut dapat dilakukan penilaian terhadap keberhasilan atau kegagalan dari kebijakan tersebut.

Untuk memenuhi tugas-tugas di atas, Lester dan Stewart dalam Winarno (2002, hal 166-167) mengemukakan bahwa suatu evaluasi kebijakan harus meliputi sejumlah kegiatan, yaitu:

1. Pengkhususan (*specification*)

Pengkhususan atau spesifikasi merupakan yang paling penting di antara kegiatan yang lain dalam evaluasi kebijakan. Kegiatan ini meliputi identifikasi tujuan atau kriteria melalui mana program kebijakan tersebut akan dievaluasi.

2. Pengukuran

Pengukuran menyangkut aktivitas pengumpulan informasi yang relevan untuk objek evaluasi.

3. Analisis

Kegiatan analisis ini merupakan kegiatan penggunaan informasi yang telah terkumpul dalam rangka menyusun kesimpulan.

4. Rekomendasi

Merupakan kegiatan terakhir dalam evaluasi kebijakan, yakni penentuan mengenai apa yang harus dilakukan di masa yang akan datang.

Dunn (2003, hal 608-609) menyebutkan bahwa terdapat empat karakteristik dari evaluasi, yaitu:

1. Fokus nilai. Berbeda dengan pemantauan, evaluasi dipusatkan pada penilaian yang menyangkut keperluan atau nilai dari suatu kebijakan atau program. Evaluasi merupakan usaha untuk menentukan manfaat atau kegunaan sosial dari kebijakan atau program.
2. Interdependensi fakta-nilai. Keberhasilan maupun kegagalan dari suatu kebijakan atau program tidak hanya didasarkan pada manfaat dari kebijakan atau program yang dirasakan oleh individu, kelompok, atau seluruh masyarakat, tapi juga harus didukung oleh bukti bahwa hasil-hasil kebijakan secara aktual merupakan konsekuensi dari aksi-aksi yang dilakukan untuk memecahkan masalah tertentu.
3. Orientasi masa kini dan masa lampau. Evaluasi bersifat retrospektif dan setelah aksi-aksi dilakukan (*ex post*). Rekomendasi yang juga mencakup premis-premis nilai, bersifat prospektif, dan dibuat sebelum aksi-aksi dilakukan (*ex ante*).
4. Dualitas nilai. Nilai-nilai yang mendasari tuntutan evaluasi mempunyai kualitas ganda, karena mereka dipandang sebagai tujuan dan sekaligus cara.

Dunn (2003, hal 609-611) juga mengemukakan bahwa ada tiga fungsi dari evaluasi. Pertama, dan yang paling penting adalah evaluasi memberi informasi yang valid dan dapat dipercaya mengenai kinerja kebijakan yaitu, seberapa jauh kebutuhan, nilai, dan kesempatan telah dicapai melalui tindakan publik. Dalam hal ini, evaluasi mengungkapkan seberapa jauh tujuan-tujuan dan target tertentu telah dicapai. Kedua, evaluasi memberi sumbangan pada klarifikasi dan kritik terhadap nilai-nilai yang mendasari pemilihan tujuan dan target. Nilai diperjelas dengan mendefinisikan dan mengoperasikan tujuan dan target. Ketiga, evaluasi memberi sumbangan pada aplikasi metode-metode analisis kebijakan lainnya, termasuk perumusan masalah dan rekomendasi. Informasi tentang tidak memadainya kinerja kebijakan dapat memberi sumbangan pada perumusan ulang masalah kebijakan, sebagai contoh, dengan menunjukkan bahwa tujuan dan target perlu didefinisikan ulang. Evaluasi dapat pula menyumbang pada definisi alternatif kebijakan yang baru atau revisi kebijakan dengan menunjukkan bahwa

alternatif kebijakan yang diunggulkan sebelumnya perlu dihapus dan diganti dengan yang lain.

Wibawa, et.al. (1994, hal 10-11), menyebutkan empat fungsi evaluasi kebijakan publik, yaitu:

1. Eksplanasi.

Dari evaluasi ini dapat dipotret realitas pelaksanaan program dan dapat dibuat suatu generalisasi tentang pola-pola hubungan antar berbagai dimensi realitas yang diamatinya. Dari evaluasi ini evaluator dapat mengidentifikasi masalah, kondisi, dan aktor yang mendukung keberhasilan atau kegagalan kebijakan.

2. Kepatuhan.

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

3. Audit.

Melalui evaluasi dapat diketahui, apakah output benar-benar sampai ke tangan kelompok sasaran kebijakan, atau justru ada kebocoran atau penyimpangan.

4. Akunting.

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

Untuk dapat mengevaluasi sebuah kebijakan, Dunn (2003, hal 610) menyebutkan setidaknya ada enam kriteria evaluasi yang dapat digunakan, yaitu:

1. Efektivitas

Kriteria ini digunakan untuk menilai apakah suatu kebijakan atau program yang telah diterapkan berhasil mencapai target atau tujuan yang ingin dicapai. Efektivitas yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya.

2. Efisiensi

Kriteria ini digunakan untuk mencari tahu perbandingan antara input, output, maupun *outcome* dari suatu kebijakan atau program. Efisiensi berkenaan dengan usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat

efektivitas tertentu, biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Kebijakan yang mencapai efektivitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien.

3. Kecukupan

Kriteria ini digunakan untuk melihat sejauh mana kebijakan atau program mampu memecahkan permasalahan yang ada secara tepat/akurat. Kriteria ini menekankan pada kuatnya hubungan antara alternatif kebijakan dan hasil yang diharapkan.

4. Keadilan

Kriteria ini digunakan untuk mencari tahu apakah biaya dan manfaat dari kebijakan atau program yang diterapkan telah terdistribusi secara merata/proporsional kepada tiap *stakeholder* yang terlibat. Kriteria keadilan ini erat kaitannya dengan rasionalitas legal dan sosial dan menunjuk pada distribusi akibat dan usaha antara kelompok-kelompok yang berbeda dalam masyarakat.

5. Responsivitas

Kriteria ini digunakan untuk menilai apakah hasil dari kebijakan atau program yang diterapkan sudah sesuai dengan kebutuhan, preferensi, atau nilai dari kelompok-kelompok yang terlibat dalam kebijakan atau program yang bersangkutan. Kriteria ini menanyakan pertanyaan praktis apakah kriteria efektivitas, efisiensi, kecukupan, dan kesamaan secara nyata mencerminkan kebutuhan, preferensi, dan nilai dari kelompok-kelompok tertentu.

6. Ketepatan

Kriteria ini digunakan untuk menilai apakah hasil (tujuan) dari kebijakan atau program yang diterapkan memberikan manfaat bagi seluruh masyarakat. Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan kepada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut.

2.3. Operasionalisasi Konsep

Pada penelitian ini, peneliti menggunakan teori William N. Dunn. Dimana peneliti menggunakan implementasi sebagai dimensi dan menggunakan 6 kriteria yang diungkapkan oleh Dunn, yakni efektivitas, efisiensi, kecukupan, keadilan, responsivitas, dan ketepatan sebagai indikator dari implementasi kebijakan yang akan dievaluasi. Penggunaan keenam kriteria tersebut sebagai indikator didasarkan pada keterangan yang ada dalam Nugroho (2008) yang menyatakan bahwa meskipun berkenaan dengan keseluruhan proses kebijakan, evaluasi kebijakan ini lebih berkenaan pada kinerja dari kebijakan, khususnya pada implementasi kebijakan publik. Jadi, kriteria-kriteria tersebut dapat digunakan untuk mengevaluasi implementasi kebijakan dalam penelitian ini.

Tabel 2.3. Tabel Operasionalisasi Konsep

KONSEP	VARIABEL	DIMENSI	INDIKATOR	KATEGORI
Evaluasi Kebijakan	Evaluasi Kebijakan	Efektivitas	<ul style="list-style-type: none"> • Tercapainya target/sasaran kebijakan • Tercapainya tujuan kebijakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Terpenuhi • Tidak Terpenuhi
		Efisiensi	<ul style="list-style-type: none"> • Terjangkaunya biaya pelaksanaan kebijakan • Terjangkaunya harga/biaya layanan bagi masyarakat 	<ul style="list-style-type: none"> • Terpenuhi • Tidak Terpenuhi
		Kecukupan	<ul style="list-style-type: none"> • Efektivitas dan efisiensi dari kebijakan yang diambil dibandingkan dengan alternatif-alternatif kebijakan lainnya 	<ul style="list-style-type: none"> • Terpenuhi • Tidak Terpenuhi

			<ul style="list-style-type: none"> • Kemampuan kebijakan dalam memecahkan masalah publik • Kemampuan kebijakan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat 	
		Keadilan	<ul style="list-style-type: none"> • Penyebaran sarana dan prasarana yang merata • Keadilan bagi seluruh pengguna jalan 	<ul style="list-style-type: none"> • Terpenuhi • Tidak Terpenuhi
		Responsivitas	<ul style="list-style-type: none"> • Kesesuaian pilihan kebijakan terhadap masalah publik 	<ul style="list-style-type: none"> • Terpenuhi • Tidak Terpenuhi
		Ketepatan	<ul style="list-style-type: none"> • Adanya manfaat yang diterima setiap pihak terkait dengan pemberlakuan kebijakan • Ketepatan target/sasaran kebijakan • Ketepatan tujuan kebijakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Terpenuhi • Tidak Terpenuhi

Sumber: Olahan Peneliti

BAB 3

METODE PENELITIAN

Metode penelitian adalah cara mengumpulkan data dengan menggunakan teknik dan alat pengumpulan data (Bailey, 1982, hal:34). Metode penelitian dengan teknik pengumpulan data yang tepat perlu dirumuskan, untuk memperoleh gambaran objektif suatu penelitian sehingga dapat menjelaskan sekaligus menjawab permasalahan penelitian yang telah ditetapkan sebelumnya. Ada lima hal yang akan diuraikan pada bagian ini yaitu pendekatan penelitian, jenis penelitian, metode dan strategi penelitian (teknik pengumpulan data, teknik penarikan sampel dan teknik analisis data), penentuan lokasi penelitian dan batasan penelitian.

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian adalah strategi yang dipilih untuk mengamati, mengumpulkan informasi, dan untuk menyajikan analisis hasil penelitian (Prasetyo & Jannah, 2005:32). Dalam penelitian ini, Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan positivis. Neuman (2007:82) mendefinisikan pendekatan positivis sebagai *“an organized method for combining deductive logic with precise empirical observations of individual behavior in order to discover and confirm a set of problematic causal laws that can be used to predict general patterns of human activity”*. Dalam hal ini pola yang umum adalah kerangka teoritis yang digunakan sedangkan pola yang khusus adalah realitas yang ditemukan peneliti di lapangan (Creswell, 1994:1-2). Peneliti menggunakan pola umum ke khusus di mana berawal dari sebuah teori yakni kebijakan publik yang nantinya mengarah pada pola yang spesifik yaitu evaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor.

3.2 Jenis Penelitian

Jenis penelitian bertujuan untuk menentukan bagaimana cara melakukan penelitian dan hasil apa yang akan dicapai dari penelitian. Penelitian-penelitian dalam ilmu sosial dapat diklasifikasikan dalam beberapa jenis, yaitu:

1. Berdasarkan Tujuan Penelitian

Berdasarkan tujuannya, penelitian ini dapat dikategorikan ke dalam penelitian deskriptif. Metode penelitian deskriptif didefinisikan sebagai kegiatan yang meliputi pengumpulan data dalam rangka menguji hipotesis atau menjawab pertanyaan yang menyangkut keadaan pada waktu yang sedang berjalan dari pokok suatu penelitian (Prasetyo dan Jannah, 2005, hal:43). Penelitian yang bersifat deskriptif, memberi gambaran yang secermat mungkin mengenai suatu individu, keadaan, gejala, dan kelompok tertentu (Koentjaraningrat, 1985, hal:30). Dengan demikian, penelitian ini bersifat deskriptif karena penelitian ini berusaha untuk menggambarkan evaluasi implementasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor.

2. Berdasarkan Manfaat Penelitian

Berdasarkan manfaatnya, penelitian ini dilakukan secara murni, yaitu pencarian terhadap sesuatu karena ada perhatian dan keingintahuan terhadap hasil suatu aktivitas. Penelitian dasar dikerjakan tanpa memikirkan ujung praktis atau titik terapan (Nazir, 1999, hal:26). Penelitian ini kemudian dapat dijadikan sumber metode, teori, dan gagasan yang dapat diaplikasikan bagi penelitian selanjutnya. Jenis penelitian ini termasuk penelitian murni karena peneliti lebih memfokuskan hasil penelitian untuk pemenuhan kebutuhan intelektual dan bukan kepada usaha untuk menyelesaikan masalah.

3. Berdasarkan Dimensi Waktu

Berdasarkan Dimensi waktu, tipe penelitian yang digunakan adalah *cross sectional*. Penelitian ini dilakukan secara *cross sectional* karena dilihat dari tujuan penelitian itu sendiri untuk meneliti gejala sosial yang terjadi, yaitu mengevaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor

4. Berdasarkan Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini termasuk ke dalam jenis penelitian lapangan. Penelitian lapangan dimulai dengan perumusan permasalahan yang tidak terlalu baku. Instrumen yang digunakan berisi tentang pedoman wawancara dan kuesioner.

Pedoman wawancara ini dapat dikembangkan sesuai dengan kondisi yang ada di lapangan (Prasetyo&Jannah, 2005:49-50).

3.3. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi lapangan dan studi literatur. Pengumpulan data dalam studi lapangan dilakukan dengan melakukan wawancara mendalam dan penyebaran kuesioner. Wawancara mendalam atau wawancara tidak terstruktur adalah wawancara yang bebas dimana peneliti tidak menggunakan pedoman wawancara yang telah tersusun secara sistematis dengan lengkap untuk pengumpulan datanya. Pedoman wawancara yang digunakan hanya berupa garis-garis besar permasalahan yang akan ditanyakan (Sugiyono, 2007:74). Johnstone mendefinisikan wawancara sebagai *“A series of questions by an interviewer and a series of responses from a subject. Interviews can range from structured to semi-structured to unstructured; the level of structure is an important design choice”* (Neergaard and Ulhøi, 2007:109). Wawancara dilakukan kepada orang-orang atau pihak yang terlibat langsung dengan implementasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor, seperti:

1. Pemerintah Kota Bogor
2. Perusahaan Daerah Jasa Transportasi
3. Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor

Penyebaran kuesioner juga dilakukan oleh peneliti untuk memperoleh data dari masyarakat. Hasil dari wawancara mendalam dan kuesioner ini nantinya dijadikan sebagai data primer. Sugiyono (2005:162) menyatakan bahwa kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan seperangkat pertanyaan tertulis pada responden untuk dijawab. Pertanyaan di dalam kuesioner dapat berupa pertanyaan tertutup, terbuka, ataupun setengah terbuka (Anto Dajan, 1986:36). Peneliti menggunakan kuesioner dengan pertanyaan setengah terbuka, yaitu pertanyaan memberi pilihan jawaban namun tidak menutup kemungkinan bagi responden untuk menjawab pertanyaan dengan jawaban lain. Pertanyaan terbuka digunakan untuk mengetahui semua alternatif jawaban yang tidak diketahui oleh peneliti.

Data sekunder termasuk studi kepustakaan, jurnal, peraturan perundang-undangan, data dan informasi dari internet, serta dokumen pendukung lainnya sebagai penunjang. Untuk mendapatkan data sekunder, peneliti juga melakukan observasi lapangan. Dalam penelitian ini, peneliti akan mengamati hal-hal yang berkaitan dengan implementasi program Trans Pakuan Kota Bogor, yakni pengamatan terhadap beroperasinya armada Trans Pakuan di semua trayek. Mulai dari keberangkatan, pembayaran tiket, kondisi terminal, halte dan bus, hingga tiba di tujuan.

Observasi dilakukan melalui pengamatan secara langsung terhadap hal-hal yang berkenaan dengan topik penelitian dan melakukan pencatatan yang juga didukung oleh dokumen-dokumen visual berupa foto yang dapat menunjang data penelitian. Bungin (2008:133-134) mendefinisikan observasi sebagai kegiatan keseharian manusia dengan menggunakan pancaindra mata sebagai alat bantu utamanya selain pancaindra lainnya seperti telinga, penciuman, mulut, dan kulit. Dari pemahaman observasi tersebut, dapat dikatakan bahwa metode observasi adalah metode pengumpulan data yang digunakan untuk menghimpun data penelitian, data-data penelitian tersebut dapat diamati oleh peneliti.

3.4. Teknik Analisis Data

Setelah mengumpulkan semua data yang diperlukan, maka yang dilakukan peneliti selanjutnya adalah melakukan analisis data. Analisis data adalah proses penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dan sederhana. Analisis data dilakukan untuk memahami apa yang terdapat dalam data itu, meringkasnya menjadi suatu rumusan yang kompak dan mudah dimengerti, serta menemukan suatu pola umum yang timbul dari data tersebut (Soehartono,1995:92). Teknik analisis data yang digunakan untuk mengolah data hasil wawancara mendalam adalah teknik analisis data kualitatif. Menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2007: 92-99), teknik analisis kualitatif menguraikan serta menginterpretasikan data yang diperoleh dari penelitian lapangan berupa hasil wawancara mendalam dan observasi.

Ada tiga tahapan dalam proses analisis data kualitatif ini, yaitu reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Pada tahap reduksi, peneliti

merangkum, memilih hal-hal yang pokok, memfokuskan pada hal-hal yang penting, sedangkan pada tahap penyajian, data dapat disajikan dalam bentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori, dan sejenisnya. Namun dalam penelitian kualitatif, data disajikan dalam bentuk teks yang bersifat naratif. Tahap yang terakhir adalah verifikasi. Pada tahap ini, data yang telah diperoleh disimpulkan agar rumusan masalah yang telah dirumuskan sejak awal dapat terjawab. Peneliti pun melakukan ketiga tahapan tersebut, dimulai dari mereduksi data yang telah diperoleh peneliti, kemudian menyajikannya dalam bentuk teks naratif, sampai kepada penarikan kesimpulan.

Untuk menganalisis data yang didapatkan dari penyebaran kuesioner, peneliti menggunakan teknik analisis data kuantitatif, yaitu dengan menyeleksi data awal kemudian memberikan kode sesuai dengan variabel dan klasifikasi variabel. Selanjutnya data akan diolah dengan menggunakan program SPSS 17 (*Statistical Program for Social Science*).

3.5. Informan

Pemilihan informan dalam penelitian yang menggunakan metode kualitatif merupakan hal yang penting karena data yang akan dianalisis berasal dari informasi yang diperoleh dari informan. Oleh karena itu, pemilihan informan harus dilakukan dengan pertimbangan bahwa narasumber tersebut dapat memberikan data yang dibutuhkan sehingga hasil penelitian dapat akurat/valid. Yang menjadi informan pada penelitian ini, sebagaimana telah disebutkan sebelumnya, adalah:

1. Kantor Pemerintah Kota Bogor, khususnya pada Kepala Bagian Hukum. Data yang ingin peneliti dapatkan adalah data mengenai pembuatan dan perancangan kebijakan Trans Pakuan.
2. Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, Direktur Satuan Pengawasan Intern. Data yang ingin peneliti dapatkan adalah data operasionalisasi Trans Pakuan dan PD Jasa Transportasi itu sendiri.
3. Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor, Kepala Seksi Angkutan Dalam Trayek, Bidang Angkutan. Data yang ingin peneliti

dapatkan adalah data kebijakan-kebijakan transportasi di Kota Bogor, termasuk Trans Pakuan.

4. Organda DPC Kota Bogor. Data yang ingin peneliti dapatkan adalah data mengenai pelibatan pengusaha angkutan kota dalam pembuatan kebijakan Trans Pakuan.
5. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor. Data yang ingin peneliti dapatkan adalah data perancangan kebijakan Trans Pakuan dan data hasil-hasil kebijakan Trans Pakuan.
6. Pengamat/ahli transportasi perkotaan, Institut Studi untuk Transportasi (Instran). Data yang ingin peneliti dapatkan adalah data mengenai pandangan pengamat transportasi perkotaan terhadap kebijakan Trans Pakuan dan masalah-masalah yang dihadapinya.

3.6. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan gejala atau satuan yang akan diteliti (Bailey, 1994:83). Sedangkan menurut Sugiyono, populasi merupakan wilayah generalisasi yang terdiri atas objek atau subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya (Sugiyono, 2005: 90). Sampel adalah sebagian anggota populasi yang diambil menurut prosedur tertentu sehingga dapat mewakili populasinya (Siagian, 2000:8). Sedangkan menurut Sugiyono, sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. (Sugiyono, 2005: 91).

Adapun penarikan sampel dilakukan dengan metode *non-probability sampling* yang mengandalkan penilaian pribadi peneliti daripada kesempatan untuk memilih elemen sampel (Malhotra, 2004). Peneliti memilih teknik *accidental*, yaitu pemilihan sampel dilakukan secara acak, berdasarkan kriteria tertentu yang ada pada responden. Kriteria responden yang ditentukan peneliti dalam penelitian ini adalah responden yang mengetahui dan pernah menggunakan layanan jasa Trans Pakuan. Kriteria ini dipilih dengan pertimbangan bahwa seorang penumpang yang pernah menggunakan jasa Trans Pakuan memiliki pengalaman dan pengetahuan yang cukup mengenai Trans Pakuan.

Untuk menentukan banyaknya sampel peneliti menggunakan rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

Dimana, n = besaran sampel

N = besaran populasi

e = nilai kritis sebesar 10% (batas ketelitian) yang diinginkan (persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan penarikan sampel)

Dengan menggunakan rumus Slovin seperti yang tergambar di atas, dengan populasi Kota Bogor tahun 2011 sebanyak 870.197 orang, dan dengan persentase ketidaktelitian karena kesalahan pengambilan sampel dalam penelitian sebesar 10% maka,

$$n = \frac{870197}{1 + 870.197(0,1)^2}$$

$$n = 99,98$$

Berdasarkan perhitungan menggunakan rumus Slovin diatas, dapat diketahui bahwa jumlah sampel yang harus diambil oleh peneliti sebanyak 99,98. Oleh karena jumlah penduduk adalah variabel diskret maka jumlah tersebut dibulatkan keatas menjadi 100 orang.

3.7. Lokasi Penelitian

Lokasi yang dipilih oleh peneliti adalah Kota Bogor yang menjadi kota tempat diimplementasikannya kebijakan Trans Pakuan.

3.8. Batasan Penelitian

Terkait dengan keterbatasan rasional dan kemampuan peneliti dalam mengelola masalah, maka peneliti membatasi penelitian ini hanya pada masalah seputar evaluasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor.

BAB 4

GAMBARAN UMUM TRANS PAKUAN

4.1 Kondisi Transportasi Kota Bogor

Sebagai salah satu kota yang menjadi aglomerasi wilayah Jabodetabek, dari tahun ke tahun Kota Bogor terus tumbuh dan berkembang menopang DKI Jakarta. Berdasarkan data BPS tahun 2009, laju pertumbuhan ekonomi Kota Bogor terpacu mencapai 6,02%. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Tahun 2009 mencapai Rp. 12,2 Triliun, atau naik Rp 2 Triliun dari tahun sebelumnya.

Tumbuhnya perekonomian selalu beriringan dengan tumbuhnya jumlah penduduk, dan pada tahun 2011 berdasarkan database SIAK Provinsi Jawa Barat, jumlah penduduk Kota Bogor berjumlah 870.197 jiwa. Jumlah ini diproyeksikan mencapai 1 juta jiwa pada tahun 2012. Begitu banyaknya penduduk dengan berbagai kebutuhan dan mobilitasnya, memicu munculnya berbagai permasalahan sosial dan juga lingkungan.

Setidaknya ada empat masalah yang oleh Pemerintah Kota Bogor diprioritaskan penanganannya sejak tahun 2004, yaitu transportasi, kebersihan, PKL (pedagang kaki lima), dan kemiskinan. Direncanakan sampai dengan tahun 2014 nanti Pemerintah Kota Bogor akan terus berusaha mengurai satu per satu permasalahan itu, agar seluruh warganya dapat lebih menikmati hidup nyaman di Kota Bogor.



Gambar 4.1 Kemacetan di Jalan Jalak Harupat, Kota Bogor

Sumber: www.kotabogor.go.id

Mengurai masalah transportasi di Kota Bogor merupakan pekerjaan yang tidak mudah. Terjadinya kemacetan lalu lintas ditengarai disebabkan oleh tingginya jumlah angkutan umum dan terkonsentrasinya kegiatan di pusat kota. Di samping itu masih ada permasalahan-permasalahan lain yang turut memperparah kemacetan seperti banyaknya PKL yang memakan badan jalan, kurang disiplinnya pengguna jalan, terbatasnya sarana prasarana transportasi dan belum terpadunya sistem manajemen transportasi regional.

Berdasarkan kenyataan tersebut, penanganan masalah transportasi dilakukan dengan menata angkutan umum dan pembangunan jalan. Langkah yang telah dilakukan untuk menata angkutan umum antara lain, pengoperasian bus Trans Pakuan sebagai rintisan konversi dari jenis angkutan umum terbatas menjadi angkutan umum masal. Untuk mengendalikan angkutan kota sendiri, tahun 2009 lalu dilakukan uji coba sistem *shift* pada trayek 06, 07A, 13, 12, dan 11. Sistem ini masih berjalan hingga sekarang. Selain mengurangi jumlah angkot yang beroperasi dalam satu hari, sistem ini diharapkan bisa meningkatkan pendapatan para sopir karena jumlah angkot yang berkurang berakibat pada meningkatnya *load factor* angkutan kota. Sedangkan untuk mengurai simpul-

simpul kemacetan, Dishub dan Bagian Informatika Kota Bogor telah memasang CCTV di 11 titik rawan kemacetan.

Disamping hal-hal yang telah disebutkan di atas juga dilakukan pembangunan, perbaikan dan pemeliharaan fisik jalan untuk memperlancar arus kendaraan. Sampai dengan tahun 2009 diantaranya telah diselesaikan Bogor Outer Ring Road (BORR) sepanjang 3,7 km ruas tol Kedung Halang-Sentul Selatan, yang menindaklanjuti pembuatan *underpass* dan perbaikan Jalan KH Sholeh Iskandar. Juga telah diselesaikan pelebaran jalan yang menghubungkan Pancasan dengan Pasir Kuda. Sedangkan perbaikan jalan dengan cara pengerasan beton telah dilakukan di Jalan Pajajaran, Jalan KS Tubun, Jalan Cibalagung – Pancasan, dan sebagian Jalan Dr Semeru. Total panjang jalan yang telah diperbaiki mencapai 13.519,5 meter dengan lebar mencapai 78,7 meter.

Pengembangan sarana dan prasarana transportasi telah memenuhi kondisi yang lebih baik. Indikator rasio panjang jalan berkondisi baik terhadap jumlah panjang jalan telah mencapai 46,29% atau lebih baik dari target 2009 sebesar 31,81%. Angka ini meningkat lebih dari 56% dibandingkan kondisi tahun 2008 yang baru mencapai 29,58%. Sedangkan indikator rasio panjang trotoar/*pedestrian ratio*-nya telah mencapai 15,92% atau melebihi target sebesar 15,35% dan kondisi tahun 2008 mencapai 14,72%. Usaha yang dilakukan selama ini telah membuahkan apresiasi positif. Pemerintah Kota Bogor dinilai berhasil mengurangi beban lalu lintas dan meraih penghargaan Wahana Tata Nugraha di Tingkat Nasional.

Kedepannya pembenahan Sistem Jaringan Jalan akan dilakukan dengan melanjutkan pembangunan jalan lingkaran luar sebagai alternatif akses dari kondisi penggunaan jalan saat ini yang lebih berorientasi ke lingkaran Kebun Raya. Rencana pembangunan ring road mencakup kelanjutan *Bogor Outer Ring Road* dan juga *Bogor Inner Ring Road* yang melanjutkan proyek jalan Warung Jambu – Vila Duta sampai ke Wangun Tajur. Pembangunan akan dilakukan dalam beberapa tahap, mulai tahun 2010 hingga 2014.

4.2 Trans Pakuan

Seiring dengan rencana penanganan masalah transportasi, Pemerintah Kota Bogor membentuk Perusahaan Daerah yang bergerak dalam bidang Transportasi bernama Perusahaan Daerah Jasa Transportasi. Perusahaan dibentuk berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 yang ditetapkan pada tanggal 12 April 2007, dengan tujuan melakukan perubahan sistem manajemen angkutan umum agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik dan profesional. Salah satu perubahan tersebut adalah dengan mengganti sistem setoran menjadi sistem pembelian pelayanan (*buy the service*).

Sehubungan dengan didirikannya Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, Walikota Bogor pada tanggal 30 April 2007 mengangkat dan melantik Ir. H. Hari Harsono, MM, MBA sebagai Direktur PD Jasa Transportasi dan 3 (tiga) orang Badan Pengawas, yaitu Drs. H. Achmad Syarief, M.Si (Ketua), Moch. Ischak AR (Sekretaris) dan Drs. H. Hapid M Ishak (Anggota). Sebagai perusahaan baru, demi kelancaran tugas dalam mengawali jalannya roda perusahaan Direktur meminta tenaga bantuan ke PDAM Tirta Pakuan melalui Nota Kesepahaman antara PDAM Tirta Pakuan dengan PD Jasa Transportasi Nomor 824/NK.12-PDAM/2007 tentang Bantuan Jasa Manajemen pada tanggal 30 April 2007 yang selanjutnya dituangkan dalam suatu Perjanjian Kerjasama pada tanggal 7 Mei 2007 antara PDAM Tirta Pakuan dengan PD Jasa Transportasi Nomor 824/SP.01-PDJT/2007 tentang Bantuan Jasa Manajemen. Selain itu PD Jasa Transportasi Kota Bogor juga meminta tenaga bantuan ke Universitas Pakuan melalui Surat Direktur PD Jasa Transportasi Nomor 910/06.1-PDJT/2007 perihal Permohonan Bantuan Tenaga/Staf Pengajar Universitas Pakuan Bogor tanggal 3 Mei 2007. Tenaga Bantuan Jasa Manajemen dari PDAM Tirta Pakuan sebanyak 5 (lima) orang, yaitu : Nuryadin S.Sos., Kamalludin Fatony, S.E., Bayu Asri Gusnindar S. Psi., Rubiyanta S.E. dan Dolly Trisandi S.E. Sedangkan tenaga bantuan dari Universitas Pakuan yaitu Fajar Delli Wihartiko, S. Si. Di awal pendirian PD Jasa Transportasi juga mendapatkan bantuan tenaga manajerial dari H. Karna S & Atet Muhamad.

Pada Bulan Mei 2007, 10 unit bus bantuan dari Direktorat Jendral Perhubungan Darat Departemen Perhubungan mulai diujicobakan pada koridor 1 (satu) yaitu Bubulak – Baranang Siang melalui Jalan Abd. Bin Nuh, Jalan Sholeh Iskandar dan Jalan Pajajaran. Salah satu alasan dipilihnya trayek ini untuk dikembangkan adalah kawasan ini mempunyai mobilitas komersial yang tinggi. Trayek ini menjangkau warga yang tinggal di pemukiman di batas kota, yang akan bepergian menuju pusat kota. Bus Trans Pakuan dioperasikan mulai pukul 5.00 pagi sampai dengan pukul 21.00 malam dengan awak bus yang berasal dari pengemudi angkutan kota. Warga Bogor mulai belajar untuk tertib bertransportasi dengan naik dan turun melalui shelter yang telah disediakan sebanyak 16 buah. *Launching* pengoperasian Bus Trans Pakuan bertepatan dengan Hari Jadi Kota Bogor ke-525 pada tanggal 3 Juni 2007. Pada saat *launching* Warga Bogor dapat menikmati pelayanan Trans Pakuan secara gratis. Jumlah penumpang saat *launching* mencapai ± 3.000 penumpang.

Bus Trans Pakuan menggunakan campuran *Bio Diesel Fuel* (BDF) yang berasal dari minyak jelantah sebagai bahan bakar alternatif. Minyak jelantah yang digunakan berasal dari hotel, restoran dan masyarakat Bogor. Minyak tersebut kemudian diproses untuk dijadikan BDF. Diharapkan program ini dapat menyadarkan masyarakat untuk hidup sehat dengan tidak mengkonsumsi minyak jelantah, turut menjaga lingkungan sekitar dengan cara mendaur ulang limbah minyak jelantah menjadi bahan bakar alternatif yang ramah lingkungan dan berperan aktif dalam pengurangan emisi gas buang kendaraan untuk membantu mengurangi pemanasan global (*global warming*) dalam mewujudkan Kota Bogor sebagai kota hijau (*Green City*).

Sesuai Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 11 Tahun 2008, penyertaan modal dasar PD Jasa Transportasi ditetapkan sebesar Rp. 30 Milyar yang berasal dari dana yang disetorkan oleh Pemerintah Kota Bogor kepada PD Jasa Transportasi Kota Bogor dan akan dipenuhi dalam kurun waktu 10 Tahun kedepan.

Untuk memastikan arah dan tujuan Perusahaan Daerah Jasa Transportasi dimasa yang akan datang, maka PD Jasa Transportasi menetapkan Visi, Misi, Motto Kerja dan Motto Layanan Angkutan *Trans Pakuan* sebagai berikut ;

Visi

“Menjadikan perusahaan penyedia jasa terbaik dalam Bidang Transportasi”

Misi

Memberikan kepuasan kepada masyarakat dengan Pelayanan Prima dan Inovatif serta berperan sebagai penunjang otonomi daerah.

Motto Kerja

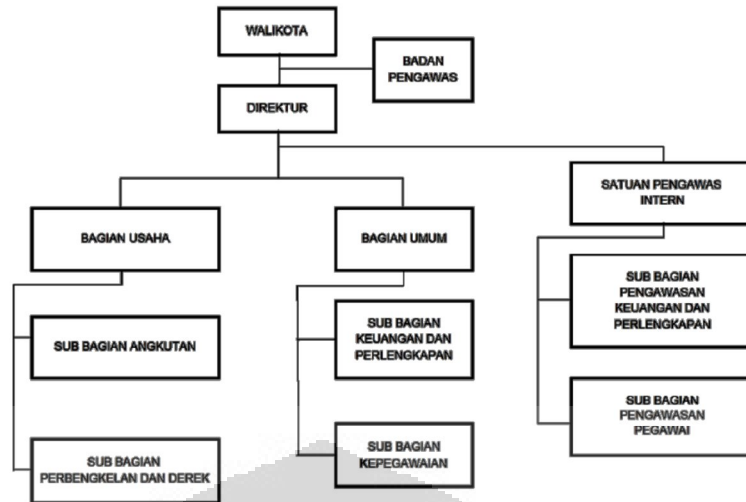
“Prima dalam pelayanan Jasa Transportasi melalui Kerja Ikhlas, Kerja Keras, Kerja Cerdas dan Kerja Tuntas”

Motto Layanan Angkutan *Trans Pakuan*

“ Jadikan Penumpang Pelanggan Setia ”

4.2.1 Struktur Organisasi Perusahaan Daerah Jasa Transportasi

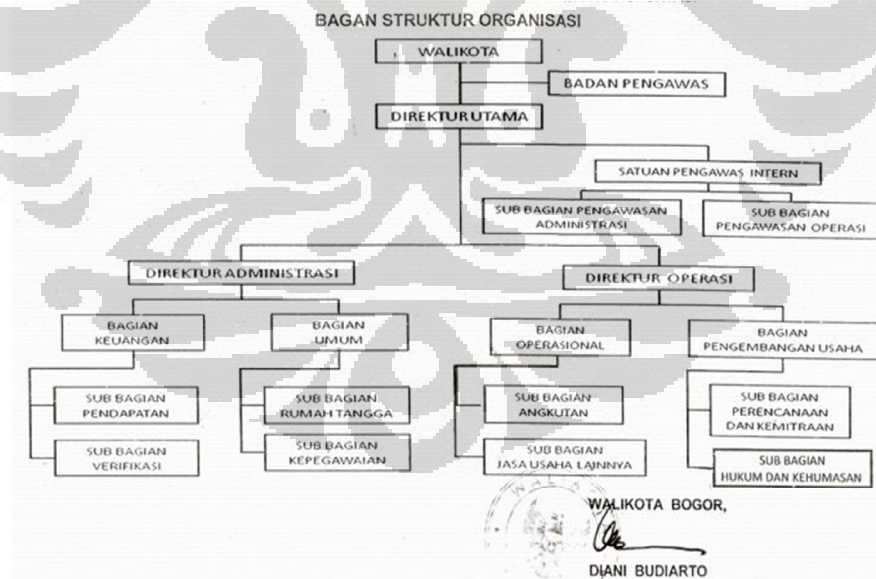
Struktur organisasi dan tata kerja PD Jasa Transportasi ditetapkan oleh Walikota Bogor. Kepengurusan Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Kota Bogor terdiri atas Badan Pengawas dan Direksi. Badan Pengawas dan Direksi diangkat dan diberhentikan oleh Walikota. PD Jasa Transportasi Kota Bogor dipimpin seorang Direktur. Adapun model struktur organisasi PD Jasa Transportasi Kota Bogor berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007 dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4.2 Struktur Organisasi PD Jasa Transportasi Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007

Sumber: Data Internal Perusahaan Daerah Jasa Transportasi

Memasuki tahun 2011, struktur manajemen Perusahaan Daerah Jasa Transportasi berubah lagi sesuai dengan amanat dari Walikota Bogor yang tertera pada Peraturan Walikota Bogor Nomor 25 Tahun 2011. Struktur yang baru ini bisa dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 4.3 Struktur Organisasi PD Jasa Transportasi Berdasarkan Peraturan Walikota Bogor Nomor 25 Tahun 2011

Sumber: Data Internal Perusahaan Daerah Jasa Transportasi

4.2.2 Tugas dan Fungsi Organisasi Serta Kegiatan Usaha

4.2.2.1 Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi

a. Kedudukan

- 1) PD Jasa Transportasi Kota Bogor merupakan unsur Pelaksana Pemerintah Daerah di bidang pengelolaan jasa angkutan, jasa bengkel umum, jasa kendaraan derek dan jasa usaha transportasi lainnya
- 2) PD Jasa Transportasi Kota Bogor dipimpin oleh seorang Direktur yang bertanggung jawab kepada Walikota melalui Badan Pengawas.

b. Tugas pokok

- 1) Memberikan pelayanan angkutan bagi masyarakat Kota Bogor secara memadai, nyaman dan aman.
- 2) Memberikan pelayanan jasa bengkel, jasa kendaraan derek dan jasa usaha transportasi lainnya.
- 3) Menjadikan PD Jasa Transportasi mampu mengembangkan diri sesuai tugas dan fungsi, sehingga menambah pendapatan daerah secara langsung dan/atau tidak langsung.
- 4) Melakukan pengembangan usaha dan investasi pada PD Jasa Transportasi Kota Bogor.

4.2.2.2 Fungsi Ekonomi

Sebagai sarana dan prasarana publik senantiasa dituntut untuk meningkatkan kemampuan pengembangan usaha dan memenuhi kewajiban-kewajiban lainnya dengan cara pengelolaan Perusahaan Daerah Jasa Transportasi secara sehat berdasarkan asas ekonomi Perusahaan.

4.2.2.3 Fungsi Sosial

Sebagai sarana Publik dalam melaksanakan pengelolaan jasa transportasi yang merupakan urat nadi pembangunan suatu daerah senantiasa dituntut untuk dapat memberikan pelayanan yang optimal kepada seluruh lapisan masyarakat

dari semua golongan masyarakat dengan memberlakukan tarif yang terjangkau sesuai kemampuan masyarakat dan aspek keadilan.

4.3 Operasionalisasi Trans Pakuan di Kota Bogor

Trans Pakuan secara resmi beroperasi pada tanggal 3 Juni 2007, bertepatan pada Hari Jadi Bogor ke-525. Trayek pertama yang dioperasikan adalah Koridor I Terminal Bubulak - Baranang Siang (Pool Bus Wisata). Jumlah armada Trans Pakuan pada awalnya berjumlah 10 unit bus yang merupakan bantuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. Pada Koridor I ini terdapat 16 shelter yang dibangun dengan menggunakan dana dari APBD Kota Bogor. Bus Trans Pakuan beroperasi setiap hari dari pukul 05.20 sampai pukul 21.00 WIB. Sistem pembayaran tiketnya masih bersifat konvensional, yaitu dengan membayar tiket diatas bus. Sempat ada upaya untuk mengubah sistem tiket konvensional ini menjadi sistem *Smart Card*. Proses tender dan pembangunan sistem ini dimulai dari sejak bulan Mei 2008 hingga Bulan Juli 2009. Namun setelah melalui proses verifikasi dari PT Sucofindo selaku konsultan terhadap hasil pengerjaan sistem *Smart Card* yang dikerjakan oleh pemenang tender yaitu CV Inotrans, Pemerintah Kota Bogor mengambil keputusan untuk memutuskan kontrak dengan CV Inotrans dengan pertimbangan bahwa hasil pekerjaan CV Inotrans belum memenuhi standar yang ditetapkan Pemerintah Kota Bogor dan PD Jasa Transportasi.

Memasuki bulan November 2007, armada Trans Pakuan menggunakan *Bio Diesel Fuel* (BDF) sebagai bahan bakar alternatif dengan perbandingan 1 liter BDF : 4 Liter Solar (B20). Bahan utama pembuatan BDF adalah minyak jelantah yang dikumpulkan dari warga & pengusaha restoran di Bogor. Minyak jelantah tersebut dikelola oleh PT. Bumi Energi Equatorial (PT. BEE) dan PD Jasa Transportasi membeli dengan harga Rp 3.500/liter. Dengan harga yang relatif lebih rendah dari harga Biosolar yang diproduksi dan dipasok oleh Pertamina membuat perusahaan siap menggunakan BDF sesuai dengan ketersediaan. Pada bulan November ini pula dilakukan pemindahan tempat tujuan akhir dari Pool Bus

Wisata di Baranang Siang ke Jalan Cidangiang yang berlokasi tepat disebelah Pool Bus Wisata Baranang Siang, dimana di Jalan Cidangiang tersebut telah dibangun sebuah shelter sentral pemberangkatan Trans Pakuan.

Di bulan Desember 2007, Pemerintah Kota Bogor mendapatkan kepastian penambahan 20 unit tambahan bus bantuan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat karena kesiapannya untuk menerapkan *Smart Card Ticketing System* (SCTS) untuk melayani penumpang. Walaupun pada akhirnya sistem ini tidak jadi diterapkan karena tidak memenuhi standar. Bus-bus tersebut resmi diserahkan kepada Pemerintah Kota Bogor pada bulan April 2008. Sebelum ke-20 bus bantuan tersebut diserahterimakan dan dioperasikan oleh PD Jasa Transportasi, Pemerintah Kota Bogor melakukan sosialisasi trayek baru, yaitu Koridor II Cidangiang – Ciawi. Sosialisasi ini dilakukan kepada pengemudi dan pengusaha angkutan kota yang trayeknya bersinggungan dengan trayek Koridor II.

Memasuki bulan tahun 2009 tepatnya pada tanggal 6 Maret dilakukan ujicoba Koridor II Cidangiang – Ciawi. Pada awalnya tempat tujuan akhir Koridor II ini adalah didepan perumahan Rancamaya. Tetapi pihak pengelola Perumahan Rancamaya keberatan jalan aksesnya dijadikan tempat berputar bus Trans Pakuan. Akhirnya disepakati untuk memindahkan tempat tujuan akhir Koridor II ini di daerah Harjasari, tidak jauh dari perumahan Rancamaya. Pada tanggal 3 Juni 2009 Koridor II Cidangiang – Ciawi ini resmi beroperasi. Sama seperti Koridor I yang diresmikan pada Hari Jadi Kota Bogor, Koridor II ini juga diresmikan pada Hari Jadi Kota Bogor ke-527.

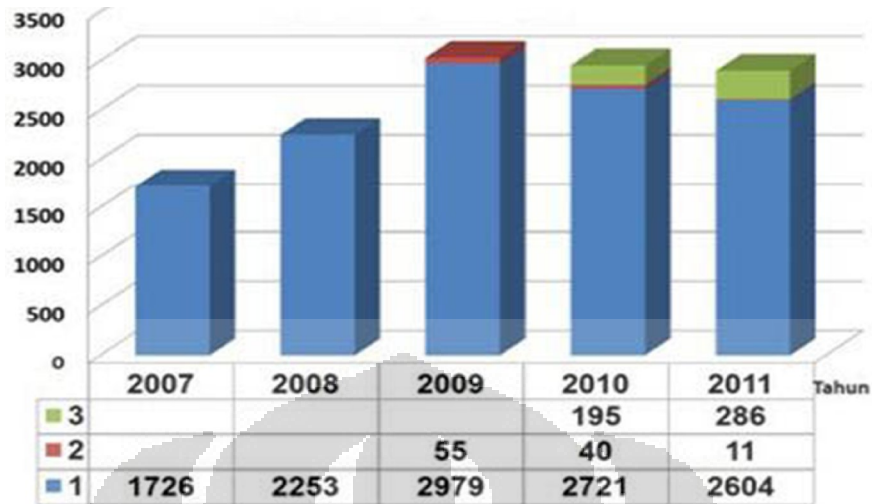
Setelah resmi beroperasi, PD Jasa Transportasi melakukan upaya optimalisasi Koridor II mulai dari bulan September 2009 hingga memasuki tahun 2010 pada bulan Februari. Upaya yang dilakukan adalah dengan cara memberlakukan tarif promosi, mempersingkat waktu tunggu penumpang (*headway*), menambah jam operasional, memperpendek waktu akses penumpang dengan membuat shelter portable, meningkatkan keramahan pelayanan dengan rekrutmen kondektur wanita dan promosi di berbagai media. Kendala dalam kegiatan ini adalah adanya betonisasi Jalan Raya Tajur yang mengakibatkan terjadinya kemacetan panjang dan bus tidak bisa merapat ke shelter sehingga

mempersulit proses naik-turun penumpang ke dalam bus. Kegiatan ini dihentikan mengingat jumlah penumpang tidak sebanding dengan kenaikan biaya layanan operasional bus. Hal ini disebabkan tingginya persaingan dengan moda lain seperti angkutan kota (01A & 09), angkutan perkotaan (Cicurug, Cibedug & Cisarua), mobil L300 (tujuan Sukabumi & Cianjur) serta bus AKDP.

Pengembangan Trans Pakuan masih terus dilanjutkan oleh Pemerintah Kota Bogor dengan melakukan sosialisasi trayek baru yaitu Koridor III Cidangiang – Sentul City. Sosialisasi ini dilakukan pada bulan Desember 2009 kepada Organda Kota Bogor, Organda Kabupaten Bogor, dan Pihak Sentul City. Setelah negosiasi yang alot akhirnya disepakati bahwa Koridor III ini melayani Cidangiang – Bellanova Country Mall di Sentul City. Koridor III mulai dioperasikan pada tanggal 7 Februari 2010 dan bersama dengan kedua koridor sebelumnya, ketiga koridor Trans Pakuan ini masih beroperasi hingga sekarang.

Untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat, Perusahaan Daerah Jasa Transportasi bekerjasama dengan PT Bank Central Asia Tbk mengembangkan dan mengoperasikan sistem *e-ticketing* dengan menggunakan kartu BCA Flazz. Penumpang Trans Pakuan dapat membayar tiket dengan menggunakan kartu ini. Pada prakteknya di lapangan, sistem ini kurang efektif karena jarang ada penumpang yang membayar tiket dengan menggunakan Kartu Flazz BCA.

Selama masa operasional ketiga koridor Trans Pakuan tersebut, jumlah penumpang yang menggunakan jasa Trans Pakuan cukup menunjukkan animo tinggi masyarakat Kota Bogor terhadap sistem transportasi massal ini. Hal ini ditunjukkan oleh peningkatan jumlah penumpang perhari dari tahun 2007 yang berjumlah 1726 penumpang perhari menjadi 2253 penumpang perhari pada tahun 2008. Jumlah ini meningkat kembali pada tahun 2009 menjadi 2979 penumpang perhari. Namun memasuki tahun 2010 jumlah itu turun menjadi 2721 penumpang perhari. Padahal pada tahun 2010 ini Trans Pakuan sudah mengoperasikan 3 koridor. Jumlah tersebut kembali turun pada tahun 2011 menjadi 2604 penumpang perhari, dimana angka penumpang terendah disumbangkan oleh Koridor II Cidangiang – Harjasari yang hanya sekitar 11 penumpang perhari.



Gambar 4.4 Grafik Jumlah Rata-Rata Penumpang Trans Pakuan Per Hari

Sumber: Data Internal Perusahaan Daerah Jasa Transportasi

Menurut PD Jasa Transportasi, terjadinya penurunan jumlah penumpang pada tahun 2010 sebesar 2,81% dari tahun sebelumnya. Hal ini disebabkan karena adanya perbaikan Jalan Sholeh Iskandar, betonisasi Jalan Abdulah Bin Nuh, dan betonisasi Jalan Cidangiang di tahun 2010 hingga awal tahun 2011. Perbaikan jalan tersebut berakibat kepada tingginya tingkat kemacetan yang membuat waktu tempuh perjalanan menjadi lebih lama. Hal ini menyebabkan turunnya jumlah penumpang yang diangkut. Tetapi meskipun jumlah penumpang berkurang, total pendapatan meningkat dari Rp 3,302 Milyar pada tahun 2009 menjadi 3,367 Milyar di tahun 2010. Hal ini dikarenakan adanya perbedaan tarif yang lebih tinggi untuk jalur Baranang Siang – Bellanova. Perbandingan Laba-Rugi yang didapat oleh PD Jasa Transportasi dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 4.1 Perbandingan Laba Rugi Perusahaan Daerah Jasa Transportasi
Periode 2007-2010**

	2007	2008	2009	2010
Pendapatan				
Penjualan Tiket Bus Trans Pakuan	1,025,900,000	2,337,588,500	3,302,417,000	3,367,082,000
Jasa Derek		1,175,000	350,000	600,000
Lain-lain	7,831,987	29,140,082	126,654,715	125,752,141
Total Pendapatan	1.033,731,987	2,367,903,582	3,429,421,715	3,493,434,141
Biaya				
Langsung Usaha Diluar Penyusutan Kendaraan	634,718,990	1,567,341,347	2,623,951,087	3,168,774,196
Penyusutan Kendaraan	130,328,801	331,980,527	992,221,637	1,058,730,586
Tidak Langsung Usaha	626,519,851	1,166,522,539	1,474,368,087	1,667,381,496
Lain-lain	13,501,896	6,930,423	8,517,580	6,267,247
Total Biaya	1,405,069,538	4,072,774,836	5,099,058391	5,901,153,525
Lab a (Rugi)	(371,337,551)	(704,871,254)	(1,669,636,676)	(2,407,719,384)

Sumber: Data Internal Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, 2011

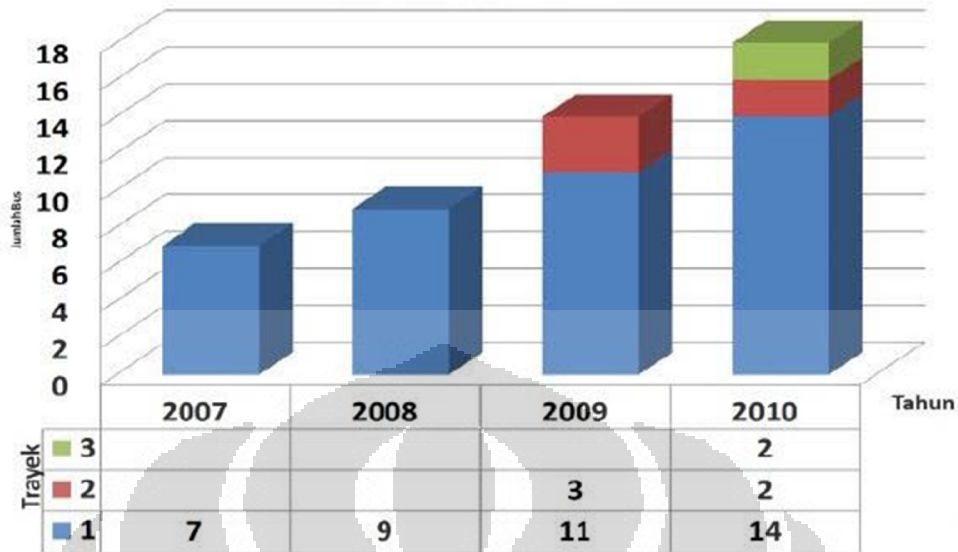
Berikut ini adalah keterangan dari kode perkiraan pendapatan dan biaya yang ada pada tabel di atas:

- Pendapatan Tiket Bus Trans Pakuan merupakan pendapatan yang diperoleh dari hasil penjualan tiket Bus Trans Pakuan.
- Pendapatan Jasa Derek merupakan Pendapatan yang diperoleh dari jasa penderekan kendaraan bermotor.
- Pendapatan lain-lain merupakan pendapatan lain-lain diluar usaha yang meliputi pendapatan dari Bunga Bank, Iklan, Penjualan Inventaris tak bermanfaat, denda pihak ketiga dan lain-lain.

- Biaya Langsung Usaha di luar penyusutan kendaraan merupakan biaya yang dikeluarkan untuk operasional usaha secara langsung yang meliputi biaya awak bus, bahan bakar, pelumas, ban, servis, pajak kendaraan, biaya langsung jasa derek dan sebagainya.
- Biaya Penyusutan Kendaraan merupakan biaya atas penyusutan Armada Bus & Derek yang dimiliki Perusahaan.
- Biaya Tidak Langsung Usaha merupakan biaya Pegawai & Kantor perusahaan.
- Biaya Lain-lain merupakan biaya administrasi bank & kerugian lain-lain perusahaan

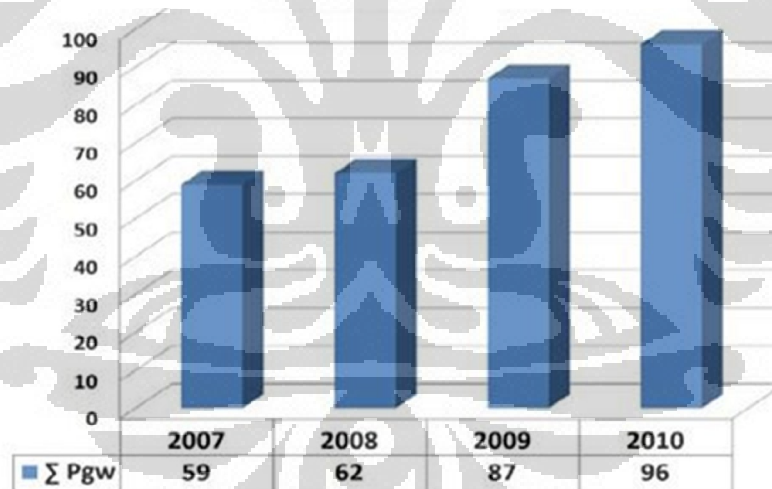
PD Jasa Transportasi sendiri mengemukakan bahwa terdapat beberapa hal yang membuat perusahaan tidak dapat memperoleh laba perusahaan adalah sebagai berikut:

- Tarif yang diberlakukan berada dibawah harga pokok penjualan.
- Sistem pelayanan Bus Trans Pakuan yang terjadwal dimana bus diberangkatkan meskipun tanpa penumpang.
- Tingginya biaya operasional yang tidak diimbangi dengan peningkatan pendapatan yang sepadan terutama pada Koridor II Cidangiang - Ciawi (Harjasari). Hal ini disebabkan karena tingginya angka persaingan pada jalur tersebut serta pelayanan Trans Pakuan tidak mampu menandingi kompetitornya dalam hal waktu menunggu armada dan akses penumpang untuk memperoleh layanan (waktu penumpang menunggu angkutan kota dibawah 2 menit sedangkan untuk menunggu bus minimal 10 menit. Selain itu angkot dapat berhenti disetiap tempat sedangkan bus Trans Pakuan tidak).
- Meningkatnya biaya langsung usaha yang seiring dengan meningkatnya jumlah bus yang dioperasikan serta meningkatnya jumlah pegawai untuk mengoperasikan bus seperti yang dapat dilihat pada dua gambar dibawah ini.



Gambar 4.5 Grafik Jumlah Rata-Rata Maksimal Operasionalisasi Bus Trans Pakuan Per Hari Periode 2007-2010

Sumber: Data Internal Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, 2011



Gambar 4.6 Grafik Jumlah Rata-Rata Pegawai Per Hari Periode 2007-2010

Sumber: Data Internal Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, 2011

- Meningkatnya biaya penyusutan kendaraan (Bus & Derek) akibat penambahan modal yang disetor kepada perusahaan. Penyusutan tersebut dimulai ketika barang tersebut diserahkan terimakan atau ketika barang tersebut telah dikuasai perusahaan dan memberikan manfaat kepada

perusahaan. Bus bantuan pertama sebanyak 10 (sepuluh) unit dan kendaraan derek mulai disusutkan pada bulan November 2007. Sedangkan bus bantuan kedua sebanyak 20 unit mulai disusutkan pada bulan Maret 2009. Hal inilah yang menyebabkan meningkatnya biaya penyusutan untuk setiap tahunnya.

Berdasarkan pemaparan mengenai operasionalisasi Trans Pakuan diatas, terdapat beberapa poin yang peneliti jadikan indikator penilaian untuk mengevaluasi implementasi kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor. Indikator-indikator tersebut akan dipaparkan satu persatu pada poin berikutnya.



BAB 5

PEMBAHASAN DAN ANALISIS

Penelitian dilaksanakan dengan menyebarkan kuesioner ke 100 responden penelitian dan data yang didapat kemudian diolah menggunakan program SPSS 17 for Windows, dan juga dengan wawancara mendalam ke sejumlah informan yang berkaitan dengan kebijakan Trans Pakuan. Olah data dilakukan untuk mengukur dimensi dan indikator agar memperoleh kesesuaian dengan penelitian yang dilakukan.

5.1 Pembahasan Statistik Deskriptif Penelitian

Pembahasan statistik deskriptif akan dibagi menjadi dua bagian. Pertama, pembahasan statistik deskriptif untuk menjelaskan dan menggambarkan berbagai karakteristik responden secara keseluruhan berdasarkan jenis kelamin, usia, jenjang pendidikan, dan hal-hal lain yang berkaitan dengan penelitian ini. Kedua yaitu pembahasan deskriptif juga dilakukan untuk mengetahui hasil jawaban responden dan seberapa jauh variasi jawaban responden dari setiap dimensi penelitian ini.

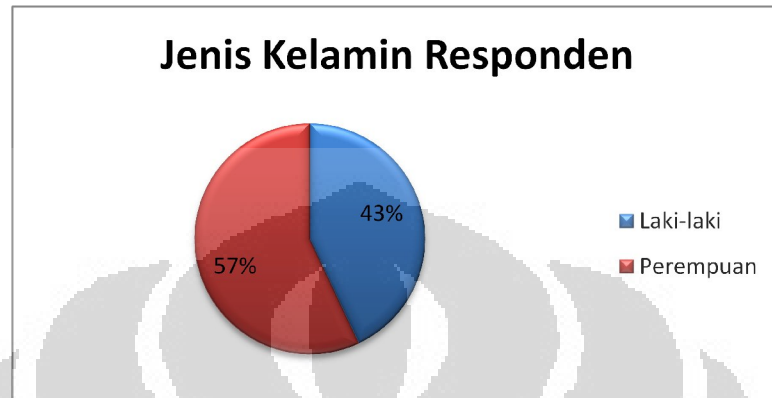
Peneliti melakukan pengumpulan data pada bulan Mei 2012 dengan menyebarkan kuesioner kepada 100 responden. Responden dalam penelitian ini adalah masyarakat pengguna angkutan massal Trans Pakuan. Proses penyebaran kuesioner ini peneliti lakukan di shelter Cidangiang, Kota Bogor dan dilakukan pada siang hari dan bukan pada jam sibuk, dengan alasan akan mengganggu aktivitas dari para pengguna Transjakarta jika dilakukan pada jam sibuk tersebut.

5.1.1 Karakteristik Responden

5.1.1.1 Jenis Kelamin

Pada gambar 5.1 dapat diketahui bahwa dari total 100 responden dalam penelitian ini, terdapat 43 responden (43%) berjenis kelamin laki-laki dan 57 responden (57%) berjenis kelamin perempuan. Dengan demikian mayoritas responden dalam penelitian ini adalah perempuan. Lebih banyaknya responden perempuan daripada laki-laki ini tidak dilakukan dengan kesengajaan, hal ini lebih

karena pengambilan responden yang lebih mudah ditemui di sekitar shelter Cidangiang.

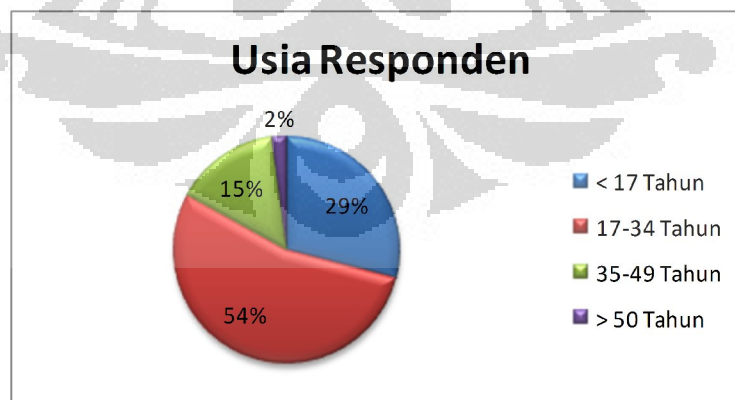


Gambar 5.1 Grafik Jenis Kelamin Responden

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.1.1.2 Rentang Usia

Pada gambar 5.2 dapat dilihat rentang usia responden dalam penelitian ini. Dari total 100 responden yang didapat, sebanyak 54 responden (54%) berada pada rentang usia 17-34 tahun. Pada rentang usia dibawah 17 tahun terdapat 29 responden (29%). Selanjutnya sebanyak 15 responden (15%) berusia 35-49 tahun dan yang terakhir hanya 2 responden (2%) berada pada usia diatas 50 tahun. Dengan demikian berdasarkan data tersebut dapat diketahui bahwa mayoritas responden yang didapat berada pada rentang usia 17-34 tahun.

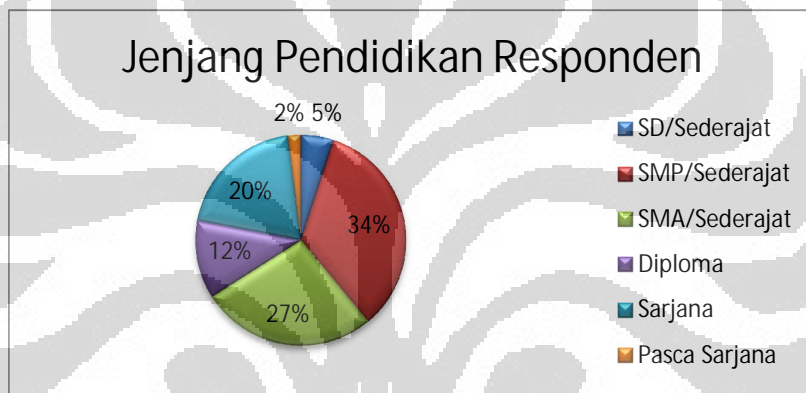


Gambar 5.2 Grafik Usia Responden

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.1.1.3 Jenjang Pendidikan

Dilihat dari segi jenjang pendidikan pada sampel yang diteliti, didapatkan data bahwa sebanyak 5 responden atau sebesar 5% berpendidikan terakhir Sekolah Dasar. Selanjutnya sebanyak 34 responden atau sebesar 34% berpendidikan terakhir SMP/Sederajat, kemudian sebanyak 27 responden atau sebesar 27% berlatar belakang pendidikan SMA/Sederajat. Sebanyak 12 responden atau 12% dari total responden berlatar belakang pendidikan Diploma, kemudian sebanyak 20 responden atau 20% dari total responden berlatar belakang pendidikan Sarjana. Sementara sisanya sebanyak 2 responden (2%) berpendidikan Pasca Sarjana.



Gambar 5.3 Grafik Jenjang pendidikan responden

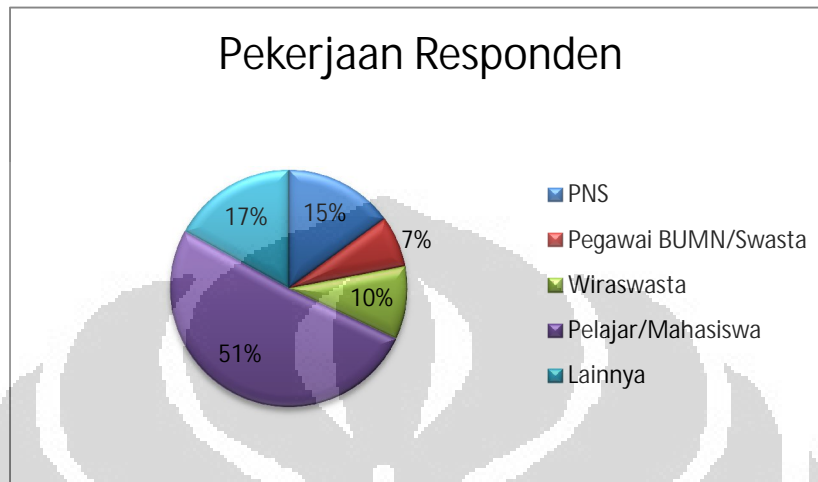
Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.1.1.4 Pekerjaan Responden

Gambar 5.4 di bawah menunjukkan pekerjaan responden, lebih dari setengah dari total responden yaitu 51 responden atau sebesar 51% adalah pelajar/mahasiswa. Selanjutnya sebanyak 17% atau sebanyak 17 responden memiliki pekerjaan Lainnya dimana semuanya adalah Ibu Rumah Tangga. Sementara sisanya sebanyak 10 responden (10%) berprofesi sebagai wiraswasta, sebanyak 15 responden (15%) bekerja sebagai pegawai negeri sipil (PNS), dan sebanyak 7 responden atau sebesar 7% berprofesi sebagai Pegawai BUMN/Swasta.

Lebih dominannya Pelajar/Mahasiswa pada responden penelitian ini dikarenakan banyaknya pengguna layanan Trans Pakuan dari kalangan

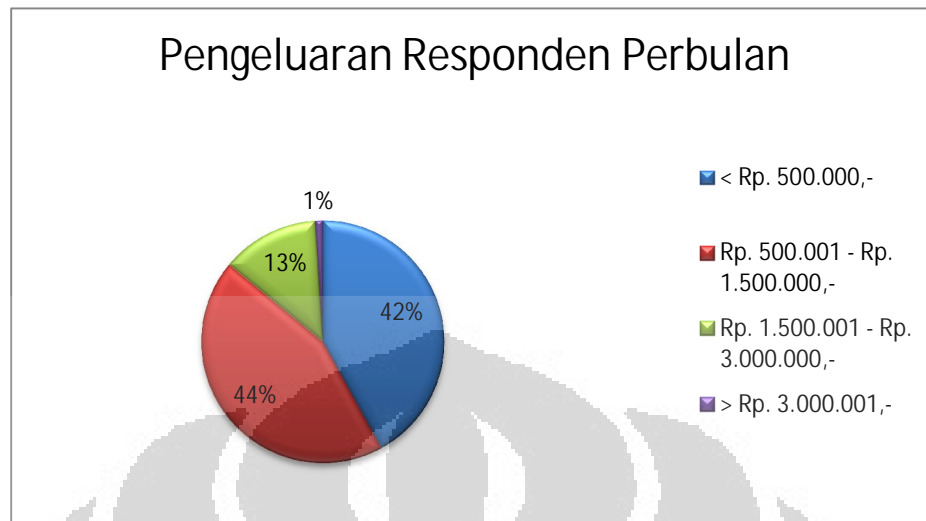
Pelajar/Mahasiswa, terutama pada siang hari yaitu waktu dimana peneliti melakukan pencarian responden.



Gambar 5.4 Grafik Jenis Pekerjaan responden
 Sumber : hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.1.1.5 Rata-rata Pengeluaran per Bulan

Gambar 5.5 menunjukkan rata-rata pengeluaran responden per bulan, dalam hal ini peneliti membuat empat kategori pengeluaran responden. Kategori pertama yaitu pengeluaran dibawah Rp. 500.000,- , responden yang pengeluaran per bulannya berada pada kategori tersebut ada sebanyak 42 orang atau sebesar 42 %. Kategori kedua yaitu pengeluaran dengan range Rp. 500.001 hingga Rp. 1.500.000, responden yang pengeluaran perbulannya berada pada range ini ada sebanyak 44 orang (44%). Kategori ketiga yaitu pengeluaran dengan range Rp. 1.500.001 hingga Rp. 3.000.000, untuk pengeluaran per bulan dalam range ini ada sebanyak 13 responden (13%). Terakhir yaitu kategori pengeluaran perbulan diatas Rp. 3.000.001,- , responden yang berada pada kategori ini ada sebanyak 1 orang atau sebesar 1%. Dengan demikian dominasi persentase dimiliki oleh responden yang pengeluaran per bulannya Rp. 500.001 – Rp. 1.500.000 yaitu sebesar 44% sedangkan presentasi terkecil dimiliki oleh responden yang berpengeluaran perbulan diatas Rp. 3.000.000 yaitu sebesar 1% saja.



Gambar 5.5 Grafik Pengeluaran responden per bulan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.2 Pembahasan Statistik Deskriptif per Dimensi

Pembahasan statistik deskriptif per variabel akan dilakukan dengan analisa frekuensi sebaran jawaban responden. Seluruh hasil frekuensi sebaran jawaban responden yang ada dalam penjelasan dari setiap dimensi dan indikator penelitian bersumber dari pengolahan data yang dilakukan dengan menggunakan SPSS 17 for Windows.

5.2.1 Dimensi Efektivitas

Dalam dimensi efektivitas, indikator yang dinilai adalah pencapaian target/sasaran kebijakan dan tujuan kebijakan yang telah ditetapkan. Target/sasaran dan tujuan kebijakan Trans Pakuan dapat dilihat pada Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007. Target/sasaran kebijakan tertera pada pasal 4 yang menyebutkan:

“PD Jasa Transportasi didirikan dengan maksud melayani kebutuhan pelayanan bidang usaha transportasi kepada masyarakat.”

Kemudian pada pasal 5 tertera tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan, yaitu:

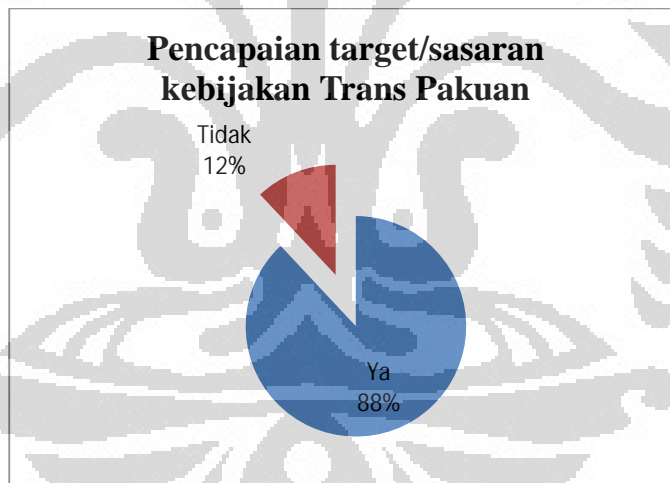
“Tujuan PD Jasa Transportasi adalah:

- a. *meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat;*
- b. *mendorong perekonomian daerah;*
- c. *menunjang pembangunan daerah;*
- d. *sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah;*
- e. *menyelenggarakan kemanfaatan umum.”*

Berdasarkan ketentuan pada pasal-pasal di atas, dapat dilihat bahwa target/sasaran dan tujuan kebijakan yang ditentukan adalah berupa tolok-tolok ukur sebuah layanan. Tolok ukur ini hanya menyebutkan hal-hal apa saja yang seharusnya diberikan atau dihasilkan oleh Trans Pakuan.

5.2.1.1 Pencapaian Target/Sasaran Kebijakan

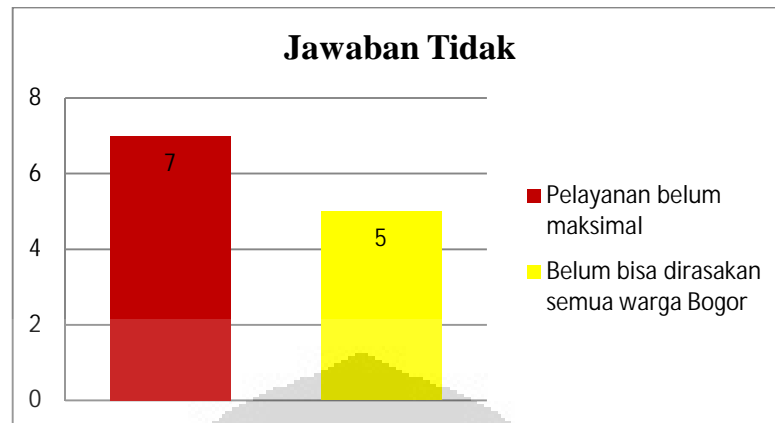
Hasil survei dengan pembagian kuesioner menunjukkan bahwa total 88 orang responden menjawab bahwa target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tercapai, dan hanya 12 responden yang menjawab tidak.



Gambar 5.6 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Target/Sasaran Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Dari ke-12 responden yang menjawab bahwa target/sasaran kebijakan Trans Pakuan tidak tercapai, 7 responden diantaranya memberikan alasan bahwa tidak tercapainya target/sasaran kebijakan ini dikarenakan pelayanan yang belum maksimal. Sisa 5 responden lainnya mengemukakan alasan bahwa Trans Pakuan belum bisa dirasakan semua warga Kota Bogor.



Gambar 5.7 Alasan Mengapa Target/Sasaran Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai

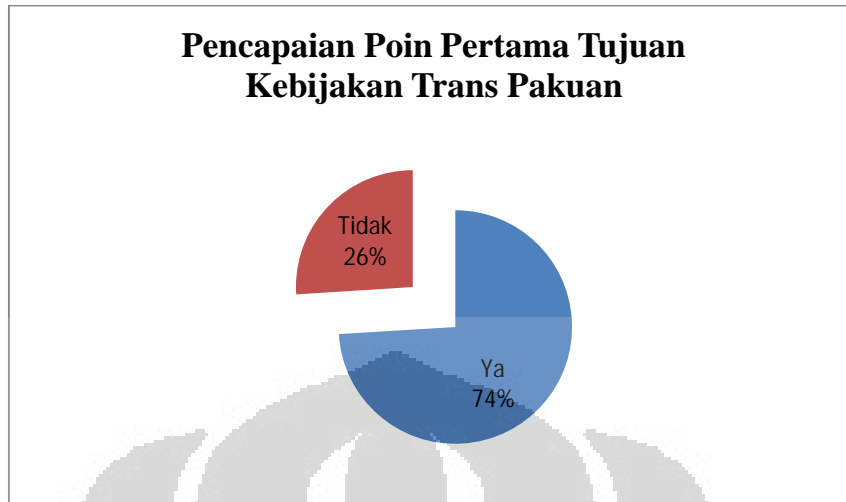
Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.2.1.2 Pencapaian Tujuan Kebijakan

Selama masa operasionalnya dari tahun 2007 hingga sekarang, tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan belum semuanya tercapai, dimana untuk membahasnya akan peneliti bagi-bagi menjadi beberapa poin.

5.2.1.3 Meningkatkan Pelayanan dalam Jasa Transportasi kepada Masyarakat

Dari hasil suvei yang peneliti lakukan, 74 responden menganggap bahwa tujuan pertama kebijakan Trans Pakuan yaitu meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat sudah tercapai. Sebanyak 26 orang responden yang menjawab tidak mengemukakan alasan yang kurang lebih sama, yaitu pelayanan Trans Pakuan belum memuaskan.

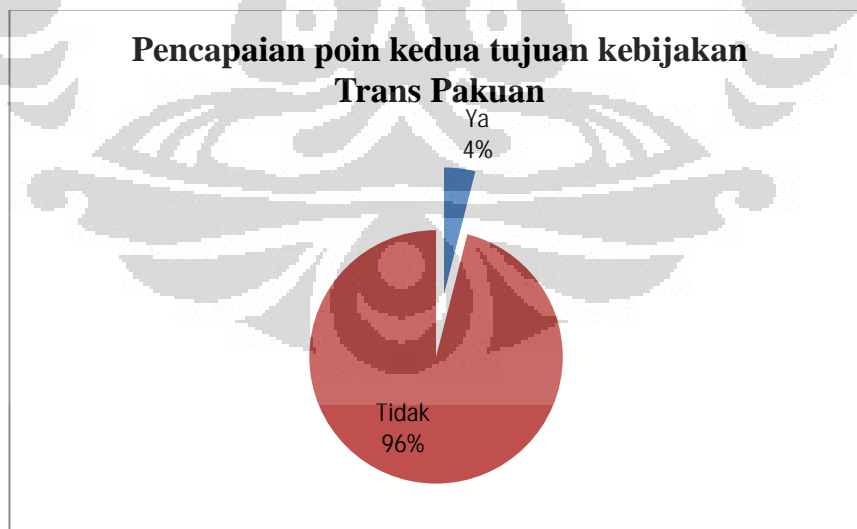


Gambar 5.8 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Pertama Tujuan Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.2.1.4 Mendorong Perekonomian Daerah

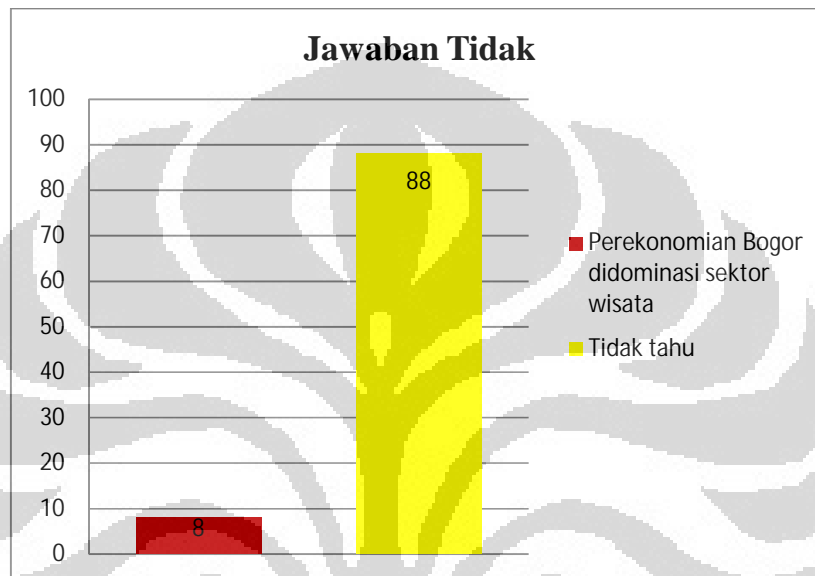
Responden penelitian ini sebagian besar menilai bahwa tujuan kebijakan Trans Pakuan yang kedua yaitu mendorong perekonomian daerah tidak tercapai. Sebanyak 96 responden menjawab tidak dan hanya 4 responden yang menjawab ya.



Gambar 5.9 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Kedua Tujuan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Dari 96 responden yang menjawab tidak, sebanyak 88 responden diantaranya mengemukakan alasan “Tidak tahu”. Hal ini berarti masih banyak responden penelitian ini yang belum mengerti perekonomian daerah. Tetapi ada 8 responden yang mengemukakan alasan mereka menjawab tidak, yaitu “Perekonomian Bogor didominasi sektor pariwisata”.

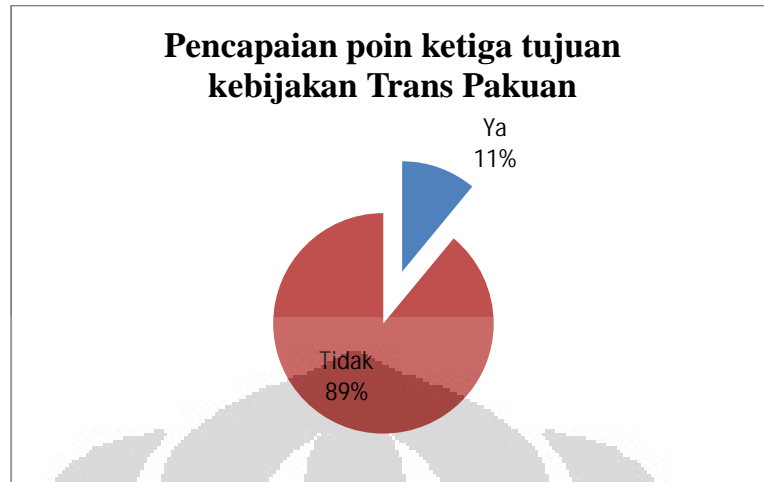


Gambar 5.10 Alasan Mengapa Poin Kedua Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.2.1.5 Menunjang Pembangunan Daerah dan Sebagai Sumber Pendapatan Asli Daerah

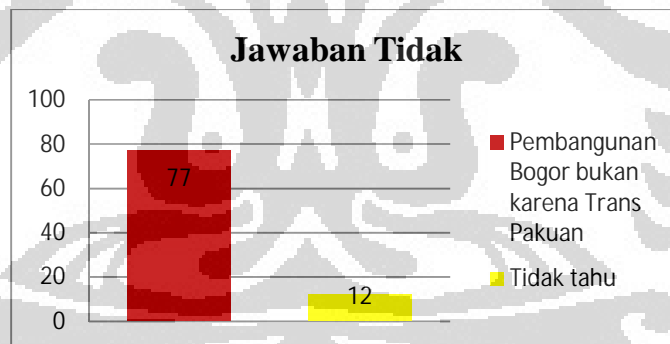
Dari hasil survei kuesioner yang peneliti lakukan, masyarakat Kota Bogor sendiri sebagian besar berpendapat bahwa poin ketiga dan keempat tujuan kebijakan Trans Pakuan ini tidak tercapai, seperti yang bisa dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 5.11 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Ketiga Tujuan Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Dari ke-89 responden yang menjawab tidak, 77 diantaranya mengemukakan alasan bahwa pembanguana Bogor bukan disebabkan oleh Trans Pakuan. Sisanya yaitu 12 responden menjawab tidak tahu.



Gambar 5.12 Alasan Mengapa Poin Ketiga Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

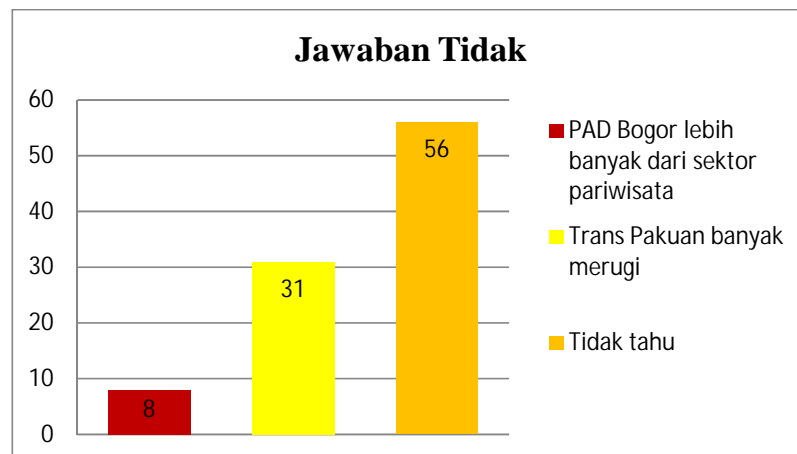
Untuk poin keempat tujuan kebijakan Trans Pakuan yaitu sebagai sumber pendapatan asli daerah sebanyak 95 responden menjawab tidak, yang berarti ke-95 responden tersebut menganggap bahwa poin keempat tujuan kebijakan Trans Pakuan ini belum tercapai. Dari hasil survei peneliti menemukan cukup banyak responden yang mengetahui bahwa Trans Pakuan banyak mengalami kerugian. Sebanyak 47 responden yang menjawab tidak mengemukakan alasan “Trans

Pakuan banyak merugi”, 8 responden mengemukakan alasan “PAD Bogor lebih banyak dari sektor pariwisata”, dan sebanyak 56 responden menjawab “Tidak tahu”. Hal ini juga berarti bahwa banyak responden yang belum mengerti apa itu Pendapatan Asli Daerah (PAD).



Gambar 5.13 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Keempat Tujuan Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows



Gambar 5.14 Alasan Mengapa Poin Keempat Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

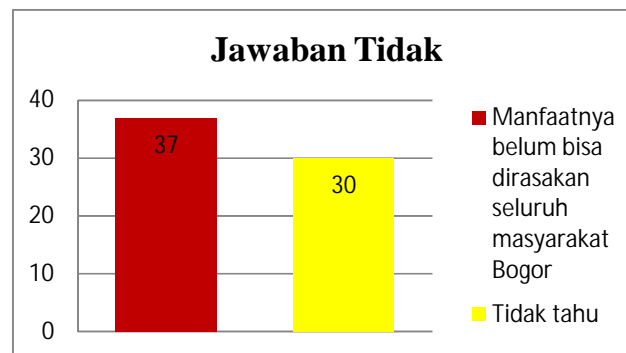
5.2.1.6 Menyelenggarakan Kemanfaatan Umum

Hasil survei yang dilakukan peneliti mengenai tercapainya poin kelima tujuan kebijakan Trans Pakuan juga menggambarkan bahwa kemanfaatan umum belum tercapai oleh kebijakan Trans Pakuan ini. Hal ini terlihat pada hasil survei dimana 67 responden menjawab tidak, dan 33 responden sisanya menjawab ya. Sebanyak 37 responden yang menjawab tidak mengemukakan alasan yang menggambarkan jangkauan Trans Pakuan saat ini, yaitu “Manfaatnya belum bisa dirasakan seluruh masyarakat Kota Bogor”.



Gambar 5.15 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Tercapainya Poin Kelima Tujuan Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows



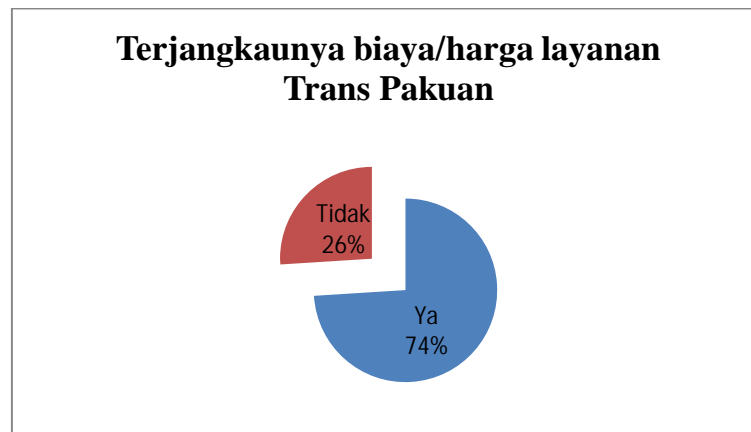
Gambar 5.16 Alasan Mengapa Poin Kelima Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tercapai

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.2.2 Dimensi Efisiensi

Indikator yang dinilai oleh responden pada dimensi efisiensi adalah terjangkaunya biaya layanan bagi masyarakat dalam hal ini tarif Trans Pakuan. Responden penelitian ini sebagian besar menganggap bahwa biaya/harga layanan

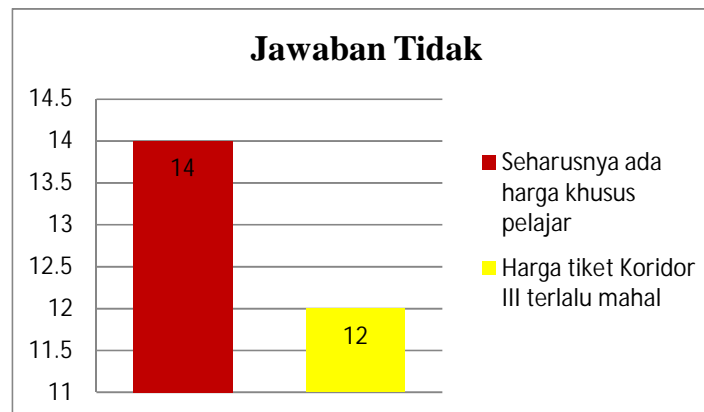
Trans Pakuan sudah terjangkau. Seperti yang bisa dilihat pada gambar dibawah ini, hasil survei yang peneliti lakukan mengungkapkan bahwa sebanyak 74 responden menganggap biaya/harga layanan Trans Pakuan sudah terjangkau sementara yang menganggap biaya/harga layanan Trans Pakuan tidak terjangkau sebanyak 26 responden.



Gambar 5.17 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Terjangkaunya Biaya/Tarif Layanan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Alasan yang dikemukakan oleh responden yang menjawab bahwa biaya/harga layanan Trans Pakuan tidak terjangkau dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 5.18 Alasan Mengapa Biaya/tarif Layanan Trans Pakuan Tidak Terjangkau

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Munculnya alasan seharusnya ada harga khusus pelajar ini disebabkan oleh banyaknya pelajar yang juga menggunakan jasa Trans Pakuan terutama di Koridor I Cidangiang – Terminal Bubulak, dimana disepanjang Koridor ini terdapat banyak sekali sekolah. Alasan kedua yaitu harga tiket Koridor III Cidangiang - Bellanova terlalu mahal ini adalah hal yang wajar, karena harganya yang mencapai Rp 5000, sedangkan untuk karyawan Bellanova Country Mall Rp 4000. Harga yang lebih mahal ini dikarenakan Koridor ini melewati jalan Tol Jagorawi, sehingga ada biaya tambahan untuk ongkos masuk Jalan Tol. Berikut ini adalah harga tiket Trans Pakuan untuk setiap koridor:

Tabel 5.1 Daftar Harga Tiket Trans Pakuan Untuk Setiap Koridor (dalam Rupiah)

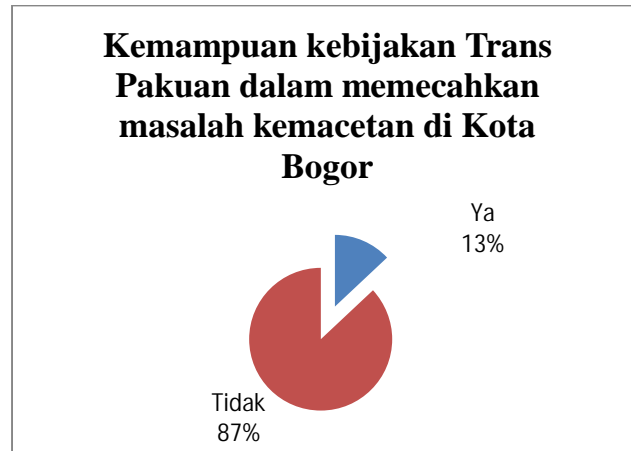
No	Koridor	Harga
1	Cidangiang – Terminal Bubulak	3.500
2	Cidangiang – Harjasari	2.500
3	Cidangiang – Bellanova	5.000

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

5.2.3 Dimensi Kecukupan

Pada dimensi ini, indikator yang dinilai responden adalah efektivitas dan efisiensi kebijakan Trans Pakuan jika dibandingkan dengan alternatif kebijakan lainnya, kemampuan kebijakan dalam memecahkan masalah publik, dan kemampuan layanan Trans Pakuan dalam memenuhi kebutuhan masyarakat, khususnya dalam hal transportasi umum.

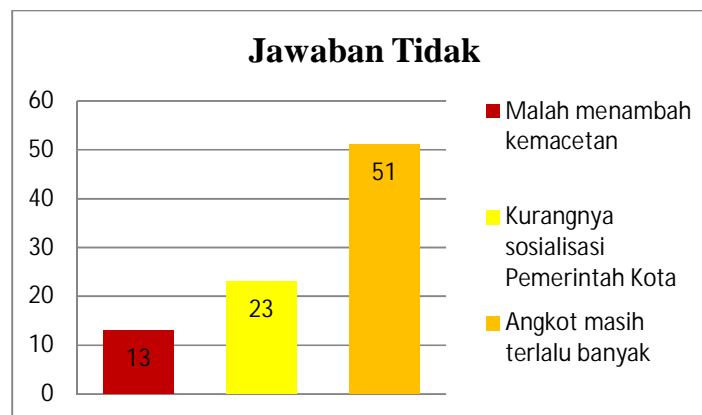
Responden penelitian ini sebagian besar menganggap kebijakan Trans Pakuan tidak mampu memecahkan masalah kemacetan di Kota Bogor. Hal ini terlihat dari hasil survei yang mengungkapkan bahwa 87 responden menjawab tidak, dan sebanyak 13 responden sisanya menjawab ya.



Gambar 5.19 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Kemampuan Trans Pakuan dalam Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

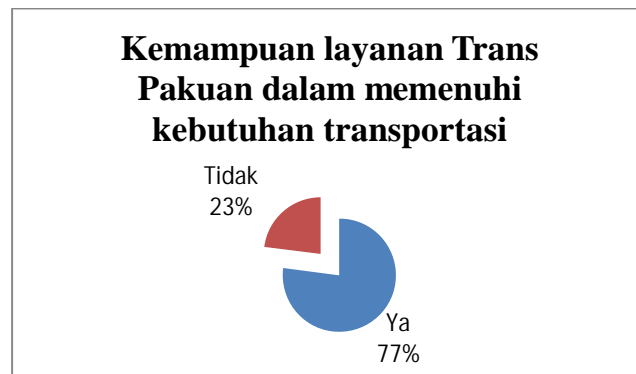
Alasan yang dikemukakan oleh ke-87 responden diantaranya adalah, Trans Pakuan justru menambah kemacetan. Alasan ini dikemukakan oleh 13 responden. Alasan yang kedua adalah kurangnya sosialisasi Pemerintah Kota Bogor yang dikemukakan oleh 23 responden. Kurangnya sosialisasi ini berakibat masyarakat Kota Bogor banyak yang kurang peduli terhadap moda Trans Pakuan, sehingga lebih memilih kendaraan pribadi atau angkutan kota. Alasan yang paling banyak dikemukakan adalah masih banyaknya angkutan kota yang beroperasi, sehingga keberadaan Trans Pakuan sekalipun tidak mampu memecahkan masalah kemacetan Kota Bogor. Alasan ini dikemukakan oleh 51 responden.



Gambar 5.20 Alasan Mengapa Kebijakan Trans Pakuan Tidak Mampu Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

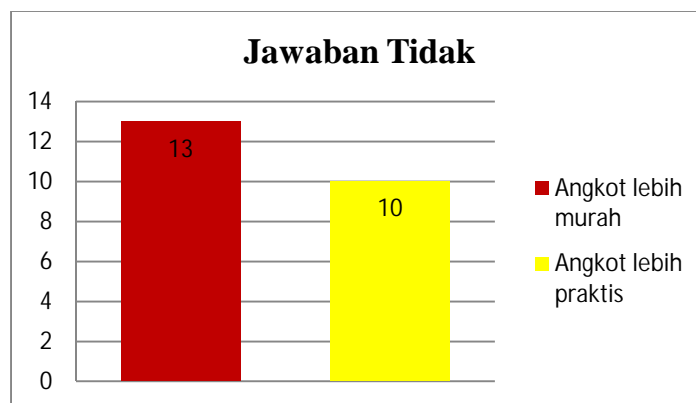
Pada indikator berikutnya yaitu kemampuan layanan Trans Pakuan dalam memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat sebanyak 77 responden menjawab ya, sedangkan yang menjawab tidak sebanyak 23 responden. Hal ini menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang Trans Pakuan menganggap Trans Pakuan sudah mampu memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Kota Bogor.



Gambar 5.21 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Kemampuan Layanan Trans Pakuan dalam Memenuhi Kebutuhan Transportasi

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Alasan yang dikemukakan oleh penumpang Trans Pakuan yang memilih jawaban tidak, dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 5.22 Alasan Mengapa Layanan Trans Pakuan Tidak Mampu Memenuhi Kebutuhan Transportasi

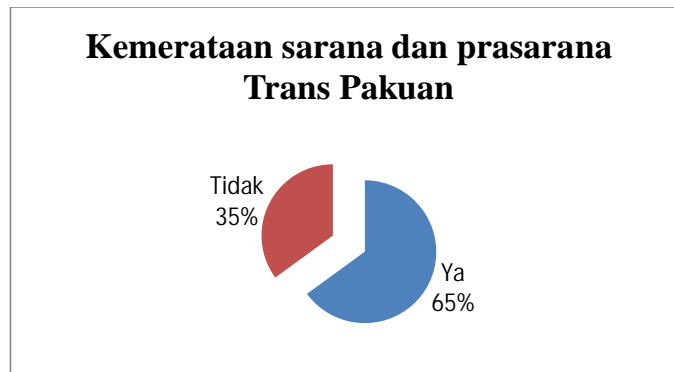
Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Kedua alasan diatas merupakan alasan yang wajar, mengingat harga tiket Trans Pakuan yang sedikit lebih mahal daripada harga ongkos angkutan kota.

Ongkos angkutan kota hanya Rp 2000 sedangkan sebagai pembanding tiket termurah Trans Pakuan di Koridor I seharga Rp 3.500. Selain itu alasan yang menganggap angkot lebih praktis lebih disebabkan oleh angkot bisa berhenti dimana saja, sedangkan Trans Pakuan hanya boleh berhenti di shelter saja.

5.2.4 Dimensi Keadilan

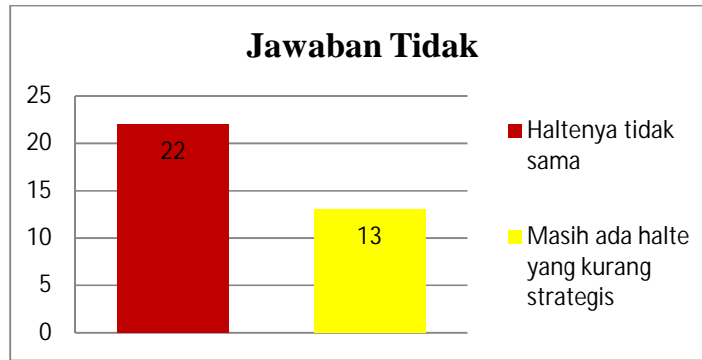
Pada dimensi keadilan, indikator yang dinilai adalah pemerataan sarana dan prasarana Trans Pakuan, dan keadilan bagi pengguna jalan raya lainnya. Dimana sebanyak 65 responden menganggap bahwa sarana dan prasarana Trans Pakuan sudah merata, sedangkan 35 responden sisanya menjawab tidak. Perbandingan tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 5.23 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Kemerataan Sarana dan Prasarana Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Alasan responden yang menjawab tidak untuk kategori pemerataan sarana dan prasarana Trans Pakuan dapat dilihat pada gambar berikut ini:



Gambar 5.24 Alasan Mengapa Sarana dan Prasarana Trans Pakuan Tidak Merata

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Alasan pertama yang dijawab oleh 22 responden yaitu haltenya tidak sama. Hal ini dikarenakan berbeda-bedanya tipe halte yang ada di semua koridor Trans Pakuan. Terdapat 3 jenis halte yang dibangun oleh Pemerintah Kota Bogor untuk koridor-koridor Trans Pakuan ini, yaitu:

Tabel 5.2 Jenis dan Jumlah Shelter untuk Setiap Koridor Trans Pakuan

No	Jenis Halte	Jumlah Shelter/Koridor		
		I	II	III
1	Portable	4	24	1
2	Terbuka	33	-	-
3	Tertutup	-	15	-
Total		37	39	1

Sumber: Diolah Peneliti

Pada indikator kedua yaitu keadilan pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan bagi pengguna jalan raya lainnya, sebanyak 66 responden menjawab ya, yang berarti ke-66 responden tersebut menganggap bahwa operasionalisasi Trans Pakuan ini sudah adil bagi pengguna jalan raya di Kota Bogor. Terdapat 34 responden yang menjawab tidak untuk indikator ini.



Gambar 5.25 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Keadilan Kebijakan Trans Pakuan Bagi Pengguna Jalan Raya Lainnya

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 *for windows*

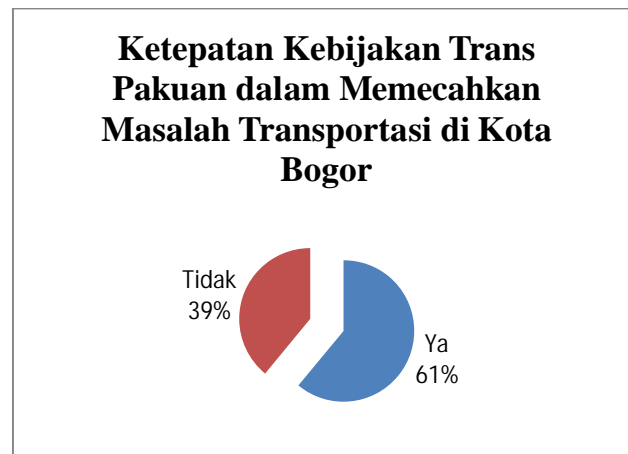
Sebanyak 34 responden yang menjawab tidak untuk indikator ini mengemukakan alasan yang kurang lebih sama, yaitu pada titik-titik tertentu dimana angkutan kota sering ngetem, adanya bus Trans Pakuan malah memperparah kemacetan jalan. Hal ini wajar saja karena Trans Pakuan yang merupakan bus sedang yang berukuran lebih besar daripada angkutan kota yang merupakan minibus kecil. Oleh karena itu pada titik-titik dimana terdapat angkutan kota seringkali menunggu penumpang dan menyebabkan kemacetan, diperparah lagi dengan adanya bus Trans Pakuan. Dari informasi yang didapat dari responden, titik kemacetan yang dimaksud adalah persimpangan didekat Plaza Jambu Dua, yang mana didekat lampu lalu lintasnya terdapat satu shelter Trans Pakuan. Berdasarkan pengamatan lapangan yang dilakukan peneliti, posisi shelter tersebut memang terlalu dekat dengan lampu lalu lintas. Sehingga seringkali menghalangi kendaraan yang akan berbelok ke kiri. Di Kota Bogor sendiri kendaraan yang berbelok ke kiri boleh langsung, tidak seperti di Jakarta dimana semua kendaraan dilarang untuk belok ke kiri langsung.

5.2.5 Responsivitas

Untuk dimensi responsivitas, indikator yang dinilai adalah kesesuaian pilihan kebijakan terhadap masalah publik. Dalam hal ini apakah kebijakan Trans

Pakuan sudah sesuai dengan masalah publik yaitu mengurangi kemacetan di Kota Bogor.

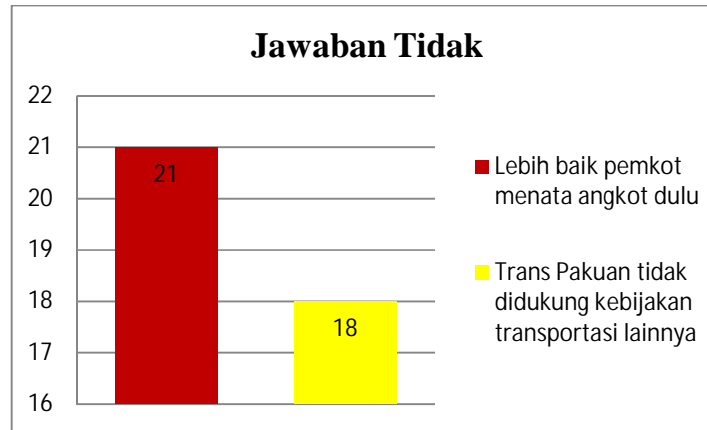
Dari hasil survei yang peneliti lakukan, sebagian besar responden menganggap bahwa kebijakan Trans Pakuan sudah tepat dalam memecahkan masalah kemacetan di Kota Bogor. Hal ini terlihat pada gambar dibawah dimana terdapat 61 responden yang menjawab ya, sedangkan yang menjawab tidak sebanyak 39 responden.



Gambar 5.26 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Ketepatan Kebijakan Trans Pakuan dalam Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Diantara ke-39 responden yang menjawab tidak tersebut, sebanyak 21 diantaranya mengemukakan alasan bahwa lebih baik Pemerintah Kota Bogor menata angkot terlebih dahulu. Sedangkan sisanya yaitu sebanyak 18 responden menganggap bahwa kebijakan Trans Pakuan ini tidak didukung dengan kebijakan transportasi lainnya. Dimana ketika peneliti bertanya lebih dalam mengenai kebijakan yang seharusnya mendukung kebijakan Trans Pakuan adalah kebijakan pajak kepemilikan kendaraan bermotor dan kebijakan untuk mengatur kredit kepemilikan kendaraan bermotor.



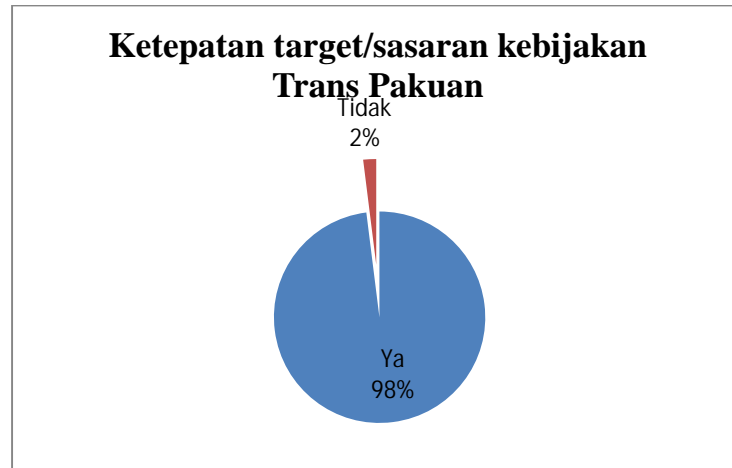
Gambar 5.27 Alasan Mengapa Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tepat dalam Memecahkan Masalah Kemacetan di Kota Bogor

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.2.6 Dimensi Ketepatan

Dimensi ini digunakan untuk menilai/mengevaluasi implementasi dari kebijakan Trans Pakuan ini apakah hasil kebijakan tersebut memberikan manfaat bagi seluruh masyarakat. Indikatornya antara lain adalah ketepatan target/sasaran kebijakan, ketepatan tujuan kebijakan, serta adanya manfaat yang diterima oleh setiap pihak yang terlibat dalam kebijakan tersebut.

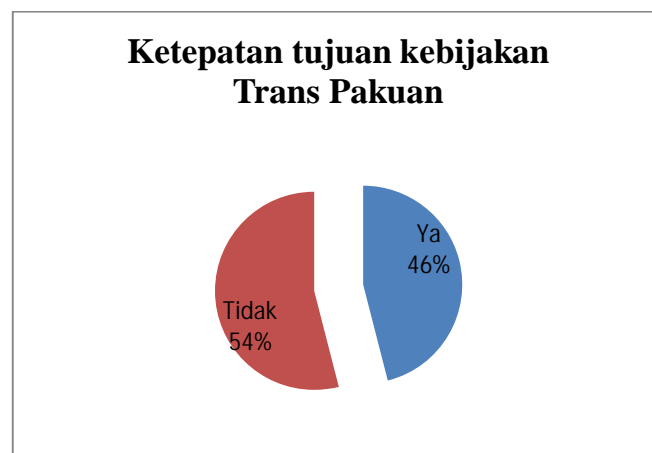
Untuk indikator yang dinilai dari sisi masyarakat, terdapat tiga poin yang peneliti jadikan pertanyaan pada survei yang peneliti telah lakukan. Yang pertama adalah ketepatan target/sasaran kebijakan Trans Pakuan. Hasil survei menunjukkan bahwa 98 responden menjawab ya, yang berarti hampir seluruh responden menganggap target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tepat. Hanya ada 2 responden yang menjawab tidak untuk pertanyaan ini, dimana alasannya adalah; karena rute yang dilalui sangat terbatas; dan seharusnya targetnya adalah mengembangkan sistem angkutan umum massal.



Gambar 5.28 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Ketepatan Target/Sasaran Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

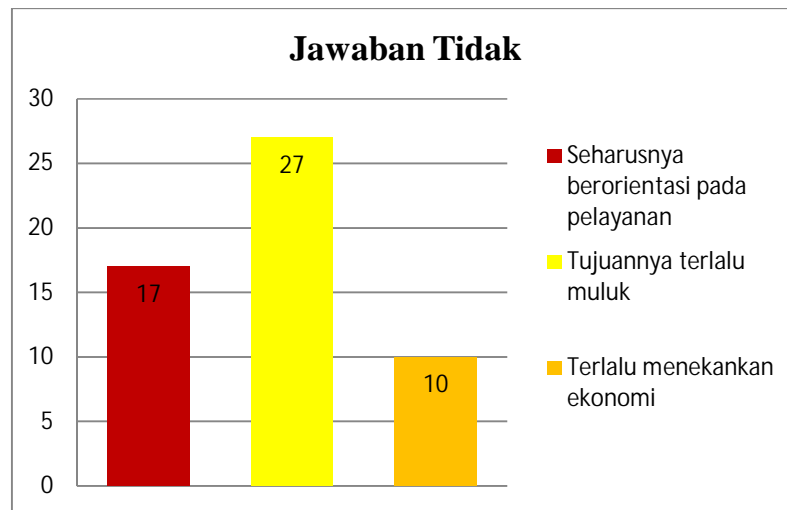
Indikator kedua yang dinilai dari segi masyarakat adalah ketepatan tujuan kebijakan Trans Pakuan. Disini peneliti menemukan bahwa sebanyak 54 responden menjawab tidak, yang berarti ke-54 responden tersebut menganggap bahwa tujuan kebijakan Trans Pakuan tidak tepat. Sisanya yaitu 46 responden menjawab bahwa tujuan kebijakan Trans Pakuan sudah tepat. Jumlah ini boleh dikatakan hampir seimbang, yang berarti masyarakat masih meragukan ketepatan tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan.



Gambar 5.29 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Ketepatan Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

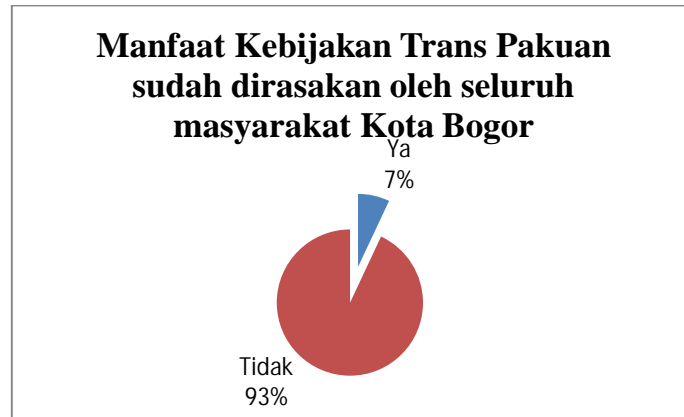
Ke-54 responden yang menjawab tidak mengemukakan alasan yang berbeda-beda. Alasan yang paling banyak dikemukakan oleh responden adalah tujuan kebijakan terlalu muluk, yang dikemukakan oleh 27 responden. Alasan-alasan lainnya dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 5.30 Alasan Mengapa Penumpang Trans Pakuan Menganggap Tujuan Kebijakan Trans Pakuan Tidak Tepat

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

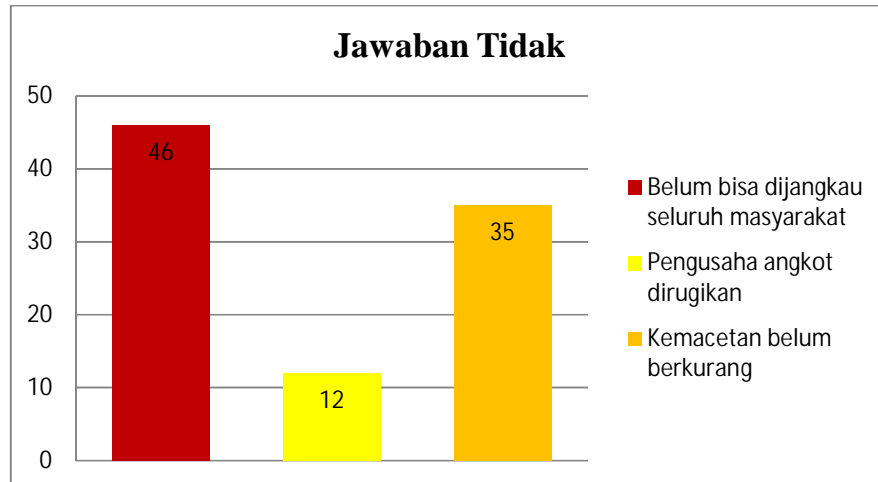
Indikator ketiga yang dinilai dari sisi masyarakat adalah manfaat dari kebijakan Trans Pakuan. Disini yang dinilai apakah manfaat kebijakan Trans Pakuan sudah didapatkan oleh seluruh masyarakat Kota Bogor. Dari hasil survei menunjukkan bahwa 93 responden menjawab tidak, yang berarti ke-93 responden tersebut menganggap bahwa manfaat kebijakan Trans Pakuan belum didapatkan oleh seluruh masyarakat Kota Bogor. Hanya 7 responden yang menjawab manfaat kebijakan Trans Pakuan sudah didapatkan oleh seluruh masyarakat Kota Bogor.



Gambar 5.31 Tanggapan Penumpang Trans Pakuan Terhadap Manfaat Kebijakan Trans Pakuan

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

Ke-93 responden yang menjawab tidak tersebut mengungkapkan tiga alasan mengapa mereka menganggap manfaat kebijakan Trans Pakuan belum didapatkan oleh seluruh masyarakat Kota Bogor. Yang pertama adalah belum bisa dijangkau seluruh masyarakat Kota Bogor. Hal ini dikarenakan daerah yang dijangkau oleh ketiga koridor Trans Pakuan masih terbatas. Dengan pembangunan koridor-koridor lanjutan diharapkan layanan Trans Pakuan akan lebih menjangkau seluruh Kota Bogor. Alasan yang kedua yaitu pengusaha angkot dirugikan. Alasan yang ketiga yaitu kemacetan belum berkurang, disebabkan oleh ekspektasi bahwa Trans Pakuan akan mengurangi jumlah angkutan kota yang beroperasi di jalanan Kota Bogor. Tetapi faktanya dilapangan seperti yang telah peneliti kemukakan sebelumnya, angkutan perkotaan lah yang jumlah armadanya lebih banyak daripada angkutan kota. Sehingga walaupun angkutan kota sudah dikurangi, tetapi masih ada angkutan perkotaan dari luar wilayah Kota Bogor yang masuk dan beroperasi di jalanan Kota Bogor.



Gambar 5.32 Alasan Mengapa Penumpang Trans Pakuan Menganggap Trans Pakuan Tidak Didapatkan Oleh Seluruh Masyarakat Kota Bogor

Sumber: hasil pengolahan data menggunakan SPSS 17 for windows

5.3 Deskripsi Kualitatif per Dimensi

5.3.1 Identifikasi Aspek-Aspek

Berdasarkan wawancara mendalam dengan 7 informan, selanjutnya peneliti mengidentifikasi sejumlah pola pikir yang mencerminkan evaluasi kebijakan dengan 6 dimensi penilaiannya yaitu, efektifitas, efisiensi, kecukupan, responsivitas, keadilan, dan ketepatan.

5.3.2 Dimensi Efektivitas

5.3.2.1 Pencapaian Target/Sasaran Kebijakan

Pengembangan dan operasionalisasi ketiga Koridor Trans Pakuan yang masih berjalan hingga sekarang, kemudian ditambah lagi dengan rencana pengembangan Koridor IV yang melintasi tengah Kota Bogor menunjukkan bahwa Pemerintah Kota Bogor terus berkomitmen untuk memenuhi target/sasaran kebijakan Trans Pakuan yaitu melayani kebutuhan transportasi masyarakat. Hal tersebut didukung oleh pernyataan sejumlah pihak yang peneliti wawancarai berkaitan dengan pencapaian target/sasaran kebijakan Trans Pakuan ini. Diantaranya adalah Bapak Abdul Haris, Staf Bidang Fisik, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah yang menyatakan:

*“Nah kalo targetnya yang **melayani kebutuhan masyarakat di bidang usaha transportasi itu ya udah tercapai dong.** Dengan beroperasinya Trans Pakuan ini dari 2007 sampe sekarang itu berarti targetnya udah tercapai. Targetnya sendiri kan dari awal kami bersama DPRD dan Pemerintah Kota sudah sepakat untuk menetapkan yaitu melayani kebutuhan masyarakat di bidang transportasi. Ini juga sejalan dengan ketentuan dari UU nomer 22 tahun 2009 di pasal 158, yang menyebutkan kalo pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan.”* (Wawancara dengan Abdul Haris, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah tanggal 1 Juni 2012)

Pernyataan senada juga dilontarkan oleh Bapak Fajar Delli, Direktur Satuan Pengawasan Intern, Perusahaan Daerah Jasa Transportasi:

*“Jadi kan misinya ato target kebijakannya itu kan ada di pasal 4 ya kalo ngga salah, itu kan maksud **melayani kebutuhan pelayanan bidang usaha transportasi kepada masyarakat.** Dengan adanya Trans Pakuan ini ya misi itu udah tercapai. Trans Pakuan ini kan udah jalan melayani masyarakat dari sejak tahun 2007 sampe sekarang, tanpa henti.”* (Wawancara dengan Fajar Delli, PD Jasa Transportasi, tanggal 24 Mei 2012)

Pada Pasal 158 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Trans Pakuan sebagai salah satu moda angkutan massal berbasis jalan raya merupakan bentuk realisasi pasal ini. Pada ayat 2 tertera ketentuan-ketentuan terdapat mengenai angkutan massal berbasis jalan raya sebagaimana yang dimaksud pada ayat 1. Ketentuan-ketentuan tersebut yaitu:

1. Mobil bus yang berkapasitas angkut massal
2. Lajur khusus
3. Trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal

4. Angkutan pengumpan

Jika melihat ketentuan-ketentuan diatas, maka bisa dilihat bahwa hanya ketentuan nomor 1 lah yang baru dipenuhi oleh Trans Pakuan, dimana Trans Pakuan menggunakan bus ukuran sedang sebagai armadanya. Moda Trans Pakuan sendiri tidak memiliki lajur khusus, dimana Trans Pakuan masih beroperasi di jalan raya bersama-sama dengan pengguna jalan lainnya (*mixed traffic*). Ketentuan ketiga yaitu trayek angkutan lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal juga tidak terpenuhi. Diantara tiga Koridor Trans Pakuan, hanya Koridor III yaitu Cidangi-Bellanova saja yang tidak berimpitan dengan angkutan kota karena trayeknya yang melalui Jalan Tol Jagorawi. Ketentuan keempat mengenai angkutan pengumpan (*feeder*) juga belum terpenuhi. Walaupun Pemerintah Kota Bogor sendiri memang akan menjadikan angkutan kota sebagai pengumpan Trans Pakuan nantinya. Tetapi hal ini baru akan direalisasikan jika Jalan Lingkar Dalam Bogor (*Bogor Inner Ring Road*) dan terminal-terminal batas wilayah sudah dibangun. Pembangunan Jalan Lingkar Dalam dan terminal batas ini baru akan dimulai pada tahun 2016.

“Realisasinya sendiri kalau dilihat dari master plan-nya, tahun 2016 sudah dimulai pembangunan terminal batas wilayahnya dan jalan inner ring roadnya. Saat ini masih dalam perencanaan dan usaha untuk pembebasan lahan.” (Wawancara dengan Abdul Haris, Bappeda Kota Bogor, tanggal 1 Juni 2012)

Jadi secara umum, target/sasaran kebijakan Trans Pakuan yang tertera pada pasal 4 ini sudah tercapai, dimana Trans Pakuan sudah melayani kebutuhan bidang usaha transportasi kepada masyarakat Kota Bogor, terutama di bidang moda transportasi massal.

5.3.2.2 Pencapaian Tujuan Kebijakan

Tujuan yang pertama yaitu meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat. Informan yang peneliti wawancarai mengemukakan hal yang sama, bahwa dengan dikembangkannya dan beroperasinya Trans Pakuan ini Pemerintah Kota Bogor sudah meningkatkan pelayanan dalam bidang transportasi kepada masyarakat. Hal ini dikarenakan sifat

pelayanan Trans Pakuan yang lebih mengutamakan kualitas daripada kuantitas. Maksudnya adalah Trans Pakuan lebih berorientasi kepada kepuasan layanan bagi penumpang, sehingga lebih baik daripada angkutan kota konvensional yang lebih berorientasi kepada kuantitas, dalam hal ini hanya mementingkan jumlah yang diangkut dan jumlah setoran.

“Seperti yang mas tau Trans Pakuan ini kan formatnya adalah SAUM (Sistem Angkutan Umum Massal), yang mana secara umum itu lebih baik daripada angkutan konvensional. Contohnya dalam masalah keamanan, kenyamanan, tersedia shelter sendiri, dan hanya boleh berhenti di shelter, itu sekaligus mempropagandakan transportasi yang baik bagi masyarakat.” (Wawancara dengan Fajar Delli, Perusahaan Daerah Jasa Transportasi, tanggal 24 Mei 2012)

Tujuan ini bisa dikatakan sudah tercapai, karena dengan Trans Pakuan ini masyarakat Kota Bogor bisa mendapatkan layanan transportasi yang lebih baik daripada angkutan kota. Sejalan dengan adanya layanan Trans Pakuan yang sudah berjalan 5 tahun ini maka Pemerintah Kota sudah berupaya meningkatkan pelayanan transportasi kepada masyarakat Kota Bogor.

Tujuan yang kedua adalah mendorong perekonomian daerah. Poin tujuan ini belum tercapai menurut beberapa narasumber yang peneliti wawancarai. Angka pertumbuhan ekonomi Kota Bogor memang tinggi, yaitu mencapai 6,02% pada tahun 2009 dan meningkat lagi menjadi 6,11% pada tahun 2011. Namun menurut Bapak Yudha, Kepala Bagian Perekonomian Sekretariat Utama Pemerintah Kota Bogor, pertumbuhan ekonomi yang pesat ini lebih disebabkan oleh makin banyaknya tingkat belanja konsumsi masyarakat Kota Bogor, bukan karena pengembangan fasilitas umum. Belanja konsumsi yang makin meningkat ini juga diakibatkan oleh semakin bertambahnya warga Kota Bogor.

“Lalu mengenai yang mendorong perekonomian daerah itu sama saja, belum ada dampak langsungnya. Pertumbuhan ekonomi Kota Bogor itu memang tinggi saat ini, diatas 6% memang. Kalo ngga salah itu 6,11% tahun 2011 lalu. Tapi itu dikarenakan tingkat belanja konsumsi masyarakat yang semakin tinggi karena jumlah penduduk Kota Bogor juga semakin banyak. Tahun 2012 ini saja kan diperkirakan sudah

mencapai lebih dari 1 juta jiwa.” (Wawancara dengan Yudha, Bagian Perekonomian Pemerintah Kota Bogor, tanggal 23 Mei 2012)

Pernyataan diatas senada dengan pernyataan Bapak Fajar Delli dari PD Jasa Transportasi.

“Terus tujuannya yang kedua itu mendorong perekonomian daerah, ya dampak dari Trans Pakuan ini terhadap Trans Pakuan sendiri memang ngga secara langsung dan belum terlihat ya. Waktu penentuan tujuan-tujuan di Perda itu kan maksudnya tujuan ini adalah Trans Pakuan itu nantinya akan meningkatkan daya tarik ekonomi Kota Bogor. Pembangunan sarana transportasi ekonomi yang baik kan juga bisa meningkatkan daya tarik ekonomis.” (Wawancara dengan Fajar Delli, PD Jasa Transportasi, tanggal 24 Mei 2012)

Berdasarkan kedua pernyataan informan diatas, dapat disimpulkan bahwa poin tujuan kedua yaitu mendorong perekonomian daerah ini belum tercapai. Sulit sekali untuk melihat bagaimana tingkat perekonomian suatu daerah bisa didorong oleh pembangunan fasilitas transportasi

Untuk poin tujuan yang ketiga yaitu menunjang pembangunan ini saling berhubungan dengan poin keempat tujuan kebijakan Trans Pakuan yaitu sebagai sumber Pendapatan Asli Daerah (PAD). Untuk menilai tercapai atau tidaknya dapat dilihat dari berkembang atau tidaknya divisi usaha yang dikelola oleh PD Jasa Transportasi yaitu Trans Pakuan, Bengkel, dan Derek. Kenyataannya dari laporan keuangan periode 2007-2010, PD Jasa Transportasi belum bisa memperoleh keuntungan karena selain Trans Pakuan yang terus merugi, divisi usaha lainnya tidak berkembang. Tidak berkembangnya divisi-divisi usaha lain yaitu usaha bengkel dan derek ini menurut Bapak Fajar Delli, Direktur Satuan Pengawasan Intern Perusahaan Daerah Jasa Transportasi dikarenakan oleh kurangnya sumber daya manusia di PDJT sendiri.

“Jadi banyak yang menyebabkan jadi begini ya, pertama kami kekurangan SDM untuk mengembangkan dan mengelola divisi-divisi usaha lain. Yang udah berjalan sendiri baru bengkel, itupun belum maksimal dan belum menghasilkan profit. Jadi bengkel lebih dimanfaatkan untuk internal aja. Untuk perbaikan atau perawatan

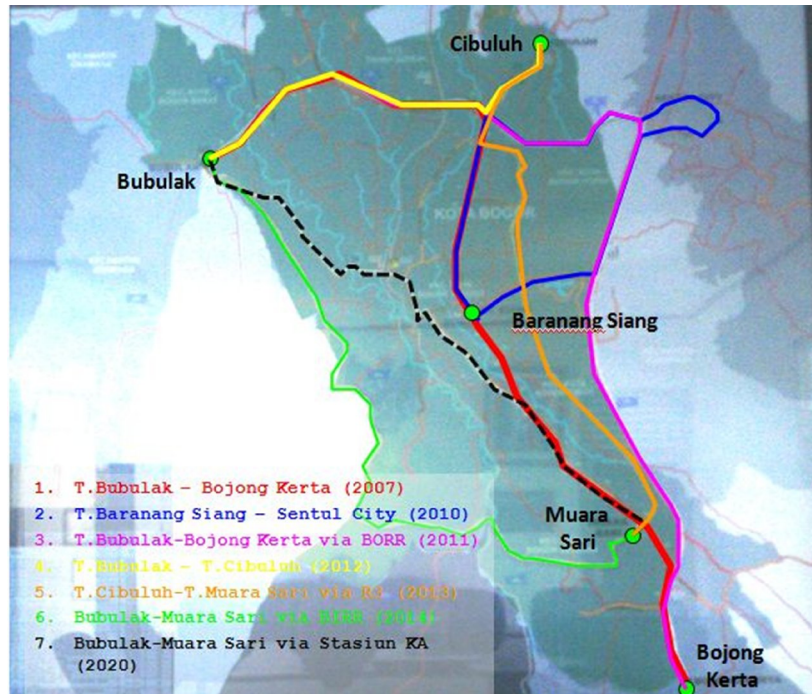
armada Trans Pakuan sendiri. Sementara untuk derek kita kalah bersaing dengan usaha derek jalan tol. Kemudian juga bisa dibilang usaha derek ini kan sulit untuk dapat pelanggannya. Kejadian kecelakaan atau mobil rusak itu kan jarang banget” (Wawancara dengan Fajar Delli, PD Jasa Transportasi, tanggal 24 Mei 2012)

Jadi, poin ketiga dan keempat tujuan kebijakan Trans Pakuan belum tercapai karena PD Jasa Transportasi sebagai pengelola Trans Pakuan belum berkontribusi memberikan Pendapatan Asli Daerah untuk Kota Bogor. Belum tercapainya tujuan ketiga ini dikarenakan PDJT sebagai pengelola Trans Pakuan belum bisa mencapai tujuan yang keempat yaitu memberikan kontribusi dalam bentuk PAD (Pendapatan Asli Daerah). Hal ini disebabkan oleh tidak berkembangnya divisi-divisi usaha yang dikelola PD Jasa Transportasi yaitu usaha bengkel dan derek. Ini diperparah lagi oleh jasa Trans Pakuan yang terus merugi.

Poin kelima tujuan kebijakan Trans Pakuan adalah menyelenggarakan kemanfaatan umum. Kemanfaatan umum ini bisa tercapai jika kebijakan Trans Pakuan sudah memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi seluruh masyarakat Kota Bogor. Bapak Abdul Haris dari Bappeda Kota Bogor mengemukakan penentuan poin tujuan kebijakan ini:

“Jadi soal menyelenggarakan kemanfaatan umum ini Pemerintah Kota, Bappeda dan DPRD sepakat kalo Trans Pakuan ini bertujuan untuk memberikan manfaat bagi kepentingan umum, dalam hal ini transportasi di Kota Bogor. Jadi manfaatnya bisa diterima oleh seluruh warga Kota Bogor.” (Wawancara dengan Abdul Haris, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor, tanggal 1 Juni 2012)

Kenyataannya saat ini dengan jumlah Koridor yang hanya ada 3, layanan Trans Pakuan belum bisa dirasakan oleh seluruh masyarakat Kota Bogor. Tetapi, jika koridor-koridor selanjutnya sudah dibangun dan beroperasi penuh, maka manfaat layanan Trans Pakuan akan bisa dijangkau oleh seluruh warga Kota Bogor. Rencana pembangunan koridor baru ini bisa dilihat pada gambar di bawah ini:



Gambar 5.33 Rencana Pengembangan Koridor Trans Pakuan

Sumber: Diolah Peneliti

Seperti yang bisa dilihat pada gambar di atas, hanya Koridor Baranang Siang – Sentul City yang sudah direalisasikan, yaitu yang saat ini menjadi Koridor III (Cidangiang – Bellanova). Layanan Trans Pakuan diharapkan baru akan menjangkau seluruh Kota Bogor pada tahun 2020.

5.3.3 Dimensi Efisiensi

Pada dimensi ini, yang dinilai adalah terjangkaunya biaya dari pembuatan kebijakan hingga pelaksanaan kebijakan. Ketika Pemerintah Kota Bogor merancang kebijakan Trans Pakuan, Pemerintah Kota Bogor diuntungkan dengan adanya hibah 10 unit bus dari Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan pada tahun 2006, kemudian pada tahun 2008 Kota Bogor mendapat tambahan hibah lagi sebanyak 20 unit bus. Oleh karena itu, menurut Bapak Abdul Haris dari Bappeda Kota Bogor, untuk merancang dan membuat kebijakan Trans Pakuan ini Pemerintah Kota Bogor hanya memanfaatkan hibah dari Pemerintah Pusat untuk mengembangkan Sistem Angkutan Umum Massal di Kota Bogor.

“Kalo dilihat dari segi biaya ya pembuatan kebijakan Trans Pakuan ini bisa dibbilang ngga begitu besar. Karena kita kan memanfaatkan hibah dari Ditjen Hubdat. Pemkot hanya keluar biaya untuk pembangunan shelternya Koridor I yang memang menggunakan APBD Kota Bogor. Kalo shelter Koridor II dan III itu malah kita bisa melobi supaya dibantu sepenuhnya oleh APBN pusat melalui satker Provinsi Jawa Barat.”
(Wawancara dengan Abdul Haris, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor, tanggal 1 Juni 2012)

Berdasarkan pernyataan di atas dapat dilihat bahwa sesungguhnya Pemerintah Kota Bogor sangat terbantu oleh Pemerintah Pusat dalam mengembangkan Trans Pakuan ini berupa bantuan armada bus dan dana untuk membangun shelternya. Oleh karenanya dalam perancangan kebijakan Trans Pakuan ini Pemerintah Kota Bogor dapat memenuhi efisiensi dalam anggaran.

Pada tahap pelaksanaan kebijakan, bisa dilihat ketidak efisienan karena kebijakan Trans Pakuan ini membebani APBD Kota Bogor. Biaya yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Bogor untuk modal awal Trans Pakuan pada tahun 2007 sejumlah Rp 6.631.850.400. Pada tahun yang sama, APBD Kota Bogor sedang mengalami defisit Rp 47,394 milyar. Meskipun begitu dana penyertaan untuk modal ini tetap harus disetorkan karena secara legal telah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007.

Seiring dengan bertambahnya Koridor Trans Pakuan, jumlah yang akan diterima oleh PD Jasa Transportasi meningkat lagi Rp 30 milyar, tetapi pencairannya baru akan lunas hingga 10 tahun kedepan, dihitung dari tahun pertama beroperasinya Trans Pakuan yaitu tahun 2007. Pelunasannya sendiri ditargetkan selesai pada tahun 2017. Hal ini sudah ditetapkan dalam Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 11 Tahun 2008. Pencairan dana penyertaan secara bertahap ini dimaksudkan agar tidak terlalu membebani APBD Kota Bogor yang mengalami defisit setiap tahunnya. Pada tahun 2012 ini saja diperkirakan APBD Kota Bogor akan mengalami defisit sekitar Rp 70 milyar.

Dilihat dari sisi PDJT sendiri dapat terlihat ketidak-efisienan pengelolaan divisi-divisi usaha PDJT. Divisi-divisi usaha seperti usaha bengkel dan derek ini dimaksudkan agar PDJT bisa berkembang dan mandiri. Bapak Hashby, Kepala

Subbagian Pengkajian dan Dokumentasi Sekretariat Utama Pemerintah Kota Bogor, mengemukakan alasan dibentuknya Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) oleh Pemerintah Kota Bogor:

“Kan begini, salah satu tujuan dibentuknya BUMD itu kan adalah dia untuk memberikan pelayanan. Karena kalo dikelola sendiri, kasarnya ngga ke-tekel lah, ngga bisa di-handel lah. Contohnya ya kita kan ngga mungkin bikin air minum ngurusin air minum, makanya dibentuklah BUMD sebagai semi-quasi nya pemerintah kota. Jadi selain juga aspek bahwa dia profit-oriented, tapi juga dia itu unsur pelayanannya itu betul-betul ada. Makanya dia semi-quasi kan, jadi tidak murni pure profit-oriented tapi juga ada unsur pelayanannya. Makanya kemudian tarifnya pun harus dikoordinasikan, ketika dia ada penyesuaian tarif dia harus dikoordinasikan dengan DPRD, apakah tarif segini nanti dia akan berimplikasi dengan daya beli/kemampuan masyarakat. Jadi sebetulnya, karena memang perusahaan ini boleh dibilang masih bayi ya, lain dengan PDAM yang udah lebih dulu, jadi ya kasarnya itu kita rugi dulu ngga apa-apa. Tapi paling tidak dari sisi kebijakan transportasi kita terbantu, pengurangan angkot, pengalihan moda, sebagai feeder. Jadi ibaratnya ada beberapa tugas yang berkurang dengan adanya Trans Pakuan ini.”
(Wawancara dengan N. Hashby, Bagian Hukum Pemerintah Kota Bogor, tanggal 23 Mei 2012)

Senada dengan pernyataan diatas, Bapak Agus Suprpto, Kepala Subbagian Perencanaan dan Pelaporan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor, berpendapat bahwa:

“Nah BUMD sendiri akan sangat bagus sebetulnya, seperti pada PDJT ini sebetulnya punya beberapa segmen usaha Trans Pakuan, bengkel dan lain-lain. Tujuannya apa, karena itu tadi, Trans Pakuan ini kan sebagai layanan umum kepada masyarakat. Nah untuk menutupi kerugian yang ditimbulkan, karena kan kita tahu kalo yang bersifat layanan ini sulit untungnya, PDJT itu bisa subsidi silang dari segmen usaha lainnya. Kenyataannya, jalan tidak yang lain? Ngga kan? Justru disitulah yang salah. Jadi dulu itu dia tujuan kita mendirikan BUMD,

tetep kita mengedepankan layanan umum, sekaligus PDJT juga bisa menghidupi diri sendiri dan juga bisa menghasilkan PAD. Kan masalahnya kreatifitas aja mas, bagaimana PDJT ini bisa mencari peluang.” (Wawancara dengan Agus Suprpto, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tanggal 25 Mei 2012)

Sesuai dengan kedua pernyataan diatas, dengan membentuk segmen usaha selain Trans Pakuan ini diharapkan terjadi subsidi silang yang bisa menutupi kerugian yang dialami Trans Pakuan. Tapi kenyataannya yang terjadi adalah segmen-segmen usaha yang ada malah tidak berkembang dan justru semakin membebani kondisi keuangan PDJT sendiri. Kerugian yang dialami PDJT ini kembali dapat dilihat pada Tabel 5.1 yang sudah peneliti tampilkan pada subbab sebelumnya.

Seperti yang dapat dilihat dari tabel tersebut, Jasa Derek sebagai salah satu segmen usaha pada PDJT tidak memberikan kontribusi yang signifikan untuk pendapatan bagi PDJT. Pandapatan segmen usaha derek paling tinggi diperoleh pada tahun 2008 sejumlah Rp 1.175.000. Segmen usaha bengkel sendiri hingga saat ini belum berkembang, sehingga tidak dimasukkan dalam neraca keuangan di Tabel 5.1.

Beberapa narasumber yang peneliti wawancarai berpendapat bahwa semestinya segmen usaha bengkel ini adalah lahan yang sangat bagus untuk dikembangkan. Seperti misalnya Bapak Hashby, Kepala Subbagian Pengkajian dan Dokumentasi Sekretariat Utama Pemerintah Kota Bogor, yang berpendapat bahwa segmen usaha bengkel milik PDJT ini bisa dimanfaatkan untuk perawatan kendaraan dinas milik Pemerintah Kota Bogor.

“Saya sendiri pernah ngobrol dengan pak Dirut PDJT ini, saya push gitu, bapak ini punya divisi bengkel loh pak. Liat bengkel kan ngga ada yang sepi, at least PDJT jadi bengkel kita saja. Dinas kebersihan itu punya banyak armada truk sampah, belum lagi mobil-mobil dinas, kalo ngga salah anggarannya di DKP itu sampe 6 milyar buat pemeliharaan kendaraan. Setiap tahun, sudah pasti itu, marjinnya bisa dapat 20-30%, belum lagi kalo jadi bengkel umum itu. Itu artinya peluang-peluang seperti itu sebetulnya bisa dikembangkan, kami dalam beberapa forum

selalu bicara begitu.” (Wawancara dengan N. Hashby, Bagian Hukum Pemerintah Kota Bogor, tanggal 23 Mei 2012)

Menurut PD Jasa Transportasi seperti yang telah dikemukakan sebelumnya, usaha bengkel ini tidak berjalan karena kurangnya SDM yang bisa mengelola bengkel. Sehingga bengkel milik PDJT ini lebih difokuskan untuk urusan internal saja yaitu hanya pada perawatan armada bus Trans Pakuan.

“Jadi banyak yang menyebabkan jadi begini ya, pertama kami kekurangan SDM untuk mengembangkan dan mengelola divisi-divisi usaha lain. Yang udah berjalan sendiri baru bengkel, itupun belum maksimal dan belum menghasilkan profit. Jadi bengkel lebih dimanfaatkan untuk internal aja. Untuk perbaikan atau perawatan armada Trans Pakuan sendiri. Sementara untuk derek kita kalah bersaing dengan usaha derek jalan tol. Kemudian juga bisa dibilang usaha derek ini kan sulit untuk dapat pelanggannya. Kejadian kecelakaan atau mobil rusak itu kan jarang banget.” (Wawancara dengan Fajar Delli, PD Jasa Transportasi, tanggal 24 Mei 2012)

Bapak Agus Suprpto, Kepala Subbagian Perencanaan dan Pelaporan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor memiliki pendapat yang berbeda. Menurutnya permasalahan mengapa segmen usaha PDJT ini tidak berkembang disebabkan oleh manajemen PDJT sendiri.

“Ya kalo kita tadi bicara mengenai segmen usaha lainnya tidak dijalankan, ya permasalahannya ada di manajemennya. Manajemennya udah memahami itu semua atau belum, segmen-segmen bisnis, business plan-nya ada dan udah jalankan atau belum, kemudian perdanya sendiri sudah dijalankan atau belum. Kan jelas-jelas tertera di perdanya kalo PDJT itu juga punya segmen usaha selain Trans Pakuan. Memang segmen-segmen tersebut saling berlawanan, tetapi bisa saling menunjang dong.” (Wawancara dengan Agus Suprpto, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tanggal 25 Mei 2012)

Pendapat berbeda dikemukakan oleh pengamat transportasi perkotaan Darmaningtyas. Beliau berpendapat bahwa salah satu penyebab rendahnya kualitas layanan Trans Pakuan adalah tidak adanya fokus dalam pengelolaan

usaha. Seharusnya BUMD yang mengelola moda transportasi massal tidak memerlukan divisi atau segmen usaha lainnya. Adanya divisi usaha selain Trans Pakuan bisa memberikan berbagai macam konsekuensi. Jika divisi usaha lainnya merugi, maka akan menambah biaya operasional yang harus ditanggung oleh perusahaan. Sedangkan jika divisi usaha lainnya justru menguntungkan dan keuntungan yang diperolehnya untuk mensubsidi divisi Trans Pakuan, di masa mendatang akan terjadi penolakan yang kuat dari orang-orang yang bekerja pada divisi yang menguntungkan, hingga akhirnya bisa saja divisi Trans Pakuan malah ditutup.

*“Itu tadi yang saya katakan, justru disitu kesalahannya. Kesalahannya itu justru ketika ada divisi lain, yang itu diharapkan bisa saling menunjang gitu toh. Semacam memberikan subsidi silang. **Semestinya fokusnya adalah di bisnis Trans Pakuan ini saja. Yang harus dipikirkan adalah, bagaimana mengkapitalisasi keberadaan Trans Pakuan.** Sehingga secara ekonomis itu bisa memberikan profit. Bukan membuat divisi usaha lain, ibaratnya ini kalo untung mensubsidi yang lain gitu toh. Itu dari berbagai pengalaman tidak akan bisa berjalan dengan mulus. Kenapa, begitu yang satu katakanlah memperoleh keuntungan besar, maka orang-orang yang bekerja di bidang tersebut tidak akan pernah rela keuntungannya untuk mensubsidi divisi yang merugi. Awal-awal mungkin iya, bisa, tapi lama-lama akan melawan. Malah mereka akan minta divisi yang rugi itu ditutup saja. Jadi masalahnya bukan pada bentuk organisasi, sudah tepat itu jadi BUMD. Tapi bagaimana caranya mengkapitalisasi dan mengoptimalkan supaya bisa memperoleh keuntungan. Karena bentuk BUMD ini, banyak cara yang bisa dipakai untuk memperoleh keuntungan. Salah satunya adalah iklan, seperti di bisnya dan haltenya. Jadi tidak cuma mengandalkan dari tiket saja.”* (Darmaningtyas, Institut Studi Transportasi, tanggal 19 Juni 2012)

Lebih lanjut lagi, Bapak Darmaningtyas juga menekankan bahwa sesungguhnya menjadikan BUMD sebagai pengelola Trans Pakuan sudah merupakan langkah yang tepat. Yang harus menjadi bahan evaluasi bagi

Pemerintah Kota Bogor adalah kelanjutan divisi-divisi usaha yang juga dikelola oleh PD Jasa Transportasi.

“Jadi logikanya begini, kalo pembentukan BUMD itu setelah ada Trans Pakuan, dengan harapan BUMD bisa mengelola Trans Pakuan. Maka fokusnya itu semestinya bagaimana mengkapitalisasi keberadaan Trans Pakuan ini supaya untung. Tetapi kalo BUMD-nya ada duluan lalu Trans Pakuan datang, lalu BUMD menjadikan Trans Pakuan ini sebagai bidang usaha, ya ngga apa-apa. Karena BUMD-nya kan sudah established dan sudah mapan duluan. Kalo di Bogor kan kasusnya yang pertama, maka dari itu lebih baik yang difokuskan adalah bagaimana mengembangkan Trans Pakuan. Bukannya oh coba bisnis di sana-sini, supaya bisa meng-cover Trans Pakuan. Salah itu. Sudah banyak contoh seperti itu yang gagal.” (Wawancara dengan Darmaningtyas, Institut Studi Transportasi, tanggal 19 Juni 2012)

Berdasarkan pemaparan informan-informan di atas dapat dilihat bahwa terjadi ketidakefisienan pada tahap pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan. Dimana Trans Pakuan yang seharusnya bisa dioptimalisasikan untuk memperoleh keuntungan malah terus-menerus merugi karena kurangnya kemampuan PD Jasa Transportasi dalam mengembangkan pendapatan diluar tiket. Kerugian juga semakin diperparah oleh semakin meningkatnya biaya operasional dan tidak berkembangnya divisi usaha bengkel dan derek.

5.3.4 Dimensi Kecukupan

Dimensi ini dinilai berdasarkan efektivitas dan efisiensi kebijakan jika dibandingkan dengan alternatif kebijakan lainnya. Jika dilihat dari sisi Pemerintah Kota Bogor, terdapat berbagai kebijakan yang bertujuan untuk mengatasi masalah transportasi di Kota Bogor selain mengembangkan Trans Pakuan, yaitu kebijakan penataan angkutan kota dengan sistem shift, dan mengurangi jumlah angkutan perkotaan yang masuk ke tengah kota dengan pembangunan terminal batas. Sehingga angkutan perkotaan dari luar wilayah Kota Bogor hanya sampai di terminal batas, dan perjalanan dilanjutkan dengan menggunakan angkutan kota.

Perlu peneliti jelaskan bahwa terdapat perbedaan makna antara Angkutan Kota dengan Angkutan Perkotaan. Walaupun keduanya seringkali sama-sama disingkat penyebutannya menjadi “Angkot”. Angkutan Kota adalah angkutan yang trayeknya hanya melayani dalam kota saja, dan izinnya diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Kota. Dilain pihak, Angkutan Perkotaan adalah angkutan yang trayeknya antar wilayah, dan izinnya diterbitkan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat. Seperti yang kita ketahui bahwa urusan antar wilayah menjadi kewenangan pemerintah pusat, dalam hal ini Pemerintah Provinsi, sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Otonomi Daerah. Di Kota Bogor sendiri terdapat perbedaan yang jelas diantara angkutan kota dan angkutan perkotaan ini selain dari nomor trayek, yaitu dengan pembedaan warna. Angkutan kota, yaitu yang trayeknya hanya didalam kota berwarna dasar hijau dengan selempang warna dibagian bawah. Ada warna biru tua, biru muda, ungu, oranye, kuning, merah, abu-abu, coklat, putih, dan merah marun. Untuk angkutan perkotaan sendiri, yaitu yang trayeknya melayani antar wilayah dari wilayah Kabupaten Bogor warnanya hijau polos atau biru polos tanpa selempang warna.

Angkot seringkali disebut-sebut sebagai penyebab utama kemacetan di Kota Bogor. Kota Bogor pun selain dijuluki sebagai kota hujan juga dijuluki kota sejuta angkot. Faktanya di lapangan, jumlah angkutan kota yang trayeknya hanya di dalam kota berjumlah 3.412 unit yang terbagi-bagi menjadi 23 trayek. Sementara itu, angkutan perkotaan yang trayeknya melayani antar wilayah berjumlah 4.644 unit dengan jumlah trayeknya hanya 10 trayek saja.

Pemerintah Kota Bogor sendiri sudah mengupayakan pengurangan jumlah angkutan kota yang beroperasi dengan mencabut izin trayek 94 unit angkutan kota sejak tahun 2007 hingga sekarang. Pada tahun 2007 tercatat angkutan kota yang beroperasi sebanyak 3.516 unit dan memasuki tahun 2010 hingga sekarang telah berkurang menjadi 3.412 unit saja. Pengurangan ini akan terus dilanjutkan sejalan dengan pengembangan koridor-koridor baru Trans Pakuan. Pengurangan jumlah angkot ini juga merupakan bagian dari strategi reduksi angkutan perkotaan (AKDP) yang beroperasi di Koridor Trans Pakuan. Terdapat 3 strategi yang diambil oleh Pemerintah Kota Bogor (Bahan Presentasi DLLAJ, 2011):

1. Penghapusan Bemo. Langkah ini bahkan sudah dimulai sejak tahun 2006, sebanyak 155 unit bemo tidak diperpanjang lagi izinnya dan pengemudinya dialihkan ke angkutan kota.
2. Pengalihan kendaraan ke trayek yang kekurangan kendaraan dan ke trayek pengembangan. Ini adalah program lanjutan dari penghapusan bemo.
3. Pencabutan izin trayek/izin usaha melalui:
 - a. Mekanisme sanksi administrasi, sejumlah 94 kendaraan angkutan kota
 - b. Konversi kendaraan dari angkutan kota-perkotaan AKDP menjadi Trans Pakuan
 - c. Pembelian/penggantian/kompensasi

Selain dengan langkah pengurangan izin trayek diatas, Pemerintah Kota Bogor juga menerapkan kebijakan sistem shift angkutan kota yang bertujuan untuk mengurangi jumlah angkutan kota yang beroperasi. Menurut DLLAJ sendiri, kondisi yang terjadi di Kota Bogor saat ini bukanlah *oversupply* atau kelebihan penawaran, melainkan *underdemand*, yaitu kondisi dimana permintaannya lebih sedikit daripada penawaran. Hal ini dikemukakan oleh Bapak Agus Suprpto, Kepala Subbagian Perencanaan dan Pelaporan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor:

“Jadi begini, kalo kebijakan shift angkot itu dilaksanakan karena di Kota Bogor ini yang terjadi bukan oversupply, melainkan underdemand. Permintaannya rendah. Karena yang terjadi bukan angkutannya yang semakin bertambah, tetapi jumlah penumpangnya yang semakin menurun. Kenapa menurun, karena pertumbuhan kendaraan bermotor pribadi yang tinggi di sini. Akhirnya kan banyak terjadi kemacetan di simpang atau titik-titik tertentu akibat angkot yang ngetem berhenti nungguin penumpang. Dalam menyikapi itu, harus diseimbangkan supply dan demand-nya. Jadi yang diambil disini adalah mengurangi jumlah supply, bisa dengan mencabut izin. Tetapi kan ngga semudah itu mencabut izin, ini juga urusan perut. Ya akhirnya dibuatlah kebijakan shift angkot, untuk mengendalikan jumlah angkot yang beroperasi dengan pola digilir. Jadi kebijakan shift ini adalah cara yang sifatnya incidental.”

(Wawancara dengan Agus Suprpto, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor, tanggal 25 Mei 2012)

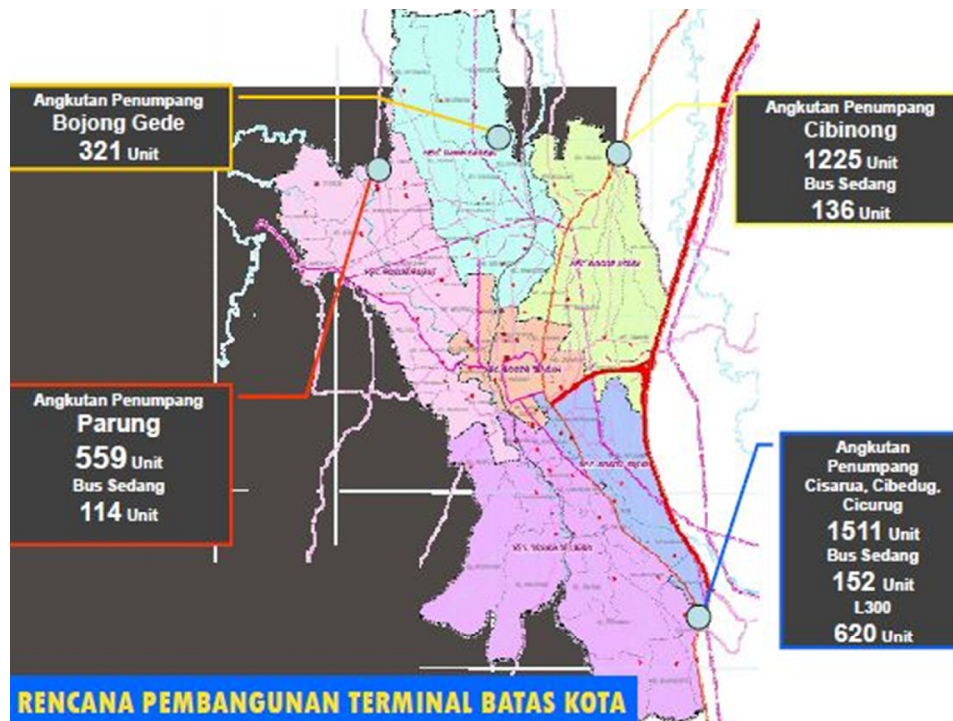
Jadi, menurut DLLAJ yang terjadi di Kota Bogor ini bukannya angkutan kota yang terlalu banyak melainkan penumpangnya yang lebih sedikit daripada daya angkut angkutan kota Bogor. Hal ini disebabkan oleh kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi daripada kendaraan umum. Taraf hidup masyarakat yang makin tinggi menyebabkan daya beli masyarakat meningkat sehingga masyarakat banyak yang membeli kendaraan bermotor baik roda dua maupun roda empat. Proses pembelian dan kepemilikan kendaraan bermotor pun saat ini sangat mudah dengan uang muka yang murah dan cicilan yang ringan. Oleh karena itu, kebijakan shift angkutan kota ini bertujuan mengurangi jumlah angkutan kota yang beroperasi agar *load factor*-nya meningkat, tidak perlu ngetem dan berebut penumpang.

Untuk mengurangi jumlah angkutan perkotaan dari luar wilayah Kota Bogor, Pemerintah Kota Bogor berencana untuk membangun terminal batas. Pihak Organda Kota Bogor yang menaungi pengusaha angkutan kota Bogor mendukung rencana kebijakan pembangunan terminal batas kota ini. Bapak Parid Wahdi, Sekretaris Organda DPC Kota Bogor menyatakan bahwa:

“Pada dasarnya kami ini mendukung pembangunan terminal batas ini, kebijakan-kebijakan yang akan dilakukan pemerintah kota, demi kemajuan anggota kami. Ya kalo memang itu dimaksudkan untuk memperbaiki transportasi ya kita mendukung. Pemerintah sebagai regulator kan berperan untuk menyediakan sarana dan prasarana, sedangkan kami ini kan operator yang menyediakan armada atau kendaraan untuk angkutan umum. Jadi kami memang harus mendukung kebijakan-kebijakan pemerintah kota.” (Wawancara dengan Parid Wahdi, Organda Kota Bogor, tanggal 7 Juni 2012)

Lebih jauh lagi, Bapak Parid juga mengemukakan bahwa sesungguhnya rencana pembangunan terminal batas kota ini sudah ada dari sejak tahun 80-an. Pada waktu itu merupakan kesepakatan bersama antara Pemerintah Kota Bogor dengan Pemerintah Kabupaten Bogor.

Lokasi-lokasi pembangunan terminal batas ini dapat dilihat pada gambar dibawah ini:



Gambar 5.34 Rencana Pembangunan Terminal Batas Wilayah di Kota Bogor

Sumber: Data DLLAJ Kota Bogor, 2011

Seperti yang terlihat pada gambar diatas, penempatan terminal batas ini bertujuan untuk mengurangi masuknya angkutan perkotaan AKDP dari luar wilayah Kota Bogor. Untuk penumpang yang ingin melanjutkan perjalanan ke pusat kota bisa melanjutkannya dengan Trans Pakuan ataupun angkutan trayek dalam kota. Terminal batas kota yang berlokasi di Bojong Kerta, Ciawi akan dijadikan pemberhentian/transit angkutan perkotaan dari arah Cisarua, Cibedug, Cicurug, dan Cianjur. Terminal batas kota yang berlokasi di Bubulak akan menjadi pemberhentian/transit angkutan perkotaan dari arah Parung, Bantar Kaming, dan Bojonggede. Lalu terminal batas kota yang berlokasi di Tanah Baru akan menjadi pemberhentian/transit angkutan perkotaan dari arah Cibinong dan Depok.

Diantara keempat terminal tersebut yang lebih dahulu akan diprioritaskan untuk dibangun adalah terminal di Tanah Baru. Hal ini dikemukakan oleh Bapak

Abdul Haris, Staf Bidang Fisik Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor:

“Lalu juga ada rencana memindahkan Terminal Baranangsiang ke wilayah tanah baru, tetapi jalan yang menghubungkan terminal di Tanah Baru ini ke tol Jagorawi kan belum siap. Lebarnya hanya 5 meter, jadi mesti dilebarkan dulu. Memang keunggulan Baranang siang sendiri kan pas dimukanya tol Jagorawi, tapi pemerintah kota ini pengennya terminal yang melayani antar wilayah, antar kota itu ngga masuk ke jantung kota. Sementara Baranangsiang ini kan terletak di jantung kota Bogor. Untuk yang di Tanah Baru ini sebenarnya aksesnya bagus, bisa diakses dari tol Jagorawi juga dari tol BORR (Bogor Outer Ring Road-Jalan Lingkar Luar Bogor) tapi ya itu, mesti melebarkan jalan dulu di kedua sisi, membebaskan lahannya soalnya di kiri-kanan Jalan Pangeran Sogiri itu kan banyak rumah pemukiman. Realisasinya sendiri kalau dilihat dari master plan-nya, tahun 2016 sudah dimulai pembangunan terminal batas wilayahnya dan jalan inner ring roadnya. Saat ini masih dalam perencanaan dan usaha untuk pembebasan lahan.” (Wawancara dengan Abdul Haris, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor, tanggal 1 Juni 2012)

Terminal di Tanah Baru ini juga merupakan pemindahan Terminal Baranang Siang yang terletak di tengah kota. Lokasi ini cukup strategis karena mempunyai akses langsung ke Jalan Tol Lingkar Luar Bogor (*Bogor Outer Ring Road*). Saat ini masih diupayakan pembebasan lahan dan pelebaran jalan aksesnya yaitu jalan Pangeran Sogiri. Sementara itu, terminal batas yang sudah ada yaitu Terminal Bubulak akan diperluas dan direnovasi sehingga bisa dioptimalkan pelayanannya.

Jadi, kebijakan-kebijakan penanganan masalah transportasi yaitu pengembangan Trans Pakuan, pengurangan jumlah angkutan kota, kebijakan shift angkutan kota dan pembangunan terminal-terminal batas bersifat saling mendukung sesuai dengan grand design transportasi Kota Bogor (Bahan Presentasi DLLAJ, 2011). Bagi Pemerintah Kota Bogor, ketiga kebijakan tersebut bukanlah pilihan yang harus dipilih salah satu, melainkan sebuah kesatuan

kebijakan untuk mengembangkan sarana dan prasarana transportasi yang memadai serta menanggulangi masalah transportasi Kota Bogor.

5.3.5 Dimensi Keadilan

Sarana dan prasarana Trans Pakuan pada Koridor I (Cidangiang – Terminal Bubulak) dibangun dengan menggunakan APBD Pemerintah Kota Bogor. Lokasi shelter-shelternya ditentukan berdasarkan FGD (*Focus Group Discussion*) antara DLLAJ, DPRD dan Organda, seperti yang dikemukakan oleh Bapak Fajar Delli, Direktur Satuan Pengawasan Intern Perusahaan Daerah Jasa Transportasi:

“Pada waktu penentuan shelter tadi, pengusaha-pengusaha angkot diajak dengar pendapat dan FGD. Karena kan waktu menentukan shelter kita juga mesti mempertimbangkan tempat-tempat strategisnya angkot. Waktu itu dilakukannya bersama dengan DLLAJ Organda dan DPRD.” (Wawancara dengan Fajar Delli, PD Jasa Transportasi, tanggal 24 Mei 2012)

Penentuan lokasi shelter ini mempertimbangkan lokasi-lokasi pemukiman, pusat ekonomi, dan juga lokasi-lokasi strategisnya angkutan kota dimana angkutan kota suka ngetem menunggu penumpang. Lokasi ngetem angkutan kota juga diperhitungkan agar posisi berhenti bus Trans Pakuan tidak menambah kemacetan di jalan tersebut. Selain itu, Dinas Perhubungan juga mengadakan *demand survey* untuk mengetahui tingkat permintaan masyarakat terhadap sarana transportasi di wilayah yang dilalui koridor Trans Pakuan.

Bapak Hashby, Kepala Subbagian Pengkajian dan Dokumentasi, Bagian Hukum Sekretariat Utama Pemerintah Kota Bogor, juga mengemukakan lebih jauh proses yang dilalui pada waktu perancangan dan pembuatan kebijakan Trans Pakuan:

“Kita sudah memenuhi prosedur-prosedur, kriteria-kriteria secara normatif yang diperlukan untuk membentuk sebuah peraturan perundang-undangan tingkat daerah ya. Ini ada kajian dulu, kemudian sudah masuk ke prolegda (program legislasi daerah), yang merupakan bentuk kesepakatan antara pemerintah kota dengan DPRD, Bappeda,

DLLAJ dan Dishub. Sudah dibahas bersama-sama melalui pansus, panmus dan sampe paripurna dengan dengar pendapat bersama KKSU dan Organda, sampe disetujui dan berlaku.” (Wawancara dengan N. Hashby, Bagian Hukum Pemerintah Kota Bogor, tanggal 23 Mei 2012)

Proses-proses diatas sudah menunjukkan penerapan keadilan dalam pengembangan sarana Trans Pakuan, dimana semua pihak yang berkepentingan dilibatkan. Pihak-pihak tersebut adalah Pemerintah Kota, Bappeda dan DPRD sebagai inisiator kebijakan, DLLAJ dan Dinas Perhubungan sebagai regulator lalu lintas di Kota Bogor, Organda yang menaungi pengusaha angkutan kota, serta PDJT sendiri sebagai operator Trans Pakuan. Hal ini semua dilakukan agar semua pihak yang terlibat tidak ada yang dirugikan dan semua kepentingan terakomodir.

5.3.6 Dimensi Responsivitas

Pada dimensi ini yang dinilai adalah apakah kebijakan yang diambil sudah sesuai dengan masalah publik. Tujuan awal pembuatan kebijakan Trans Pakuan adalah untuk memecahkan masalah kemacetan di Kota Bogor dengan cara meningkatkan kualitas pelayanan transportasi. Peningkatan kualitas layanan transportasi ini dimaksudkan untuk meningkatkan minat masyarakat Kota Bogor untuk beralih menggunakan angkutan umum daripada menggunakan kendaraan pribadi.

“Begini, waktu itu dalam Perda Nomor 17 Tahun 2004, tentang, apa itu, Rencana strategis Kota Bogor 2005-2009. Nah, salah satu goal-nya adalah peningkatan pelayanan sistem angkutan, dan mengurangi kawasan kemacetan di dalam kota. Lalu kebetulan pada tahun 2005 Ditjen Perhubungan Darat mau memberikan hibah 10 unit bus buat Bogor dan Bandung. Tapi serah terimanya sendiri tahun 2006 ya kan. Nah dari situlah kita memutuskan untuk memanfaatkan bus hibah itu buat mengembangkan Trans Pakuan. Waktu itu dengan pertimbangan bahwa bus bisa mengangkut lebih banyak penumpang dan lebih nyaman, karena ada AC-nya. Selain itu kan dengan SAUM itu lebih aman dan nyaman karena berhentinya ngga sembarangan. Tentunya ini juga bisa sekaligus menata transportasi di Kota Bogor.” (Wawancara dengan N. Hashby,

Bagian Hukum Sekretariat Utama Pemerintah Kota Bogor, tanggal 23 Mei 2012)

Pernyataan di atas menunjukkan bahwa kebijakan Trans Pakuan dibuat berdasarkan Renstra Kota Bogor yang salah satu sarasannya adalah mengurangi kawasan kemacetan di dalam Kota Bogor. Selain kebijakan Trans Pakuan, ada kebijakan sistem shift angkutan kota dan pembangunan terminal batas yang juga bertujuan untuk mengurangi jumlah angkutan kota dan angkutan perkotaan yang beroperasi di jalanan Kota Bogor.

5.3.7 Dimensi Ketepatan

Dimensi ini digunakan untuk menilai/mengevaluasi implementasi dari kebijakan Trans Pakuan ini apakah hasil kebijakan tersebut memberikan manfaat bagi seluruh masyarakat. Indikatornya antara lain adalah ketepatan target/sasaran kebijakan, ketepatan tujuan kebijakan, serta adanya manfaat yang diterima oleh setiap pihak yang terlibat dalam kebijakan tersebut.

Pada kebijakan Trans Pakuan ini, pihak yang terlibat dan yang berkepentingan adalah Pemerintah Kota Bogor, PD Jasa Transportasi, masyarakat, dan pihak swasta khususnya pengusaha angkutan kota. Semua informan dari Pemerintah Kota Bogor, DLLAJ, dan Bappeda yang telah diwawancarai oleh peneliti menyatakan bahwa target/sasaran dan tujuan kebijakan sudah tepat. Target/sasaran kebijakannya yaitu melayani kebutuhan pelayanan bidang usaha transportasi kepada masyarakat sudah menunjukkan bahwa pemerintah ingin meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dengan mengembangkan Sistem Angkutan Umum Masal (SAUM) dalam bentuk Trans Pakuan.

Untuk tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan sendiri, dapat dilihat bahwa tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan ini terlalu berorientasi pada sisi ekonomis. Tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan ini adalah sebagai berikut:

- a. Meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat
- b. Mendorong perekonomian daerah
- c. Menunjang pembangunan daerah
- d. Sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah

e. Menyelenggarakan kemanfaatan umum

Dapat dilihat bahwa dari kelima poin tujuan diatas, yang menyentuh sisi pelayanan publik hanyalah pada poin pertama. Keempat poin berikutnya semuanya terfokus pada masalah ekonomi. Bagi pemerintah kota sendiri tujuan-tujuan tersebut sudah tepat, karena sudah sejalan dengan langkah menjadikan BUMD sebagai pengelola Trans Pakuan. Bapak Hashby, Kepala Subbagian Pengkajian dan Dokumentasi, Bagian Hukum Sekretariat Utama Pemerintah Kota Bogor menyatakan bahwa:

“Kita ingin menjadi perusahaan daerah. Supaya apa, supaya dia bisa otonomi mengelola keuangannya sendiri. Kita ingin perusahaan daerah ini berkembang, dapat mengakomodir kebutuhan, kan begini, salah satu tujuan dibentuknya BUMD itu kan adalah dia untuk memberikan pelayanan. Karena kalo dikelola sendiri, kasarnya ngga ke-tekel lah, ngga bisa di-handel lah. Contohnya ya kita kan ngga mungkin bikin air minum ngurusin air minum, makanya dibentuklah BUMD sebagai semi-quasi-nya pemerintah kota. Jadi selain juga aspek bahwa dia profit-oriented, tapi juga dia itu unsur pelayanannya itu betul-betul ada. Makanya dia semi-quasi kan, jadi tidak murni pure profit-oriented tapi juga ada unsur pelayanannya. Okelah, ngga apa-apa Trans Pakuan merugi. Tapi di sisi lain, itu bisa di-backup oleh divisi-divisi yang lainnya. Bengkel, derek, gitu kan.” (Wawancara dengan N. Hashby, Bagian Hukum Pemerintah Kota Bogor, tanggal 23 Mei 2012)

Senada dengan pernyataan diatas, Bapak Agus Suprpto, Kepala Subbagian Perencanaan dan Pelaporan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pemerintah Kota Bogor menyatakan bahwa:

“Nah BUMD sendiri akan sangat bagus sebetulnya, seperti pada PDJT ini sebetulnya punya beberapa segmen usaha Trans Pakuan, bengkel dan lain-lain. Tujuannya apa, karena itu tadi, Trans Pakuan ini kan sebagai layanan umum kepada masyarakat. Nah untuk menutupi kerugian yang ditimbulkan, karena kan kita tahu kalo yang bersifat layanan ini sulit untungnya, PDJT itu bisa subsidi silang dari segmen usaha lainnya. Kenyataannya, jalan tidak yang lain? Ngga kan? Justru disitulah yang

salah. Jadi dulu itu tujuan kita mendirikan BUMD, tetep kita mengedepankan layanan umum, sekaligus PDJT juga bisa menghidupi diri sendiri dan juga bisa menghasilkan PAD. Kan masalahnya kreatifitas aja mas, bagaimana PDJT ini bisa mencari peluang.” (Agus Suprpto, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Bogor)

Bappeda sendiri juga mendukung langkah menjadikan BUMD sebagai pengelola Trans Pakuan ini karena dengan dibentuknya Badan Usaha, diharapkan nantinya tidak terlalu memberatkan APBD Kota Bogor karena badan usaha bisa fleksibel mengembangkan usahanya sendiri. Jika BUMD bisa berkembang dan memperoleh keuntungan, nantinya diharapkan bisa berkontribusi untuk Pendapatan Asli Daerah Kota (PAD) Bogor.

Kenyataannya, seperti yang telah dikemukakan sebelumnya bahwa segmen-segmen usaha PD Jasa Transportasi belum berkembang sehingga malah memperbesar kerugian yang diderita oleh PD Jasa Transportasi. Sehingga mau tidak mau Pemerintah Kota Bogor harus terus mengucurkan dana tambahan untuk modal bagi PD Jasa Transportasi ini. Kerugian yang diderita oleh PD Jasa Transportasi ini juga berarti PD Jasa Transportasi belum bisa menjadi sumber PAD bagi APBD Kota Bogor. Tujuan-tujuan kebijakan Trans Pakuan yang terlalu mementingkan sisi ekonomis membuat PD Jasa Transportasi terbebani dengan tuntutan untuk mengembangkan usaha-usaha diluar Trans Pakuan.

Jika dilihat dari indikator manfaat kebijakan Trans Pakuan yang diterima oleh Pemerintah Kota Bogor, PD Jasa Transportasi, masyarakat, dan pihak swasta, dapat dilihat bahwa hanya masyarakat lah yang baru merasakan manfaatnya. Pemerintah Kota Bogor sendiri secara ekonomis belum memperoleh manfaat karena Trans Pakuan belum bisa menghasilkan PAD karena masih merugi. Namun secara sosial, Pemerintah Kota Bogor sudah mendapatkan manfaat kebijakan Trans Pakuan yaitu tersalurkannya amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang mengamanatkan bahwa pemerintah wajib menyediakan sarana angkutan umum massal. Bagi PD Jasa Transportasi sendiri kebijakan Trans Pakuan belum bisa memberikan manfaat karena biaya operasionalnya yang semakin tinggi mengakibatkan bertambahnya kerugian dari tahun ke tahun masa operasionalisasinya. Bagi pihak swasta sendiri dalam hal ini pengusaha angkutan

kota, manfaat dari kebijakan Trans Pakuan ini belum terasa tetapi juga tidak merugikan mereka. Memang pada awalnya pengusaha angkot merasa dirugikan dengan adanya Trans Pakuan ini. Sebut saja Koridor I yang sebetulnya bersinggungan dengan trayek angkutan kota 03. Namun Bapak Parid Wahdi dari Organda mengungkapkan bahwa memang pada awalnya ada penolakan dari kalangan pengusaha angkot, tetapi karena jalur yang dilalui Trans Pakuan berbeda dari jalur angkot 03, pada akhirnya tidak ada konflik yang berkepanjangan antara pengusaha angkot dengan Trans Pakuan.

“Pengusaha angkot mah menolak tapi ngga bener-bener sepenuhnya menolak. Kayak dulu waktu koridor pertama beroperasi kan memang sempet ada kekhawatiran dan penolakan. Apalagi karena trayeknya sama, dari Baranang Siang ke Bubulak. Tapi setelah jalan beberapa lama ya anteng-anteng saja kok.” (Wawancara dengan Parid Wahdi, Organda Kota Bogor, tanggal 7 Juni 2012)

BAB 6

SIMPULAN DAN SARAN

6.1 Simpulan

Penelitian berjudul: “Evaluasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor menghasilkan sejumlah simpulan atas temuan penelitian sebagai berikut:

- Hasil penelitian kualitatif berupa wawancara mendalam ke sejumlah informan menunjukkan bahwa kebijakan Trans Pakuan masih belum berjalan dengan optimal. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, yaitu:
 1. Tidak fokusnya pengelolaan Trans Pakuan. Hal ini disebabkan oleh adanya divisi-divisi usaha selain Trans Pakuan yang dikelola oleh PD Jasa Transportasi.
 2. Ketidakmampuan PD Jasa Transportasi dalam mengoptimalkan pelayanan Trans Pakuan dan mengembangkan sumber pendapatan diluar penerimaan tiket.
 3. Trayek Trans Pakuan yang masih beririsan dengan trayek angkutan kota. Hal ini menjadikan Trans Pakuan pilihan kedua bagi masyarakat.
- Hasil penelitian kuantitatif berupa penyebaran kuesioner kepada 100 responden pengguna layanan Trans Pakuan menunjukkan bahwa dari keenam dimensi yang dinilai, dimensi yang memperoleh nilai cukup tinggi adalah dimensi efisiensi, keadilan, dan responsivitas. Sementara dimensi lainnya yaitu efektivitas, kecukupan dan ketepatan masih bernilai rendah.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka peneliti memberikan sejumlah saran, yaitu:

- Pemerintah Kota Bogor merevisi kebijakan Trans Pakuan, terutama mengenai divisi usaha yang dikelola PD Jasa Transportasi. Peneliti menyarankan agar divisi usaha bengkel dan derek ditutup agar tidak lagi

membebani biaya operasional perusahaan. PD Jasa Transportasi lebih baik hanya memfokuskan pada optimalisasi layanan.

- Pemerintah Kota Bogor harus lebih sering melakukan sosialisasi mengenai Trans Pakuan untuk masyarakat juga pengusaha angkutan kota dan perkotaan. Sosialisasi untuk pengusaha angkutan kota dan perkotaan juga penting untuk memberikan pemahaman bahwa sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas dan Jalan Raya, pengembangan Sistem Transportasi Umum Massal merupakan amanat dan kewajiban bagi setiap pemerintah daerah.
- Pemerintah Kota Bogor harus melakukan penataan ulang trayek angkutan kota yang beririsan dengan trayek Trans Pakuan. Dengan begitu masyarakat mau tidak mau akan menggunakan Trans Pakuan.
- Pemerintah Kota Bogor harus mempercepat pembangunan terminal batas wilayah untuk mendukung pengembangan Koridor baru Trans Pakuan.
- Armada Trans Pakuan harus ditambah untuk mengurangi *headway* atau jarak waktu antara bus yang satu dengan yang lainnya. Dengan berkurangnya *headway* maka waktu tunggu penumpang juga akan berkurang.
- Pemerintah Kota Bogor harus melobi Pemerintah Kabupaten Bogor untuk melakukan upaya mengurangi jumlah angkutan perkotaan (antar wilayah) untuk mengurangi jumlah angkutan perkotaan yang beroperasi di Kota Bogor.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abidin, Zaenal Said. 2006. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Suara Bebas
- Adisasmita. 2005. *Dasar-Dasar Ekonomi Wilayah*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Anderson, James E. 2006. *Public Policy Making: An Introduction*, Boston: Houghton Mifflin Company
- Bailey, Kenneth D. 1994. *Methods of Social Research: Choosing The Research Proble*. New York.
- Creswell, John W. 2002. *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*. Sage Publiation, Inc.
- Dunn, William. N. 1994. *Public Policy Analysis and Introductions*. New Jersey: Prentice Hall inc
- Dunn, William. N. 2000. *Pengantar Analisa Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Dye, Thomas R. 2005. *Understanding Public Policy*, Eleventh Edition, New Jersey: Pearson Prentice Hall
- Easton, David. 1984. *A Systems Analysis of Political Life*. New York: Wiley.
- Ekowati, Mas Roro Lilik. 2009. *Perencanaan, Implementasi & Evaluasi Kebijakan atau Program*. Surakarta: Pustaka Cakra.
- Grindle, M., & Thomas J. 1990. *After The Decision: Implementing Policy Reforms in Developing Countries*. World Development. Vol. 18
- Islamy, Irfan. 2004. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijaksanaan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Kasim, Azhar. 1993. *Pengukuran Efektifitas Dalam Organisasi*, Depok: Pusat Antar Universitas Ilmu-Ilmu Sosial Universitas Indonesia
- Koentjaraningrat. 1985. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Gramedia.
- Krane, Dale. 2005. *Democracy and Public Policy, in Encyclopedia of Public Administration and Public Policy* (Jack Rabin, ed., pp. 78-84). Boca Raton, FL: Taylor & Francis Group.

- Lenvine. Charles H, et al. 1990. *Public Administration: Challenges, Choice, Consequences*. Illinois, Scot Foreman
- Mustopadidjaja, AR. 2003. *Manajemen Proses Kebijakan Publik: Formulasi, Implementasi, dan Evaluasi Kebijakan*. Jakarta: Lembaga Administrasi Negara & Duta Pertiwi Foundation.
- Nugroho, Riant. 2008. *Public Policy*. Jakarta: PT. Elex Media Komputindo
- Nurmandi, Achmad. 2006. *Manajemen Perkotaan*. Yogyakarta: Sinergi Publishing
- Parsons, Wayne. 1995. *Public Policy, an Introduction to the theory and practice of policy analysis*. Cheltenham UK: Edward Elgar Publising Inc.
- Prasetyo, Bambang & Jannah, Lina Miftahul. 2005. *Metode Penelitian Kuantitatif: Teori dan Aplikasi*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- Robbins, Stephen P. 2006. *Perilaku Organisasi Edisi Bahasa Indonesia*. Jakarta: PT. Indeks.
- Smith, Bruce L. 2003. *Public Policy and Public Participation: Engaging Citizens and Community in the Development of Public Policy*. Canada: PPH-Atlantic.
- Subarsono, AG. 2006. *Analisis Kebijakan Publik. Konsep, Teori, dan Aplikasi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Suharto, Edi. 2005. *Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: ALFABETA
- Thoha, Miftah. 1999. *Perspektif Perilaku Birokrasi*. Jakarta. Radjawali.
- Vuchic, V. R. 1981. *Urban Public Transportation System and Technology*. Englewood Cliffs, NJ, Prentice-Hall.
- Wibawa, Samodra. 1994. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Widodo, Djoko. 2008. *Analisis Kebijakan Publik: Konsep dan Aplikasi Analisis Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Bayu Mulia.
- Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta; Media Pressindo.

Penelitian

- Agustina, Irma. 2008. *Pengaruh Penghapusan Subsidi Pemerintah terhadap Kelayakan Usaha Jasa Angkutan Trans Pakuan Kota Bogor*, Skripsi (Bogor: Departemen Ilmu Ekonomi Fakultas Ilmu Ekonomi dan Manajemen Institut Pertanian Bogor)
- Falatehan, A. Faroby. 2005. *Kebijakan Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Bogor (Suatu Pendekatan Analisis Hirarki)*, Tesis Magister (Depok: Magister Perencanaan dan Kebijakan Publik Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia)
- Panjaitan, Hanna Harapanta Uli. 2008. *Implementasi Kebijakan Transportasi Bus Sekolah DKI Jakarta Tahun 2007*, Skripsi (Depok: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia)
- Seputro, Mohammad Irfani. 2011. *Evaluasi Kebijakan Trans Metro Bandung di Kota Bandung*, Skripsi (Depok: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Indonesia)

Peraturan Perundang-undangan

- Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2007 Mengenai Perusahaan Daerah Jasa Transportasi Pemerintah Kota Bogor
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Internet

- <http://bataviase.co.id/>
- <http://bogorplus.com/>
- <http://www.bogor.net/>
- <http://www.hubdat.web.id/>
- <http://kotabogor.go.id/>
- <http://www.thefreedictionary.com/logic/>

LAMPIRAN 1

Pedoman Wawancara Mendalam

A. Pedoman Wawancara untuk Kepala Bagian Hukum, Pemerintah Kota Bogor:

1. Ketepatan target/sasaran kebijakan yang diinginkan oleh Pemerintah Kota Bogor.
2. Ketepatan tujuan kebijakan yang diinginkan oleh Pemerintah Kota Bogor.
3. Kebijakan Trans Pakuan lebih efektif dan efisien daripada alternatif kebijakan lainnya.
4. Peraturan perundang-undangan yang mendasari pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan sudah cukup kuat.
5. Tanggapan pemerintah pusat dan pemerintah kota sendiri dengan pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan.

B. Pedoman Wawancara untuk Direktur Satuan Pengawasan Intern, Perusahaan Daerah Jasa Transportasi:

1. Kebijakan Trans Pakuan telah mencapai target/sasaran yang diinginkan oleh PDJT.
2. Kebijakan Trans Pakuan telah mencapai tujuan yang diinginkan oleh PDJT.
3. Biaya operasionalisasi Trans Pakuan telah memadai.
4. Sarana dan prasarana yang menunjang pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan telah tersedia dan memadai.
5. Pengelolaan divisi-divisi usaha lainnya telah berjalan dengan baik.

C. Pedoman Wawancara untuk Seksi Angkutan Dalam Trayek, Bidang Angkutan, Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan:

1. Sarana dan prasarana yang menunjang pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan telah tersedia.
2. Kebijakan Trans Pakuan lebih efektif dan efisien daripada alternatif kebijakan lainnya.

3. Sarana dan prasarana Trans Pakuan telah dibangun secara merata.
4. Peraturan perundang-undangan yang mendasari pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan sudah cukup kuat.
5. Target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tepat.
6. Tujuan kebijakan Trans Pakuan sudah tepat.

D. Pedoman Wawancara untuk Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bogor

1. Target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tepat.
2. Tujuan kebijakan Trans Pakuan sudah tepat.
3. Target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tercapai.
4. Tujuan kebijakan Trans Pakuan sudah tercapai.
5. Biaya pelaksanaan kebijakan Trans Pakuan dapat dijangkau.
6. Kebijakan Trans Pakuan lebih efektif dan efisien daripada alternatif kebijakan lainnya.
7. Ketepatan pilihan kebijakan berdasarkan masalah publik.
8. Setiap pihak yang terlibat (Pemerintah Kota Bogor, PDJT, masyarakat, pihak swasta) sudah memperoleh manfaat dari kebijakan Trans Pakuan.

E. Pedoman Wawancara untuk Pengamat/Ahli Transportasi Perkotaan:

1. Target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tepat.
2. Tujuan kebijakan Trans Pakuan sudah tepat.
3. Kebijakan Trans Pakuan lebih efektif daripada alternatif kebijakan lainnya.
4. Setiap pihak yang terlibat (Pemerintah Kota Bogor, PDJT, masyarakat, pihak swasta) sudah memperoleh manfaat dari kebijakan Trans Pakuan.
5. Ketepatan pilihan kebijakan berdasarkan kebutuhan masyarakat.
6. Ketepatan pilihan kebijakan berdasarkan masalah publik



LAMPIRAN 2

UNIVERSITAS INDONESIA

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

DEPARTEMEN ILMU ADMINISTRASI

PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA

No. Kuesioner

KUESIONER PENELITIAN

Yth. Bapak/Ibu, Saudara/i

Dalam rangka memenuhi tugas akhir pada program studi Sarjana Reguler Ilmu Administrasi Negara FISIP UI, saya bermaksud melakukan penelitian yang berjudul *“Evaluasi Implementasi Kebijakan Trans Pakuan di Kota Bogor”*. Saya mohon kesediaan Bapak/Ibu, Saudara/i untuk menjadi responden penelitian ini. Semua jawaban Bapak/Ibu, Saudara/i hanya akan digunakan untuk penelitian ini dan tidak akan berpengaruh terhadap hal-hal lain diluar penellitian ini.

Petunjuk Pengisian :

- Apapun jawaban Saudara akan sangat bermanfaat
- Tidak ada jawaban yang benar atau salah
- Mohon untuk menjawab semua pertanyaan yang ada
- Mohon menjawab secara jujur untuk mewakili pendapat Anda

Kami akan menjunjung tinggi komitmen untuk memegang teguh kerahasiaan dan kepercayaan yang telah Saudara berikan. Atas perhatian dan kerjasama yang telah Anda berikan, peneliti ucapkan banyak terima kasih.

Peneliti

Universitas Indonesia

Petunjuk Pengisian:

1. Sebagai petunjuk pengisian pertanyaan Dimensi Efektivitas dan Dimensi Ketepatan, berikut ini adalah target/sasaran dan tujuan kebijakan Trans Pakuan sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Bogor Nomor 5 Tahun 2007:
 - Target/sasaran kebijakan (Pasal 4): Melayani kebutuhan pelayanan bidang usaha transportasi kepada masyarakat.
 - Tujuan kebijakan (Pasal 5):
 - a. Meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat
 - b. Mendorong perekonomian daerah
 - c. Menunjang pembangunan daerah
 - d. Sebagai salah satu sumber pendapatan asli daerah
 - e. Menyelenggarakan kemanfaatan umum

1. Berapa banyak anda menggunakan moda Trans Pakuan sebagai transportasi umum dalam satu bulan?
 - a. 1-10 kali
 - b. 10-20 kali
 - c. >20 kali

Dimensi Efektivitas:

1. Apakah menurut anda target/sasaran kebijakan Trans Pakuan telah tercapai?
 - a. Ya
 - b. Tidak, sebutkan alasan anda:

2. Apakah menurut anda tujuan pertama kebijakan Trans Pakuan yaitu meningkatkan pelayanan dalam jasa transportasi kepada masyarakat sudah tercapai?

a. Ya

b. Tidak, sebutkan alasan anda:

3. Apakah menurut anda tujuan kedua kebijakan Trans Pakuan yaitu mendorong perekonomian daerah sudah tercapai?

a. Ya

b. Tidak, sebutkan alasan anda:

4. Apakah menurut anda tujuan ketiga kebijakan Trans Pakuan yaitu menunjang pembangunan daerah sudah tercapai?
- Ya
 - Tidak, sebutkan alasan anda:

5. Apakah menurut anda tujuan keempat kebijakan Trans Pakuan yaitu sebagai sumber pendapatan asli daerah sudah tercapai?
- Ya
 - Tidak, sebutkan alasan anda:

6. Apakah menurut anda tujuan kelima kebijakan Trans Pakuan yaitu menyelenggarakan kemanfaatan umum sudah tercapai?
- Ya
 - Tidak, sebutkan alasan anda:

Dimensi Ketepatan:

1. Apakah menurut anda seluruh masyarakat Kota Bogor sudah mendapatkan manfaat dari pelaksanaan Trans Pakuan?
- Ya
 - Tidak, sebutkan alasan anda:

2. Apakah target/sasaran kebijakan Trans Pakuan sudah tepat?

a. Ya

b. Tidak, sebutkan alasan anda:

3. Apakah tujuan kebijakan Trans Pakuan sudah tepat?

a. Ya

b. Tidak, sebutkan alasan anda:

Dimensi Efisiensi:

1. Apakah menurut anda biaya/harga layanan jasa Trans Pakuan terjangkau?

a. Ya

b. Tidak, sebutkan alasan anda:

2. Apakah menurut anda biaya yang harus anda keluarkan untuk memperoleh layanan Trans Pakuan terjangkau?

a. Ya

b. Tidak, sebutkan alasan anda:

Dimensi Kecukupan:

1. Apakah menurut anda Trans Pakuan mampu memenuhi kebutuhan transportasi anda?
 - a. Ya
 - b. Tidak, sebutkan alasan anda:

Dimensi Keadilan:

1. Apakah menurut anda sarana dan prasarana Trans Pakuan yang ada telah tersedia dengan merata?
 - a. Ya
 - b. Tidak, sebutkan alasan anda:

2. Apakah menurut anda kebijakan Trans Pakuan ini adil bagi pengguna jalan raya lainnya?
 - a. Ya
 - b. Tidak, sebutkan alasan anda:

Dimensi Responsivitas:

1. Apakah kebijakan Trans Pakuan sudah tepat dalam memecahkan masalah kemacetan di Kota Bogor?
 - a. Ya
 - b. Tidak, sebutkan alasan anda:

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Rully Pradana Putera
Tempat dan Tanggal Lahir : Jakarta, 6 Mei 1989
Alamat : Jalan Beruang Blok A
Nomor 1 Komplek BPPB
Pasir Mulya Kota Bogor,
16118
Nomor Telepon, Surat Elektronik : 087870397834
roellyng.stonez@gmail.com
Nama Orang Tua Ayah : ir. Khairul Rahmat
Ibu : Lily Farida

Riwayat Pendidikan Normal:

SD : SDN 010 Pagi Pondok Bambu, Jakarta Timur
SD Taman Siswa 3 Sungai Gerong, Palembang, Sumatera
Selatan
SMP : SLTP YKPP 3 Sungai Gerong, Palembang, Sumatera
Selatan
SMA : SMA Perguruan Rakyat 3 Pondok Bambu, Jakarta Timur

Prestasi:

-