

**EVALUASI KEBIJAKAN PEREMAJAAN  
ANGKUTAN KOTA DALAM UPAYA  
PENINGKATAN PELAYANAN PUBLIK**

(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

**SKRIPSI**

Diajukan untuk menempuh ujian sarjana  
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

Oleh :

**ESTI HARTYANTI PUTRI**

**NIM. 0910311005**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA  
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI  
JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK  
MALANG**

**2013**

MOTTO

*" Sukses bukanlah akhir dari segalanya, kegagalan bukanlah sesuatu yang fatal; namun keberanian untuk meneruskan kehidupanlah yang diperhatikan*

(Sir Winston Churchill)



UNIVERSITAS BRAWIJAYA

**Kupersembahkan Karyaku  
Kepada Bapak dan Ibuku Tercinta  
Kakakku Tersayang  
Serta Semua Sahabat dan Pihak-Pihak yang Telah  
Mendukung Penyusunan Karya Ini**



**TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI**

Judul : EVALUASI KEBIJAKAN PEREMAJAAN ANGKUTAN  
KOTA DALAM UPAYA PENINGKATAN PELAYANAN  
PUBLIK (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

Disusun oleh : Esti Hartyanti Putri

NIM : 0910311005

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Administrasi Publik

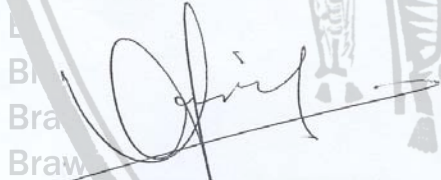
Konsentrasi : -


Malang, April 2013

Komisi Pembimbing

Ketua

Anggota

  
**Dr. Moch. Saleh Soeaidy, MA**  
NIP. 19540212 198103 1 006

  
**Ainul Havat, S.Pd, M.Si**  
NIP. 19730713 200604 1 001

**TANDA PENGESAHAN**

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu

Administrasi Universitas Brawijaya, pada :

Hari : Selasa

Tanggal : 30 April 2013

Jam : 08.00 WIB

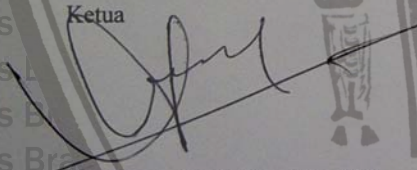
Skripsi atas nama : Esti Hartyanti Putri

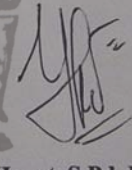
Judul : Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam  
Upaya Peningkatan Pelayanan Publik  
(Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang)

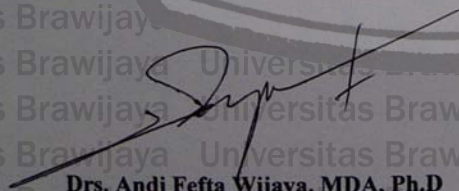
**DAN DINYATAKAN LULUS**

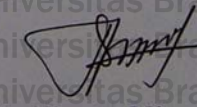
**MAJELIS PENGUJI**

Ketua

  
**Dr. Moch. Saleh Soeaidy, MA**  
NIP. 19540212 198103 1 006

  
**Ainul Hayat, S.Pd, M.Si**  
NIP. 19730713 200604 1 001

  
**Drs. Andi Fefta Wijaya, MDA, Ph.D**  
NIP. 19670217 199103 1 000

  
**Drs. Siswidiyanto, MS**  
NIP. 19600717 198601 1 002

**PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI**

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang sekarang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU Nomor 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan Pasal 70)

Malang, April 2013



Esti Hartyanti Putri  
0910311005

## RINGKASAN

Esti Hartiyanti Putri. 2013. **Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)**. Dosen Pembimbing Utama: Dr. Moch. Saleh Soeaidy, MA dan Dosen Pendamping: Ainul Hayat, S.Pd, M.Si.

---

Transportasi merupakan sarana penting yang harus dipenuhi karena digunakan untuk memperlancar arus pembangunan. Salah satunya adalah angkutan kota yang bisa dirasakan manfaatnya ketika kendaraan pribadi masih terasa mahal untuk dimiliki. Begitu kompleksnya masalah yang ada di seputar angkutan kota ini, diperlukan adanya peningkatan pelayanan transportasi. Upaya peningkatan pelayanan publik dalam bidang transportasi di Kota Malang yang sudah dilakukan salah satunya adalah peremajaan angkutan kota yang diatur dalam Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum. Dari hal ini, maka dalam penelitian ini mengangkat dua permasalahan yaitu: *pertama* evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dan *kedua* faktor-faktor yang berpengaruh dalam kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang.

Penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif yang berlokasi di Kota Malang. Situsnya berada di Dinas Perhubungan Kota Malang. Sumber data primernya diperoleh dari hasil wawancara dengan beberapa informan yang berkaitan, sedangkan data sekundernya diperoleh dari dokumen-dokumen yang berhubungan dengan tema tersebut. Teknik pengumpulan data dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Metode analisis data dengan cara pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

Berdasarkan hasil penelitian, diketahui bahwa kebijakan peremajaan angkutan kota telah sesuai dengan Peraturan Daerah no 5 tahun 2011, dilihat dari prosesnya maupun pihak-pihak terlibat dalam kebijakan ini. Kebijakan peremajaan angkutan kota di Kota Malang membawa dampak positif terhadap pelayanan publik karena dapat terciptanya keamanan, kenyamanan dan keselamatan dengan pergantian angkutan yang baru dan dukungan dari masyarakat merupakan faktor pendukung yang cukup besar dalam kebijakan ini. Namun ternyata kebijakan peremajaan angkutan kota ini belum efektif, ini terlihat dari kurangnya respon dari pemilik angkutan kota untuk melakukan peremajaan. Hambatannya adalah masalah ekonomi yang dihadapi oleh pemilik angkutan kota karena harus menyiapkan biaya yang cukup besar untuk penggantian angkutan yang baru dan itu dinilai tidak efisien, dampak negatif dari kebijakan peremajaan angkutan kota ini yaitu dapat memicu kemacetan di jalan raya dikarenakan volume kendaraan yang semakin bertambah. Sedangkan yang perlu dilakukan adalah adanya peningkatan sosialisasi tentang kebijakan peremajaan angkutan kota ini terhadap para pemilik angkutan kota dan tata tertib atau peraturan tambahan untuk menyempurnakan kebijakan peremajaan angkutan kota ini.

## SUMMARY

Esti Hartyanti Putri, 2013. **Evaluation of Urban Public Transportation Rejuvenation Policy In Effort To Improve Public Services (Study at Transportation Agency of Malang City)**. Supervisor: Dr. Moch Saleh Soeaidy, MA and Co-supervisor Ainul Hayat, S.Pd, M.Si.

---

Transportation is one of important infrastructures that should be fulfilled because it is used to smooth the development current. One of the transportation is the urban public transportation which the benefit still can be felt when the personal vehicles still expensive to own. The complex problems in around the urban public transportation needs improvement in the services. Effort to improve the public service in the transportation in the Malang City by rejuvenation based on Local Regulation No 5 Year 2011 about the Mass Transportation On Road By Motor Vehicles. From this case, in the research formulate two problems: first, evaluation of urban public transportation rejuvenation policy and second, the factors that influence in the rejuvenation policy for the transportation to improve public services in the Malang City.

The research used descriptive method by qualitative approach that located in the Malang city. The site at the Transportation Agency of Malang City. The primary data sources from interview and some relevant informants, while the secondary data obtained from the relevant document with the theme. The data collection technique by observation, interview and documentation. The data analysis by data collection, data reduction, data display, and inference.

Based on the results, it is known that the rejuvenation policy has been suitable with Local Regulation No 5 Year 2011, is viewed from the process or the involved parties that realized the policy. The rejuvenation policy of the urban public transportation actually bring positive impact to the public services because the creation of security, comfort and the safety wit the new ones and the support from the society is the supporting factor in the policy implementation. But apparently rejuvenation of urban transport policy has not been effective, this view of the lack of response from the owner of the city transport for rejuvenation policy. But in the implementation there must be obstacle, and the obstacle is the economic problem facing by the public transportation owner because they should prepare huge money for replacement and it is not efficient, no awareness from the owner to rejuvenate and the negative of the policy will trigger the traffic jam because of the vehicle volume increase. It needs socialization about the rejuvenation to the owners and orders or additional regulation to improve the policy.



## KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta hidayah-Nya, serta shalawat dan salam senantiasa tercurah kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik (Studi pada Dinas Perhubungan Kota Malang)”**. Skripsi ini merupakan salah satu syarat kelulusan untuk memperoleh gelar Sarjana pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Pada kesempatan ini penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Sumartono, M.Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Dr. M.R. Khairul Muluk, S.Sos. M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Brawijaya Malang.
3. Bapak Dr. Moch. Saleh Soeaidy, MA selaku ketua pembimbing skripsi yang telah memberikan masukan, arahan, nasehat serta kesabaran yang besar dalam membimbing penulis dalam menyelesaikan tahapan skripsi.
4. Bapak Ainul Hayat, S.Pd, M.Si selaku dosen pembimbing yang selalu mengarahkan, setia membagi ilmunya kepada penulis guna penyelesaian karya tulis skripsi ini.
5. Bapak/Ibu dosen Jurusan Ilmu Administrasi Publik Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmunya kepada penulis, semoga menjadi ilmu yang bermanfaat.
6. Seluruh staf/pegawai Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah membantu kelancaran segala urusan penelitian skripsi ini.
7. Seluruh pegawai Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang atas kerja sama dan bantuannya selama penelitian ini.
8. Bapak dan Ibuku, Bapak Drs. Ec. Hariyadi, M.Si dan Ibu Dra. Sulistyowati atas limpahan kasih sayangnnya dan telah memberikan dukungan baik moral

maupun material dan doanya kepadaku sampai saat ini juga dalam penulisan skripsi ini.

9. Kakakku yang baik dan pengertian, Dicky haristy Aji, yang selalu memberi dukungan dan bantuan atas terselesainya skripsi ini.

10. Sahabat-sahabatku tercinta Julia, Theea, Tepe, Mila yang setia menemani dan memberikan semangat serta dorongan terselesaikannya skripsi ini.

11. Teman-temanku Aster, Ovie, Bella, Desy maupun teman-teman FIA UB 2009 yang telah memberikan semangat dan dorongan dalam penyelesaian skripsi ini.

12. Serta terima kasih kepada seluruh pihak atas bantuan dan dukungannya terhadap karya tulis ini.

Demi kesempurnaan skripsi ini, Penulis mengharapkan adanya kritik dan saran yang membangun serta bermanfaat bagi penulis di masa yang akan datang. Akhir kata, hanya ini yang dapat penulis sampaikan, semoga karya tulis ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Malang, April 2013

Penulis

## DAFTAR ISI

Halaman

### TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

### PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

### RINGKASAN

### SUMMARY

### KATA PENGANTAR

### DAFTAR ISI

### DAFTAR TABEL

### DAFTAR GAMBAR

### DAFTAR LAMPIRAN

## BAB I

### PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	12
D. Kontribusi Penelitian	12
E. Sistematika Pembahasan	13

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

A. Kebijakan Publik	16
1. Pengertian Kebijakan Publik	16
2. Ciri-ciri Kebijakan Publik	19
3. Model Kebijakan Publik	21
B. Evaluasi Kebijakan Publik	22
1. Pengertian Evaluasi Kebijakan Publik	22
2. Evaluasi Dampak Kebijakan	23
3. Fungsi Evaluasi Kebijakan	24
4. Kriteria evaluasi kebijakan publik	31
5. Tipe-tipe Evaluasi Kebijakan	26
C. Pelayanan Publik	33
1. Pengertian Pelayanan Publik	33
2. Prinsip-prinsip Pelayanan Publik	36
3. Faktor-faktor Pelayanan Publik	38
D. Tinjauan Tentang Transportasi	39
1. Pengertian Transportasi	39
2. Peranan Transportasi	40
3. Unsur-Unsur Transportasi	44
4. Pelayanan Transportasi di Indonesia	46

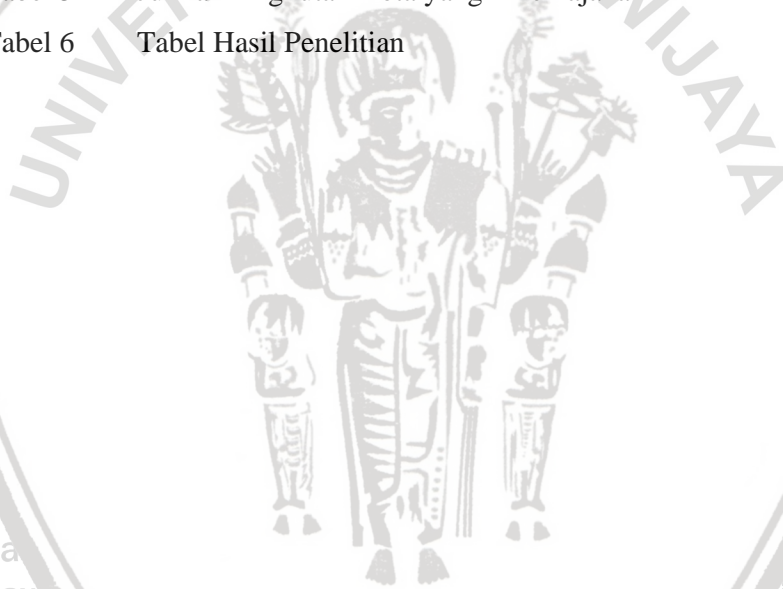
<b>BAB III</b>	<b>METODE PENELITIAN</b>	51
	A. Jenis Penelitian	51
	B. Fokus Penelitian	53
	C. Lokasi dan Situs Penelitian	51
	D. Jenis dan Sumber Data	56
	E. Pengumpulan Data	59
	F. Instrumen Penelitian	61
	G. Keabsahan Data	62
	H. Analisis Data	63
<b>BAB IV</b>	<b>HASIL DAN PEMBAHASAN</b>	68
	A. Gambaran Umum Kota Malang	68
	B. Pola Pergerakan Penduduk Kota Malang	76
	C. Jenis-Jenis Angkutan di Kota Malang	79
	D. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang	82
	E. Penyajian Data Fokus Penelitian	93
	1. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik	93
	2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi dalam Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota	125
	F. Analisis dan Pembahasan	130
	1. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik	130
	2. Faktor-faktor yang Mempengaruhi dalam Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota	147
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP</b>	153
	A. Kesimpulan	153
	B. Saran	156

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**

## DAFTAR TABEL

<b>Tabel</b>	<b>Judul</b>	<b>Halaman</b>
Tabel 1	Trayek dan Rute Angkutan Kota di Kota Malang	6
Tabel 2	Kriteria Evaluasi Kebijakan	26
Tabel 3	Sistematika Evaluasi Berdasarkan Kriteria Siapa dan Kapan	31
Tabel 4	Jalur Trayek dan Jumlah Kendaraan Angkutan Kota Malang 2012	80
Tabel 5	Jumlah Angkutan Kota yang Diremajakan	102
Tabel 6	Tabel Hasil Penelitian	158



## DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul	Halaman
Gambar 1	Analisis Model Interaktif	64
Gambar 2	Lambang Kota Malang	72
Gambar 3	Peta Kota Malang	75
Gambar 4	Bagan Struktur Dinas Perhubungan Kota Malang	79



## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran	Judul	Jumlah Halaman
Lampiran I	Foto Hasil Penelitian	2
Lampiran II	Surat Keterangan melakukan riset	2
Lampiran III	Curriculum Vitae	1
Lampiran IV	Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum	19



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Pembangunan merupakan sebuah prosesi yang wajib dilakukan oleh setiap negara di dunia ini untuk meningkatkan tingkat kemajuan warga negaranya. Pembangunan yang dilakukan oleh suatu negara selain berdimensi fisik, seperti yang terlihat dalam bentuk pembangunan sarana prasarana yang dapat dinikmati secara kasat mata, juga bisa berbentuk non fisik yang bisa berupa kemajuan peradaban dan kebudayaan yang dimilikinya.

Bagi bangsa Indonesia, pembangunan ini merupakan amanat dari seluruh rakyat kepada pemerintah, untuk mewujudkan masyarakat yang maju, baik secara materiil maupun spiritual. Untuk itu diperlukan sarana dan prasarana fisik yang sehat dan kuat. Salah satu sarana yang cukup penting dan harus dipenuhi adalah sarana perhubungan atau transportasi. Sarana Transportasi ini harus merata di seluruh pelosok wilayah tanah air, karena selain untuk memperlancar laju pembangunan. Transportasi juga dapat memperkokoh ketahanan nasional dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan UUD 1945.

Ibarat sebuah tubuh, transportasi merupakan urat nadi pembangunan nasional sebagai penunjang terwujudnya masyarakat yang dicita-citakan seperti dalam undang-undang dasar 1945. Menurut Ramelan (1998:03) "Di dalam negeri, transportasi dituntut untuk semakin mampu berperan mendukung pergerakan orang, barang dan jasa nasional demi mendukung tumbuhnya perekonomian



nasional, pengembangan wilayah dan sekaligus mempersempit kesenjangan pembangunan antar daerah. Transportasi makin dituntut untuk juga memiliki korelasi yang tinggi dengan tata ruang dan kelestarian lingkungan”.

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Selain itu transportasi juga membantu tercapainya pengalokasian sumber-sumber perekonomian secara optimal. Untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan terjangkau daya beli masyarakat. Transportasi menurut Nasution (1996:13) bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Dalam mencapai tujuan yang berbagai macam tersebut, akan terlihat berbagai macam pula manfaat dari transportasi, baik dari segi ekonomi, sosial maupun politis. Transportasi juga menjadi sarana penting dalam membantu mempersiapkan mutu sumber daya manusia untuk menjadi bagian dari pembangunan.

Menyadari peranan yang begitu strategis tersebut, maka transportasi harus ditata dalam suatu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, aman, nyaman, tepat, dan lancar serta biaya yang terjangkau oleh masyarakat. Dalam penyediaan jasa transportasi harus pula diperhatikan keseimbangan antara kebutuhan masyarakat akan jasa transportasi dan penyediaan jasa transportasi. Lalu lintas dan angkutan jalan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh pelosok daratan dengan

mobilitas tinggi dan mampu memadukan dengan transportasi lain (UU No. 14 Tahun 1992).

Jasa transportasi umum yang paling banyak digunakan oleh masyarakat saat ini adalah transportasi darat. Jenis transportasi ini bisa dikatakan mempunyai keunggulan komparatif yang tidak dimiliki oleh jenis transportasi umum yang lain, seperti biaya yang cenderung lebih murah, mudah didapat serta bisa menjangkau daerah yang lebih luas. Pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan yang ditata dalam satu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan dan mendinamisasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi, jalan, kendaraan beserta pengemudinya, peraturan-peraturan, prosedur dan metode yang sedemikian rupa sehingga semua dapat berjalan dengan baik dan terpadu. Untuk mewujudkan tujuan ideal yang ingin dicapai dalam kegiatan transportasi ini, kerjasama dari pihak-pihak yang terkait mutlak diperlukan. Adapun tentang pihak-pihak yang terkait ini, Salim (1993: 9) menyebutkan ada 3 pihak eksternal yang sangat berpengaruh, yaitu :

1. UU/ PP/ Peraturan pemerintah  
UU atau kebijakan pemerintah merupakan faktor yang dominan mempengaruhi terhadap pengelolaan usaha transportasi. Contohnya adalah UU Lalu Lintas No 22 tahun 2009.
2. Kebijakan/ pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah.  
Kebijakan pemerintah yang ikut mempengaruhi atas usaha transportasi adalah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai pengadaan bis untuk umum (ada merk, jenis-jenis tertentu yang ditentukan oleh pemerintah yang bisa dipakai untuk umum)
3. Pengaruh pemakai jasa (demand)  
Perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa.

Transportasi bermanfaat juga sebagai alat bantu atau sarana dalam usaha memperbaiki mutu sumber daya manusia, terutama diperkotaan yang seringkali menyajikan masalah transportasi yang kompleks. Bagi daerah perkotaan, angkutan memegang peranan yang cukup menentukan, kota yang baik dapat ditandai antara lain, dengan melihat kondisi transportasinya karena pada dasarnya transportasi sangat berpengaruh dalam perkotaan. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota, juga mencerminkan kelancaran kegiatan perekonomian perkotaan (Nasution, 1996:16).

Lebih lanjut menurut Parikesit (2012:2) dalam perkembangannya, upaya menarik minat masyarakat agar menggunakan angkutan umum terus dilakukan, namun sayang secara rata-rata 20 hingga 50 persen armada angkutan umum di berbagai daerah di Indonesia tidak layak operasional. Ini menunjukkan bahwa semakin menurunnya tingkat pelayanan yang ada. Berdasarkan hasil survei Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) dalam lima tahun terakhir menunjukkan angkutan umum tersebut tidak layak operasional karena faktor keselamatan dan kenyamanan yang rendah. Selain itu, kondisi fisik kendaraan termasuk mesin kendaraan dalam kondisi tidak baik. Seperti kasus di Jakarta dan kota-kota besar lainnya, hasil survey di banyak tempat, masyarakat mau membayar lebih mahal asal angkutanya lebih bagus, angkutanya lebih sehat, angkutanya lebih nyaman dan istimewa. Di Jakarta mungkin 30 persen hingga 40 persen yang angkutan itu sudah tidak layak dioperasikan tetapi masih digunakan, tetapi hasil penelitian Dinas Perhubungan DKI Jakarta (menunjukkan) angkutan itu bisa sampai 70 persen tidak layak.

Transportasi melalui jalan darat merupakan moda transportasi yang paling dominan dibandingkan dengan moda lainnya karena transportasi melalui jalan darat dianggap paling efektif oleh masyarakat. Oleh karena itu masalah yang dihadapi oleh hampir semua kota-kota termasuk kota Malang adalah kemacetan, kecelakaan lalu-lintas, dan pencemaran udara serta angkutan kota. Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan (PP No. 41 Tahun 1993). Penanganan masalah transportasi perkotaan termasuk angkutan kota yang kurang hati-hati dan kurang terpadu serta kurang memenuhi kebutuhan masyarakat, tidak akan dapat memecahkan masalah secara tepat dan baik, justru cenderung menimbulkan permasalahan baru yang kompleks dan rumit. Keadaan ini harus diimbangi dengan penyediaan sarana dan prasarana transportasi/angkutan yang memadai. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pertumbuhan penduduk dan perkembangan kota akan mempunyai dampak langsung terhadap kebutuhan sarana dan prasarana transportasi atau angkutan.

Kota Malang mempunyai tingkat kebutuhan transportasi yang cukup tinggi sebagai kota yang terkenal dengan sebutan Tri Bina Cita, yaitu: kota pelajar, industri dan pariwisata. Transportasi umum yang ada di Kota Malang banyak menggunakan angkutan kota sebagai salah satu sarana transportasi umum selain taksi. Sebagai sebuah kota pelajar, industri dan pariwisata angkutan kota amatlah vital sebagai faktor pendukung yang berkaitan dengan segala aktivitas masyarakat kota Malang. Menurut Kamaludin (1987:49) angkutan kota merupakan transportasi yang dapat digunakan oleh seluruh masyarakat, lebih mudah di dapat

dan dipergunakan serta harganya yang terjangkau. Aktivitas angkutan kota sangat sibuk terutama pada pagi dan siang hari saat pegawai, pelajar dan buruh pabrik berangkat dan pulang kerja. Pada saat sibuk tersebut, jalur-jalur angkutan kota tertentu sering kita jumpai banyak penumpang yang tidak terangkut, karena jumlah penumpang yang melebihi kapasitas angkutan kota yang ada. Sedangkan pada jam-jam normal kita akan dengan mudah mendapatkan angkutan kota sepi penumpang, kondisi tersebut membuktikan bahwa peran angkutan kota di kota Malang sangat vital untuk mendukung aktivitas masyarakat. Berikut merupakan trayek dan rute angkutan kota di Kota Malang.

Tabel 1  
Trayek dan Rute Angkutan Kota di Kota Malang

NO	JENIS ANGKUTAN	JALUR /TRAYEK	RUTE TRAYEK
1.	Angkot / Mikrolet	A L	Arjosari – Landungsari
2	Angkot / Mikrolet	A H	Arjosaro – Hamid Rusdi
3	Angkot / Mikrolet	A T	Arjosari – Tidar
4	Angkot / Mikrolet	A S D	Arjosari – Sarangan – Dieng
5	Angkot / Mikrolet	C K L	Cemorokandang – Kedawung - Landungsari
6	Angkot / Mikrolet	M K	Madyopuro – Karang Besuki
7	Angkot / Mikrolet	JDM	Joyogrand – dinoyo – perum Karanglo indah
8	Angkot / Mikrolet	A B B	Arjosari – Borobudur – Bunulrejo
9	Angkot / Mikrolet	A J H	Arjosari – Janti – Hamid Rusdi
10	Angkot / Mikrolet	A B H	Arjosari – Borobudur – Hamid Rusdi
11	Angkot / Mikrolet	T S G	Tawangmangu – Sukarno Hatta – Gasek
12	Angkot / Mikrolet	J P K	Joyogrand – Piranha – Karangploso
13	Angkot / Mikrolet	A M H	Arjosari – Mergosono – Hamid Rusdi
14	Angkot / Mikrolet	H M L	Hamid Rusdi – Mergan – Landungsari
15	Angkot / Mikrolet	H G T	Hamid Rusdi – Gadang – lwt. Tirtosani

No	JENIS ANGKUTAN	JALUR/ TRAYEK	RUTE TRAYEK
16	Angkot / Mikrolet	H A	Hamid Rusdi – Arjosari
17	Angkot / Mikrolet	H L	Hamid Rusdi – Landungsari
18	Angkot / Mikrolet	H S T	Hamid Rusdi – Sarangan – Tasikmadu
19	Angkot / Mikrolet	M T	Madyopuro – Tlogowaru
20	Angkot / Mikrolet	A D L	Arjosari – Dinoyo – Landungsari
21	Angkot / Mikrolet	L D H	Landungsari – Dinoyo – Hamid Rusdi
22	Angkot / Mikrolet	L H	Landungsri – Hamid Rusdi
23	Angkot / Mikrolet	H M	Hamid Rusdi – Mulyorejo
24	Angkot / Mikrolet	M K S	Madyopuro – Klayatan – Sukun
25	Angkot / Mikrolet	M M	Madyopuro – Mulyorejo
26	Angkot / Mikrolet	G L A	Glugur – LangLang – Arjosari
27	Angkot / Mikrolet	M M A	Madyopuro – Mangliawan - Arjosari

Sumber : Dinas Perhubungan 2011

Pertumbuhan kota yang semakin pesat dan diiringi dengan tingkat pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi, membuat penyediaan jasa transportasi/angkutan kota tidak lagi dilihat dari segi kuantitasnya saja, tetapi juga kualitas dari jasa yang disediakan tersebut mulai dipersoalkan. Hal ini merupakan salah satu ciri dari masyarakat yang mulai maju serta mempersoalkan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah. Jika pada awalnya yang dipikirkan oleh masyarakat hanya kuantitas dari jasa transportasi yang ada, maka pada akhirnya kualitas dari jasa seperti aspek fisik, keamanan, kenyamanan, keterjangkauan dan keselamatan yang disediakan tersebut juga mulai dipersoalkan (Yulianto, 2010:20).

Angkutan kota yang saat ini beroperasi merupakan hasil dari jenis angkutan kota yang lama seperti angkutan roda tiga atau biasa disebut bemo.

Karena pada dasarnya angkutan kota merupakan salah satu sarana transportasi yang murah sehingga dapat dijangkau oleh seluruh lapisan masyarakat maka dari itu angkutan kota harus melayani masyarakat dengan baik sebagai upaya peningkatan pelayanan publik. Berdasarkan keterangan dari salah satu Kasi bidang Angkutan di Dinas Perhubungan, Beliau mengatakan :

“Peremajaan angkutan kota dilakukan karena banyaknya masyarakat yang mengeluhkan terkait pelayanan angkutan kota saat ini. Dalam perkembangannya, beberapa armada angkutan kota sudah tidak sesuai lagi dengan perkembangan transportasi angkutan penumpang umum dalam kota seperti emisi gas buang, suara klakson, bagian dalam angkutan pun mulai tidak nyaman seperti kursi banyak yang berlubang dan mulai rusak sehingga perlu diadakan pergantian armada kendaraan. Selain itu pada dasarnya pelaksanaan peremajaan angkutan, dilakukan dalam rangka meningkatkan dan menyesuaikan jenis angkutan umum yang sudah tidak sesuai dengan Undang Undang Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009.”

Pada dasarnya kebijakan tentang transportasi yang menyangkut tentang angkutan kota itu dibuat untuk pengembangan angkutan umum yang mampu melayani seluruh lapisan masyarakat dan menjamin kepastian dan keberlangsungan pelayanan angkutan umum dengan penetapan standar pelayanan minimal yang ada meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Lebih Lanjut, Beliau mengatakan :

“Dalam pelaksanaannya, pemerintah membuat kebijakan tentang angkutan umum untuk mengatasi masalah angkutan terutama penggantian jenis armada kendaraan untuk angkutan yang sudah tidak layak jalan. Ini dilakukan guna meningkatkan pelayanan umum kepada masyarakat. Pada akhirnya, pemerintah daerah kota Malang pun membuat kebijakan berupa peraturan yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan di jalan termasuk isinya tentang peremajaan angkutan kota.”

Karena itu sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Malang No 9 Tahun 2006 tentang penyelenggaraan angkutan orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek yang ditindak lanjuti dengan Peraturan Walikota Malang No

9 Tahun 2007 memutuskan untuk melakukan peremajaan pada angkutan kota yang sudah tua dan tidak layak jalan yang berusia lebih dari 17 tahun. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan pelayanan publik. Tetapi dalam kenyataannya, para pemilik angkutan kota banyak yang memperlakukan kebijakan tersebut terkait rencana peremajaan angkutan kota yang sudah berusia lebih dari 17 tahun.

Pihak sopir angkutan yang tergabung dalam Permitama (Perkumpulan Pemilik Angkutan Kota Malang) akhirnya mengadakan *hearing* bersama dengan Dinas Perhubungan dan Dewan Perwakilan Rakyat untuk membahas kebijakan ini. Akhirnya, dalam *hearing* tersebut disepakati bahwa Peraturan Daerah No 9 tahun 2006 yang ditindak lanjuti dengan Peraturan Walikota No 9 tahun 2007 harus direvisi karena masa peremajaan yang tertera selama 17 tahun dianggap para pemilik angkot tidak bisa dilakukan dalam kondisi ekonomi yang suram seperti sekarang (Udi, 2009:1).

Sejalan dengan itu pada akhirnya Peraturan Daerah Kota Malang No 9 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum dalam Trayek diperbarui dengan Peraturan Daerah Kota Malang no 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum yang salah satu isinya adalah tentang persyaratan teknis layak jalan kendaraan bermotor umum dan tidak adanya pembatasan usia untuk peremajaan kendaraan bermotor umum. Dengan adanya penggantian perda tersebut diharapkan dapat terciptanya keamanan, keselamatan dan kenyamanan di bidang transportasi khususnya angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum.



Dinas Perhubungan Kota Malang mempunyai peranan penting sebagai Dinas yang menangani bidang transportasi secara umum termasuk mengatur dan menetapkan jaringan trayek angkutan di Kota Malang. Sehubungan dengan usaha-usaha untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah Kota Malang yaitu dengan jalan meningkatkan pelayanan kepada masyarakat pengguna jasa angkutan kota. Mengingat jenis ini yang paling banyak dan langsung berhubungan dengan masyarakat luas, oleh karenanya perlu dipikirkan bagaimana agar peremajaan angkutan kota itu dapat memberikan peningkatan pelayanan kepada masyarakat secara kualitatif maupun kuantitatif.

Dari uraian, peneliti menganggap sebagai suatu hal yang menarik dan perlu diteliti, mengenai permasalahan peremajaan angkutan kota sehingga dalam penelitian ini mengambil topik **“Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik”** (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang).

## **B. Rumusan Masalah**

Mengingat kota Malang mempunyai sebutan Tri Bina Cita yaitu Kota pendidikan, industri dan pariwisata mengalami kemajuan yang cukup pesat, pasti mempunyai daya tarik tersendiri bagi orang yang berada diluar kota Malang yang menginginkan tinggal di Kota Malang sehingga mempercepat pertumbuhan penduduknya, menyebabkan kebutuhan sarana transportasi angkutan kota akan

meningkat sejalan dengan pesatnya perkembangan kota dan penambahan jumlah penduduknya.

Sedangkan persoalan yang dihadapi kota Malang saat ini, disamping adanya kemacetan lalu lintas di jalan-jalan tertentu, adalah polusi udara yang ditimbulkan dari asap kendaraan yang sudah tua. Oleh karena itu Dinas Perhubungan sebagai instansi yang mengurus bidang transportasi merupakan perpanjangan tangan dari Pemerintah Kota Malang, mengambil kebijakan peremajaan angkutan kota dengan mengganti armada angkutan kota yang sudah tua dan tidak layak jalan dengan armada angkutan kota yang baru, dimana dengan kebijakan tersebut diharapkan dapat mengatasi berbagai keluhan dari masyarakat dan dapat meningkatkan pelayanan publik.

Berdasarkan uraian permasalahan yang telah dideskripsikan di atas, dapat dirumuskan permasalahan pada penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimanakah evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang?
2. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang?

### **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan permasalahan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mendeskripsikan dan mengevaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang.
2. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh dalam evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang.

### **D. Kontribusi Penelitian**

1. Secara praktis
  - a. Memberikan informasi tentang kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik.
  - b. Memberikan masukan yang bermanfaat kepada pemerintah dan masyarakat tentang peremajaan angkutan kota dalam kaitannya dengan upaya peningkatan pelayanan publik.
  - c. Bagi Dinas Perhubungan Kota Malang, hasil penelitian ini diharapkan dapat dijadikan bahan masukan dan pertimbangan dalam melakukan kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik.

2. Secara teoritis

- a. Bagi mahasiswa, agar mampu menerapkan ilmu pengetahuan yang diperoleh selama menempuh masa kuliah, terutama dalam bidang administrasi publik yang bermanfaat untuk mengembangkan kemampuan interpretasi berbagai masalah yang dihadapi selama penelitian dan penyusunan hasil penelitian yang dilakukan.
- b. Bagi Universitas Brawijaya, khususnya Fakultas Ilmu Administrasi (FIA) dapat memberikan sumbangsih bagi perkembangan ilmu pengetahuan, khususnya tentang kebijakan publik mengenai evaluasi kebijakan transportasi.
- c. Hasil penelitian ini sebagai bahan rujukan atau referensi bagi peneliti selanjutnya yang mengkaji tentang permasalahan kebijakan publik, khususnya tentang evaluasi kebijakan transportasi.

**E. Sistematika Penulisan**

Untuk memberi gambaran menyeluruh tentang isi penulisan, di bawah ini disampaikan pokok-pokok bahasan yang ada pada setiap bab yaitu :

**BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini diawali dengan penjelasan mengenai latar belakang, kemudian dilanjutkan dengan perumusan masalah tentang pelaksanaan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang dan faktor-faktor yang

mempengaruhi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang, kemudian dijelaskan tentang tujuan dan kontribusi penelitian serta sebagai penutup diberikan deskripsi singkat mengenai sistematika penulisan.

## BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini menjelaskan mengenai dasar dan landasan berpijak seperti teori kebijakan publik, teori evaluasi kebijakan publik, teori pelayanan publik, dan tinjauan tentang transportasi yang digunakan dalam penyusunan skripsi sebagai alat untuk melakukan analisa dan interpretasi, dapat berupa konsep atau teori temuan-temuan dari buku ilmiah, jurnal, hasil penelitian (skripsi, tesis, disertasi) yang berkaitan dengan permasalahan atau pertanyaan penelitian.

## BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisikan tentang metode yang akan dipakai dalam penelitian, diantaranya jenis penelitian, fokus penelitian, lokasi dan situs penelitian, sumber data, instrumen penelitian, dan diakhiri dengan analisis data.

## BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menguraikan mengenai data-data yang berkaitan dengan masalah yang diteliti. Berkaitan dengan tujuan penelitian dan sesuai dengan fokus penelitian. Data yang telah dikumpulkan kemudian dianalisis dan diinterpretasikan.

### BAB V PENUTUP

Bab ini berisi kesimpulan dari hasil pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya serta saran yang dapat penulis berikan dalam permasalahan penelitian ini.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Kebijakan Publik

##### 1. Pengertian Kebijakan Publik

Pemerintah dalam rangka menjalankan aktivitas dan wewenangnya sebagai pemegang kekuasaan untuk mengatur negara ini, mempunyai kekuasaan untuk membuat kebijakan-kebijakan sebagai prasarana untuk menjalankan perannya tersebut. Kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh pemerintah tersebut diarahkan untuk mengatur hubungan yang terjadi antara masyarakat atau publik dengan negara, masyarakat dengan masyarakat maupun negara dengan negara. Kita mengenal apa yang diputuskan oleh negara tersebut sebagai kebijakan umum atau publik.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kebijakan adalah “rangkaiannya konsep, keputusan dan asas yang menjadi garis besar dan dasar rencana dalam pelaksanaan suatu pekerjaan, kepemimpinan, dan cara bertindak (tentang pemerintahan, organisasi dan sebagainya)” (1997:131). Sedangkan publik adalah “orang banyak (umum)” (1997:793).

Sebagai sebuah keputusan, sebuah kebijakan yang dibuat dapat dikatakan sebagai kebijakan publik apabila masih tercakup dalam batasan-batasan tertentu. W.I. Jenkins (dalam Abdul Wahab, 1997:4) merumuskan kebijaksanaan negara sebagai :

*“a set of interrelated decisions taken by a political actor or group of actors concerning the selection of goals and the means of achieving them within a specified situation where these decisions should, in*

*principle, be within the power of these actors to achieve*” (serangkaian keputusan yang saling berkaitan yang diambil oleh seorang aktor politik atau sekelompok aktor politik berkenaan dengan tujuan yang telah dipilih beserta cara-cara untuk mencapainya dalam suatu situasi di mana keputusan-keputusan itu pada prinsipnya masih berada dalam batas-batas kewenangan kekuasaan dari para aktor tersebut).

Chief J.O. Udoji (dalam Abdul Wahab, 1997:5), mendefinisikan

kebijaksanaan negara sebagai :

*“an sanctioned course of action addressed to a particular problem or group of related problems that affect society at large”* (suatu tindakan bersanksi yang mengarah pada suatu tujuan tertentu yang diarahkan pada suatu masalah atau sekelompok masalah tertentu yang saling berkaitan yang mempengaruhi sebagian besar warga masyarakat).

Lebih lanjut Abdul Wahab (1997:7), mengatakan bahwa hakikat kebijaksanaan negara sebagai jenis tindakan yang mengarah pada tujuan tersebut di atas akan dapat kita pahami lebih baik lagi apabila kebijaksanaan itu kita perinci lebih lanjut ke dalam beberapa kategori, yakni *Policy demands* (tuntutan kebijaksanaan), *Policy decisions* (keputusan kebijaksanaan), *Policy statement* (pernyataan kebijaksanaan), *Policy outputs* (Keluaran kebijaksanaan), dan *Policy outcomes* (Hasil akhir kebijaksanaan).

- 1) Tuntutan Kebijakan ialah tuntutan atau desakan yang ditujukan pada pejabat-pejabat pemerintah pemerintah yang dilakukan oleh aktor-aktor lain, baik swasta ataupun kalangan pemerintahan sendiri, dalam sistem politik untuk melakukan tindakan tertentu atau sebaliknya untuk tidak berbuat sesuatu terhadap masalah tertentu.

Tuntutan-tuntutan ini dapat bervariasi, mulai dari desakan umum agar

pemerintah berbuat sesuatu hingga usulan untuk mengambil tindakan



konkrit tertentu terhadap sesuatu masalah yang terjadi di dalam masyarakat.

2) Keputusan Kebijaksanaan ialah keputusan-keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah yang dimaksudkan untuk memberikan keabsahan, kewenangan atau memberikan arah terhadap pelaksanaan kebijaksanaan negara. Dalam hubungan ini termasuk di dalamnya keputusan-keputusan untuk menciptakan status (ketentuan-ketentuan dasar), mengeluarkan perintah-perintah eksekutif (keputusan presiden), ketetapan-ketetapan, mencanangkan peraturan-peraturan administratif (semisal peraturan tentang disiplin pegawai negeri sipil) atau membuat penafsiran terhadap undang-undang.

3) Pernyataan Kebijaksanaan ialah pernyataan resmi atau artikulasi (penjelasan) mengenai kebijaksanaan negara tertentu. Termasuk dalam hal ini ialah Ketetapan-ketetapan MPR, Keputusan Presiden atau dekrit Presiden, peraturan-peraturan administratif dan keputusan-keputusan peradilan, maupun pernyataan-pernyataan dan pidato-pidato para pejabat pemerintah yang menunjukkan hasrat dan tujuan pemerintah serta apa yang akan dilaksanakan untuk mewujudkan tujuan tersebut.

4) Keluaran Kebijaksanaan adalah merupakan wujud kebijaksanaan negara yang paling dapat dilihat dan dirasakan karena menyangkut hal-hal yang senyatanya dilakukan guna merealisasikan apa yang telah digariskan dalam keputusan-keputusan dan pernyataan-pernyataan

kebijaksanaan. Secara singkat dapat dikatakan bahwa keluaran-keluaran kebijakan ini ialah menyangkut apa yang dikerjakan oleh pemerintah, yang dapat kita bedakan dari apa yang ingin dikerjakan oleh pemerintah.

- 5) Hasil akhir kebijaksanaan adalah akibat-akibat atau dampak yang benar-benar dirasakan oleh masyarakat, baik yang diharapkan maupun yang tidak diharapkan sebagai konsekuensi dari adanya tindakan atau tidak adanya tindakan pemerintah dalam bidang-bidang atau masalah-masalah tertentu yang ada dalam masyarakat.

## **2. Ciri-ciri Kebijakan Publik**

Sebuah keputusan dapat dikatakan sebagai kebijakan publik apabila memenuhi kriteria-kriteria tertentu, dimana dari kriteria tersebut bisa dilihat dan disebutkan ciri-ciri tentang kebijakan publik. Menurut Anderson dalam Islamy (1991:19) mendefinisikan kebijakan publik sebagai kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Sebagai implikasi turunan yang timbul dari pengertian kebijakan oleh Anderson kriteria-kriteria kebijakan publik adalah:

- a. Bahwa kebijakan negara itu selalu mempunyai tujuan tertentu atau merupakan tindakan yang berorientasi pada tujuan.
- b. Bahwa kebijakan itu berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah.

c. Bahwa kebijakan itu merupakan apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah, jadi bukan merupakan apa yang pemerintah bermaksud akan melakukan sesuatu atau menyatakan akan melakukan sesuatu.

d. Bahwa kebijaksanaan negara itu bersifat positif dalam arti merupakan beberapa bentuk tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu atau bersifat negatif dalam arti merupakan keputusan pejabat pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.

e. Bahwa kebijakan pemerintah, setidaknya dalam arti positif, didasarkan atau selalu dilandaskan pada peraturan perundang-undangan dan bersifat memaksa (*otoritatif*) (Islamy, 1991:19).

Melihat penjelasan tentang kriteria-kriteria kebijakan publik yang diungkapkan oleh Anderson diatas, maka bisa disebutkan tentang ciri-ciri dari kebijakan publik adalah:

1. Kebijakan publik lebih merupakan tindakan yang mengarah kepada tujuan daripada sebagai perilaku atau tindakan yang serba acak dan kebetulan.
2. Kebijakan pada hakekatnya terdiri atas tindakan-tindakan yang saling terkait dan berpola yang mengarah pada tujuan tertentu yang dilakukan oleh pejabat-pejabat pemerintah dan bukan merupakan keputusan-keputusan yang berdiri sendiri.
3. Kebijakan bersangkut paut dengan apa yang senyatanya dilakukan oleh pemerintah dalam bidang-bidang tertentu.

4. Kebijakan negara mungkin bisa berbentuk positif maupun negatif (Abdul Wahab, 1997:6).

Lebih jelas lagi, dapat dikatakan bahwa kebijakan publik itu merupakan tindakan yang dilakukan maupun tidak dilakukan pemerintah dengan tujuan memecahkan berbagai persoalan yang ada di masyarakat dengan berlandaskan pada peraturan yang ada.

### 3. Model Kebijakan Publik

Ada beberapa model atau suatu cara pendekatan tertentu untuk memahami proses kebijakan tersebut terbentuk. Diantara model tadi antara lain:

1. Model Institusional

Model ini menekankan kebijakan publik berasal dari birokrasi struktur organisasi pemerintah dan kegiatan-kegiatan politik bertumpu pada lembaga-lembaga pemerintah tersebut.

2. Model Elit-Massa

Model ini memandang pembuat kebijakan sebagai segolongan elit masyarakat yang berkuasa, dan mempunyai pengaruh pada massa terhadap pembuatan kebijakan publik.

3. Model Kelompok

Pembuat kebijakan adalah berdasarkan kelompok-kelompok tertentu saja yang terdiri dari masyarakat yang memiliki kepentingan tertentu yang mengikatkan diri baik secara formal maupun informal. Kelompok-kelompok tersebut akhirnya menjadi kelompok penekan (*preassure group*) dalam pembuatan kebijakan publik.

4. Model Sistim Politik

Model ini memandang kebijakan publik sebagai respon suatu sistem politik terhadap kekuatan-kekuatan lingkungan sosial ekonomi politik yang ada di sekitarnya (sebagai output dari sistim politik yang ada).

5. Model Rational Comprehensive

Menekankan pada komprehensivitas informasi dan keahlian pembuat keputusan. Dalam model ini konsep rationalitas sama dengan konsep efisiensi, dimana ratio yang dikorbankan positif/lebih tinggi dibandingkan dengan alternatif lainnya.

6. Model Inkremental

Dalam model ini memandang kebijakan publik sebagai suatu kelanjutan kegiatan-kegiatan pemerintah di masa lalu dengan hanya mengubahnya sedikit-sedikit (memodifikasi).

### 7. Model Mixed Scanning

Model ini memanfaatkan dua model diatas (Rational Comprehensif dan Inkremental), secara fleksibel, tergantung pada pokok masalah dan situasinya (Islamy, 1991:37).

## B. Evaluasi Kebijakan Publik

### 1. Pengertian Evaluasi Kebijakan Publik

Setiap entitas publik mempunyai tanggung jawab terhadap *stakeholder*, terutama pada masyarakat yang merupakan *customer* dari setiap kebijakan yang ditawarkan. Pemerintah lebih mudah menyusun program melalui upaya penyusunan perencanaan secara detail dan komprehensif lalu selanjutnya, mengaplikasikannya sebagai sebuah *output*, akan tetapi yang terjadi adalah pemerintah selalu kesulitan dalam cara memonitor dari setiap langkah yang dilakukan dalam mencapai tujuan kebijakan publik, padahal tahapan terpenting dari sebuah kebijakan ialah hasil akhir, untuk itu perlu diadakan sebuah evaluasi untuk mengetahui apakah suatu kebijakan berhasil atau tidak dan apa saja faktor pendorong dan hambatannya

Menurut Winarno (2002:165), mengatakan bahwa “Evaluasi pada dasarnya dilakukan karena tidak semua program kebijakan publik meraih hasil yang diinginkan. Seringkali kebijakan publik gagal meraih hasil yang diinginkan, dengan demikian maksud evaluasi kebijakan itu ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan atau untuk mengetahui apakah kebijakan publik yang telah dijalankan meraih dampak yang diinginkan”.

Selanjutnya, menurut Suchman yang dikutip oleh Abdul Wahab (2001:

23), mendefinisikan evaluasi kebijakan sebagai “*The process of assigning*

value the some objective and then determining the degree of success in attaining this valued objective.” (proses melekatkan sesuatu nilai pada beberapa tujuan tertentu dan dari situ kemudian dapat ditentukan derajat keberhasilannya dalam mencapai nilai-nilai yang sudah dilekatkan pada tujuan-tujuan tadi).

Casley dan Kumar yang dikutip oleh Abdul Wahab (2001:23), merumuskan evaluasi itu sebagai penilaian terhadap kinerja proyek dan dampaknya pada kelompok sasaran dan daerah tertentu. Evaluasi sendiri berasal dari Bahasa Inggris yakni *evaluation* yang berarti penilaian atau penaksiran, dan menurut pengertian istilah evaluasi merupakan kegiatan yang terencana untuk mengetahui keadaan sesuatu objek dan hasilnya dibandingkan dengan tolak ukur untuk memperoleh kesimpulan. Evaluasi juga suatu usaha untuk mengukur dan member nilai secara obyektif atas pencapaian hasil-hasil yang telah direncanakan sebelumnya. Dalam penelitian ini, evaluasi dilakukan sesudah keadaan pada sebuah kebijakan apakah akan memberi dampak yang positif atau sebaliknya serta mencari faktor pendorong dan faktor penghambatnya.

## 2. Evaluasi Dampak Kebijakan

Pengertian dampak kebijaksanaan menurut Dunn (2000:513), adalah perubahan nyata pada tingkah laku atau sikap yang dihasilkan oleh keluaran kebijaksanaan tersebut. Lebih lanjut, Islamy (1991:15) dalam prinsip-prinsip perumusan kebijaksanaan negara mengartikan dampak kebijaksanaan negara sebagai akibat-akibat dan konsekuensi-konsekuensi yang ditimbulkan dengan

dilaksanakannya kebijaksanaan-kebijaksanaan tadi. Sehingga dari pendapat dari para ahli ini dampak kebijakan bisa diartikan sebagai sebuah perubahan daripada sikap atau apapun yang membuat suatu perbedaan dibandingkan ketika kebijakan itu belum dikeluarkan.

### 3. Fungsi Evaluasi Kebijakan

Fungsi evaluasi kebijakan sendiri ialah untuk mengetahui apakah *output* benar-benar telah sesuai dengan yang diharapkan dalam hal ini *output* yang ingin tercapai adalah peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik. Adapun fungsi-fungsi dari evaluasi kebijakan mengutip dari pendapat Guba dan Lincoln dalam Wahab (2001:8), yaitu:

1. Evaluasi mengemban ilmu pembelajaran, artinya dengan mengidentifikasi kegiatan-kegiatan yang berhasil dan kegiatan-kegiatan yang tidak berhasil dalam mengantarkan pada hasil yang diharapkan, serta dengan menemukan apa yang menyebabkan keberhasilan dan kegagalan itu maka dimungkinkan penyempurnaan kinerja proyek atau program di masa yang akan datang dan dengan demikian untuk menghindari kesalahan di masa lalu.
2. Evaluasi sebagai kemudi dan manajemen. Hasil-hasil yang diperoleh dari evaluasi akan memberikan umpan balik dan memungkinkan pihak manajemen mengendalikan proyek tetap pada arahnya sesuai dengan tujuan yang akan dicapai.
3. Evaluasi sebagai fungsi kontrol dan inpeksi, dalam artian bahwa dapat digunakan untuk menginformasikan kepada pimpinan puncak atau negara donor apakah kegiatan-kegiatan yang ditunjukkan dalam dokumen proyek telah dilaksanakan dengan semestinya dan menunjukkan hasil-hasil yang diharapkan.
4. Evaluasi sebagai fungsi akuntabilitas karena memberikan informasi dan atas dasar informasi itu pihak Dewan Perwakilan Rakyat dan pembayar pajak dapat menilai apakah dana yang telah mereka sediakan telah digunakan dengan benar dan demi tujuan yang diharapkan.
5. Evaluasi sebagai fungsi kepenasihatatan, dalam artian bahwa hasil-hasil evaluasi akan dapat digunakan untuk mendapatkan dana yang lebih banyak guna mendanai suatu proyek atau proyek-proyek sejenis di masa yang akan datang.

Dari fungsi evaluasi ini terdapat beberapa pihak yang dapat mengambil manfaat dari penelitian evaluasi seperti terdapat dalam Abdul Wahab (2001:8), yaitu:

1. Para pejabat yang bertanggung jawab pada tingkat kebijakan (*policy*). Para pejabat ini, karena posisi strateginya dalam organisasi, biasanya lebih menaruh perhatian pada hasil-hasil program yang dapat memberikan kontribusi terhadap kebijakan yang ada.
2. Para pejabat yang bertanggung jawab pada tingkat program, dan dalam kasus proyek-proyek bantuan luar negeri, para anggota staf dari badan-badan pemberi bantuan dana program, dimana orang-orang ini membutuhkan informasi dalam rangka mengalokasikan sumber-sumber pada program tersebut, dan untuk meyakinkan *policy makers*, bahwa program tersebut telah dilaksanakan sesuai dengan tujuan yang telah digariskan.
3. Staf program yang bekerja pada tingkat local proyek, seperti pada manajer operasi proyek yang mungkin tertarik pada cara-cara menyempurnakan efektivitas pelayanan.
4. Kelompok sasaran yaitu individu-individu dan kelompok-kelompok untuk siapa program itu diciptakan dan kepada siapa manfaat dari berbagai kegiatan pembangunan ditujukan.

Kebijakan publik seringkali terjadi kegagalan dan meraih maksud dan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Wibawa (1994:9) mengatakan bahwa evaluasi kebijakan dimaksudkan untuk mengetahui proses pembuatan kebijakan, proses implementasi, konsekuensi kebijakan, dan efektivitas dampak kebijakan

#### **4. Kriteria Evaluasi Kebijakan**

Dalam evaluasi kebijakan, kita dapat melihat dan menilai dari kriteria-kriteria yang ada. Menurut Dunn ada beberapa kriteria yang dalam melakukan evaluasi terhadap kebijakan. Kriteria yang dijelaskan Dunn dapat dilihat pada tabel 2.



Tabel 2  
Kriteria Evaluasi Kebijakan

Kriteria	Pertanyaan
Efektivitas	Apakah hasil yang diinginkan tercapai?
Efisiensi	Seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan?
Kecukupan	Seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan untuk memecahkan masalah?
Pemerataan	Apakah biaya dan manfaat didistribusikan dengan merata kepada kelompok berbeda?
Responsivitas	Kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok tertentu?
Ketepatan	Apakah hasil (tujuan) yang diinginkan benar-benar berguna atau bernilai?

Sumber : William Dunn, 2000:610

Kriteria-kriteria di atas merupakan tolak ukur atau indikator dari evaluasi kebijakan publik. Dikarenakan penelitian ini menggunakan metode kualitatif maka pembahasan dalam penelitian ini berhubungan dengan pertanyaan yang dirumuskan oleh William N. Dunn untuk setiap kriterianya. Untuk lebih jelasnya setiap indikator tersebut akan dijelaskan pada halaman selanjutnya.

a) Efektivitas

Efektivitas berasal dari kata efektif yang mengandung pengertian dicapainya keberhasilan dalam mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Efektivitas disebut juga hasil guna. Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Penilaian terhadap efektivitas ditujukan untuk menjawab ketepatan waktu pencapaian hasil/tujuan. Berdasarkan pendapat di atas, bahwa apabila pencapaian tujuan-tujuan daripada organisasi semakin besar, maka semakin besar pula efektivitasnya. Pengertian tersebut dapat disimpulkan adanya pencapaian tujuan yang besar daripada organisasi, maka makin besar pula hasil yang akan dicapai dari tujuan-tujuan tersebut. William N. Dunn menyatakan bahwa:

“Efektivitas (*effectiveness*) berkenaan dengan apakah suatu alternative mencapai hasil (akibat) yang diharapkan, atau mencapai tujuan dari diadakannya tindakan. Yang secara dekat berhubungan dengan rasionalitas teknis, selalu diukur dari unit produk atau layanan atau nilai moneterinya” (Dunn, 2003:429).

Apabila setelah pelaksanaan kegiatan kebijakan publik ternyata dampaknya tidak mampu memecahkan permasalahan yang tengah dihadapi masyarakat, maka dapat dikatakan bahwa suatu kegiatan kebijakan tersebut telah gagal, tetapi adakalanya suatu kebijakan publik hasilnya tidak langsung efektif dalam jangka pendek, akan tetapi setelah melalui proses tertentu. Sehubungan dengan hal-hal yang dikemukakan di atas, maka ukuran efektivitas merupakan suatu standar akan terpenuhinya mengenai sasaran dan

tujuan yang akan dicapai. Selain itu, menunjukkan pada tingkat sejauhmana organisasi, program/kegiatan melaksanakan fungsi-fungsinya secara optimal.

b) Efisiensi

Efektivitas dan efisiensi sangatlah berhubungan. Apabila kita berbicara tentang efisiensi bilamana kita membayangkan hal penggunaan sumber daya (*resources*) kita secara optimum untuk mencapai suatu tujuan tertentu. Maksudnya adalah efisiensi akan terjadi jika penggunaan sumber daya diberdayakan secara optimum sehingga suatu tujuan akan tercapai.

Adapun menurut William N. Dunn berpendapat bahwa:

“Efisiensi (*efficiency*) berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas tertentu. Efisiensi yang merupakan sinonim dari rasionalitas ekonomi, adalah merupakan hubungan antara efektivitas dan usaha, yang terakhir umumnya diukur dari ongkos moneter. Efisiensi biasanya ditentukan melalui perhitungan biaya per unit produk atau layanan. Kebijakan yang mencapai efektivitas tertinggi dengan biaya terkecil dinamakan efisien” (Dunn, 2003:430).

Apabila sasaran yang ingin dicapai oleh suatu kebijakan publik ternyata sangat sederhana sedangkan biaya yang dikeluarkan melalui proses kebijakan terlampau besar dibandingkan dengan hasil yang dicapai. Ini berarti kegiatan kebijakan telah melakukan pemborosan dan tidak layak untuk dilaksanakan.

c) Kecukupan

Kecukupan dalam kebijakan publik dapat dikatakan tujuan yang telah dicapai sudah dirasakan mencukupi dalam berbagai hal. William N. Dunn mengemukakan bahwa kecukupan (*adequacy*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan

yang menumbuhkan adanya masalah (Dunn, 2003:430). Dari pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa kecukupan masih berhubungan dengan efektivitas dengan mengukur atau memprediksi seberapa jauh alternatif yang ada dapat memuaskan kebutuhan, nilai atau kesempatan dalam menyelesaikan masalah yang terjadi.

#### d) Pemerataan

Pemerataan dalam kebijakan publik dapat dikatakan mempunyai arti dengan keadilan yang diberikan dan diperoleh sasaran kebijakan publik.

William N. Dunn menyatakan bahwa kriteria pemerataan adalah penilaian terhadap kesamaan (*equity*) didari kegiatan yang didistribusi secara proporsional untuk aktor-aktor yang terlibat. Dalam hal ini akan dibahas mengenai pihak-pihak atau aktor-aktor yang melaksanakan kebijakan publik ini. Kebijakan yang berorientasi pada pemerataan adalah kebijakan yang akibatnya atau usaha secara adil didistribusikan. Suatu program tertentu mungkin dapat efektif, efisien, dan mencukupi apabila biaya-manfaat merata.

#### e) Responsivitas

Responsivitas dalam kebijakan publik dapat diartikan sebagai respon dari suatu aktivitas. Yang berarti tanggapan sasaran kebijakan publik atas penerapan suatu kebijakan. Menurut William N. Dunn menyatakan bahwa responsivitas (*responsiveness*) berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat tertentu (Dunn, 2003:437). Suatu keberhasilan kebijakan dapat dilihat melalui tanggapan masyarakat yang menanggapi

pelaksanaan setelah terlebih dahulu memprediksi pengaruh yang akan terjadi jika suatu kebijakan akan dilaksanakan, juga tanggapan masyarakat setelah dampak kebijakan sudah mulai dapat dirasakan dalam bentuk yang positif berupa dukungan ataupun wujud yang negatif berupa penolakan. Dunn pun mengemukakan bahwa:

“Kriteria responsivitas adalah penting karena analisis yang dapat memuaskan semua kriteria lainnya (efektivitas, efisiensi, kecukupan, kesamaan) masih gagal jika belum menanggapi kebutuhan aktual dari kelompok yang semestinya diuntungkan dari adanya suatu kebijakan” (Dunn, 2003:437).

Oleh karena itu, kriteria responsivitas cerminan nyata kebutuhan, preferensi, dan nilai dari kelompok-kelompok tertentu terhadap kriteria efektivitas, efisiensi, kecukupan, dan kesamaan.

f) Ketepatan

Ketepatan merujuk pada nilai atau harga dari tujuan program dan pada kuatnya asumsi yang melandasi tujuan-tujuan tersebut. Penilaian terhadap ketepatan ditujukan untuk mengetahui kebijakan tersebut memberikan hasil dari manfaat. William N. Dunn menyatakan bahwa kelayakan (*Appropriateness*) adalah:

“Kriteria yang dipakai untuk menseleksi sejumlah alternatif untuk dijadikan rekomendasi dengan menilai apakah hasil dari alternatif yang direkomendasikan tersebut merupakan pilihan tujuan yang layak. Kriteria kelayakan dihubungkan dengan rasionalitas substantif, karena kriteria ini menyangkut substansi tujuan bukan cara atau instrumen untuk merealisasikan tujuan tersebut” (Dunn, 2003:499).

Ketepatan sendiri merupakan penilaian terhadap tujuan-tujuan dari suatu kebijakan yang telah dilaksanakan.

### 5. Tipe-Tipe Evaluasi Kebijakan

Ada beberapa macam tipe-tipe yang digunakan dalam evaluasi kebijakan. Karena pada dasarnya dalam melakukan evaluasi suatu kebijakan harus melihat pada tipe-tipe evaluasi kebijakan. Seperti Van Dusseldorp yang dikutip Abdul Wahab (2001:30) membagi tipe-tipe evaluasi kebijakan berdasarkan pada proses dimana evaluasi itu dilaksanakan dan siapa yang melaksanakan, seperti Tabel 3 pada halaman selanjutnya

Tabel 3  
Sistematika Evaluasi Berdasarkan Siapa dan Kapan

Kapan		Dimana	
Pada saat manakah kegiatan evaluasi berlangsung 13) Evaluasi <i>ex-ante</i>		Orang-orang yang terlibat dalam penyiapan dari implementasi objek yang dievaluasi.	Orang-orang yang tidak terlibat secara langsung terlibat dalam penyiapan rencana dan implementasi objek yang dievaluasi.
EVALUASI EX-ANTE = <i>assesment</i>	Sebelum persiapan proyek dimulai	1) Evaluasi <i>ex-ante</i> internal Berlangsung sebelum persiapan proyek (identifikasi)	2) Evaluasi <i>ex-ante</i> eksternal Berlangsung sebelum persiapan proyek (identifikasi)
	Sebelum implementasi proyek dimulai	3) Evaluasi <i>ex-ante</i> internal dilaksanakan sebelum implementasi.	4) Evaluasi <i>ex-ante</i> berlangsung sebelum proyek (appraisal)

EVALUASI EX-POST Evaluasi proyek sedang berjalan	Selama persiapan proyek	5) Evaluasi interim internal terhadap persiapan proyek (termasuk monitoring)	6) Evaluasi interim eksternal atas implementasi proyek
	Selama persiapan implementasi proyek	7) Evaluasi interim internal atas implementasi proyek	8) Evaluasi interim eksternal atas implementasi proyek
EVALUASI AKHIR	Sesudah persiapan rencana berlangsung	9) Evaluasi akhir internal terhadap implementasi rencana	10) Evaluasi akhir eksternal atas persiapan rencana (appraisal)
	Sesudah implementasi rencana berlangsung	11) Evaluasi akhir internal terhadap implementasi rencana	12) Evaluasi akhir eksternal terhadap implementasi rencana
14) Evaluasi ex-post terhadap evaluasi (meta evaluation)			

Berdasarkan tipe penelitian evaluasi diatas, maka tipe penelitian evaluasi yang akan dipakai adalah evaluasi akhir, yang dapat diartikan sebagai rangkaian proses evaluasi ketika sesudah persiapan rencana dan implementasi rencana berlangsung. Dalam hal ini, yang ditekankan adalah evaluasi terhadap dampak yang ditimbulkan dari kebijakan peremajaan angkutan kota. Tipe evaluasi ini, penting guna menilai atau mempertimbangkan dampak serta faktor pendorong dan hambatan dari sebuah kebijakan.

## **C. Pelayanan Publik**

### **1. Pengertian Pelayanan Publik**

Pelayanan adalah kunci keberhasilan dalam berbagai usaha atau kegiatan yang bersifat jasa. Khususnya dalam organisasi pemerintahan pelayanan akan lebih besar dan bersifat menentukan manakala dalam kegiatan jasa dan masyarakat tersebut terdapat kompetisi.

Pentingnya pelayanan melahirkan pendapat tentang definisi pelayanan.

Dikemukakan oleh Moenir (1992:16) “untuk memenuhi kebutuhan hidupnya manusia berusaha, baik melalui aktivitas sendiri maupun secara tidak langsung melalui aktivitas orang lain. Aktivitas adalah suatu proses penggunaan akal, pikiran, panca indera dan anggota badan dengan atau tanpa alat bantu yang dilakukan seseorang untuk mendapatkan sesuatu yang diinginkan baik dalam bentuk barang maupun jasa. Proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas yang langsung inilah yang dinamakan pelayanan”.

Pendapat lain mengenai pelayanan dikemukakan oleh Komaruddin (1993:448) yaitu: bahwa yang dimaksud dengan servis adalah 1) Alat kebutuhan yang tidak berwujud, 2) Prestasi yang dilakukan atau dikorbankan untuk memuaskan permintaan atau kebutuhan orang lain.

Dari pendapat diatas dapat diambil kesimpulan bahwa pelayanan pada hakekatnya merupakan serangkaian kegiatan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam rangka memenuhi kebutuhan orang lain sesuai dengan haknya.



Setelah mengetahui pengertian tentang pelayanan berikutnya adalah pengertian tentang publik itu sendiri. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (1997:793), pengertian publik adalah banyak atau umum. Ditegaskan lagi oleh Gie (1992:268), publik dikatakan sebagai “sejumlah orang (yang tidak mesti berada dalam satu tempat) yang dipersatukan oleh faktor kepentingan yang sama, yang berbeda dengan kelompok lain”.

Penggolongan publik dapat dilakukan dalam :

- a) Publik Intern, yaitu publik dalam lingkungan suatu instansi/perusahaan.
- b) Publik ekstern, yaitu publik di luar organisasi instansi/perusahaan yang mempunyai kepentingan dengan instansi lain.

Dengan memahami pengertian pelayanan publik diatas, selanjutnya adalah pengertian dari pelayanan publik itu sendiri. Gie (1992:273), mendefinisikan pelayanan publik sebagai kegiatan organisasi yang dilakukan untuk mengamalkan dan mengabdikan diri kepada masyarakat. Pengertian tersebut mengingatkan kita bahwa pelayanan publik berkaitan dengan kepentingan umum. Kepentingan umum itu sendiri merupakan persamaan kebutuhan yang dimiliki oleh setiap anggota masyarakat pada umumnya dan yang ingin dicapainya.

Senada dengan yang dikatakan Gie, Siagian (1992:13) menyatakan bahwa pelayanan masyarakat (*public service*) adalah aktivitas yang dilakukan untuk memberikan jasa dan kemudahan kepada masyarakat. Sedangkan Zauhar (2001:4) mengatakan bahwa pelayanan publik itu adalah suatu upaya

membantu atau memberi manfaat kepada publik melalui penyediaan barang atau jasa yang diperlukan oleh mereka.

Untuk mempertegas pengertian pelayanan umum atau pelayanan publik, dalam Keputusan Menpan No. 81 Tahun 2003 tentang Pedoman Tata Laksana Pelayanan Umum di Indonesia, disebutkan bahwa “Pelayanan umum adalah segala bentuk kegiatan pelayanan umum yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah, di lingkungan BUMN/BUMD dalam bentuk barang/jasa, baik dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.”

Dalam pengertian pelayanan umum tersebut terkandung adanya suatu kewajiban pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat baik berupa barang maupun jasa dimana upaya pemenuhan kebutuhan itu dilakukan melalui tugas-tugas umum pemerintahan dan pembangunan dalam berbagai bidang kehidupan.

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut dapat dikemukakan pengertian publik disini lebih diarahkan kepada pengguna jasa pelayanan yang dilakukan oleh penyedia pelayanan publik khususnya dalam hal ini Dinas Perhubungan Kota Malang. Para pengguna jasa pelayanan publik yang paling kongkrit tentu saja adalah mereka yang berkepentingan dengan organisasi publik.

Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pelayanan publik merupakan suatu upaya untuk membantu/memberi manfaat kepada publik melalui penyediaan barang dan jasa yang diperlukan oleh mereka, sehingga pada

hakekatnya pelayanan publik bukan semata-mata persoalan administratif belaka, tetapi ia mencakup persoalan yang lebih mendasar yakni pemenuhan keinginan atau kebutuhan pelanggan. Hal ini wajar saja karena dalam setiap organisasi pemenuhan dan pemberian pelayanan kepada pelanggan merupakan tuntutan. Kualitas pelayanan dan kepuasan pelanggan sangat diutamakan mengingat keduanya mempunyai pengaruh yang besar bagi perkembangan misi dan kelangsungan hidup organisasi.

## **2. Prinsip-Prinsip Pelayanan Publik**

Pelayanan Publik yang berorientasi dengan kepentingan orang banyak haruslah dilaksanakan sesuai dengan tata cara yang sebaik mungkin sesuai dengan norma-norma sosial yang berlaku baik formal maupun informal. Kepuasan masyarakat atas pelayanan publik yang mereka terima merupakan kontribusi yang sangat berarti bagi eksistensi instansi publik yang bersangkutan, sehingga harus ada prinsip-prinsip pelayanan publik yang seharusnya bisa diterapkan secara maksimal agar diperoleh kualitas layanan yang memuaskan.

Irfan Islamy dalam Suryono (2001:54) dalam tinjauan manajemen pelayanan publik dilihat dari sudut pandang pelayanan publik menyebutkan beberapa prinsip pokok yang harus dipahami oleh aparat birokrasi publik dalam aspek internal organisasi, yaitu :

### **(a) Prinsip aksesibilitas**

Bahwa setiap jenis pelayanan harus dapat dijangkau secara mudah oleh setiap pengguna pelayanan. Misalnya masalah tempat, jarak dan prosedur pelayanan.

(b) Prinsip Kontinuitas

Bahwa setiap jenis pelayanan harus secara terus menerus tersedia bagi masyarakat dengan kepastian dan kejelasan ketentuan yang berlaku bagi proses pelayanan tersebut.

(c) Prinsip Teknikalitas

Bahwa setiap jenis pelayanan harus ditangani oleh aparat yang benar-benar memahami secara teknis pelayanan tersebut berdasarkan kejelasan, ketepatan, dan kemandapan sistem, prosedur dan instrument pelayanan.

(d) Prinsip Profitabilitas

Bahwa proses pelayanan pada akhirnya harus dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien serta memberikan keuntungan ekonomis dan sosial baik bagi pemerintah maupun bagi masyarakat luas.

(e) Prinsip Akuntabilitas

Bahwa proses produk dan mutu pelayanan yang telah diberikan harus dipertanggung jawabkan kepada masyarakat karena aparat pemerintah itu pada hakekatnya mempunyai tugas memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada masyarakat.

Sehubungan dengan hal itu, melalui pemahaman mendalam dan upaya optimal yang terus-menerus untuk menerapkan prinsip-prinsip tersebut dalam setiap pelayanan publik yang diberikan pada masyarakat, diharapkan akan tercipta suatu saling ketergantungan yang positif antara masyarakat dan instansi penyedia layanan publik yang bersangkutan. Demikian pula dengan Dinas Perhubungan Kota Malang, apabila prinsip-prinsip tersebut diatas diterapkan secara maksimal dalam pelayanan publik yang mereka berikan, maka akan semakin besar peluang untuk mendapatkan loyalitas dari masyarakat baik para pengguna jasa ataupun dari masyarakat sendiri yang memanfaatkan sarana dari pelayanan publik yang telah diterapkan.

### 3. Faktor-Faktor Pendukung Pelayanan Publik

Sebagai suatu aktivitas yang berhubungan dengan pihak lain haruslah diperhatikan faktor-faktor yang dapat mendukung kelancaran dari pelayanan

umum. Enam (6) faktor pendukung pelayanan umum seperti yang disebutkan oleh Moenir (1992:89), yaitu :

1) Faktor Kesadaran

Kesadaran menurut Moenir dirumuskan sebagai suatu proses berpikir melalui metode renungan, pertimbangan dan perbandingan sehingga menghasilkan keyakinan, ketenangan, ketetapan hati dan keseimbangan dalam jiwanya sebagai pangkal tolak untuk perbuatan dan tindakan akan dilakukan kemudian. Dengan adanya kesadaran dapat membawa seseorang kepada keikhlasan dan kesungguhan dalam menjalankan tugas pekerjaannya. Dalam pelayanan faktor kesadaran akan menjadi sumber kesungguhan dan disiplin dalam melaksanakan pekerjaan.

2) Faktor Aturan

Aturan dalam suatu organisasi mutlak keberadaannya agar organisasi dan pekerjaan dapat berjalan teratur dan terarah. Agar peraturan yang ada dapat mencapai tujuannya maka harus dipahami oleh semua orang berkepentingan terutama orang yang bertugas dalam bidang yang diatur dengan disertai disiplin yang tinggi.

3) Faktor Organisasi

Faktor organisasi yang dimaksud disini termasuk didalamnya sistem, prosedur dan metode yang berfungsi sebagai tata kerja agar pelaksanaan pekerjaan dapat berjalan lancar dan berhasil dengan baik.

4) Faktor Pendapatan

Pendapatan pegawai berfungsi pula sebagai faktor pendukung dalam pelaksanaan pelayanan karena pada dasarnya tujuan orang bekerja agar mendapatkan imbalan yang sepadan untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

5) Faktor Keterampilan

Faktor pendukung berikutnya adalah ketrampilan pegawai dalam melakukan pekerjaan, kemampuan pegawai sangat diperlukan terlebih lagi dalam pelaksanaan pelayanan. Karena dalam bidang pelayanan yang menonjol dan paling cepat dirasakan oleh orang-orang yang menerima layanan adalah kemampuan pelaksanaannya.

6) Faktor Sarana Pelayanan

Sarana pelayanan yang dimaksud disini mencakup sarana kerja dan fasilitas pelayanan. Sarana kerja meliputi peralatan dan perlengkapan kerja sedang fasilitas pelayanan antara lain fasilitas ruangan dan komunikasi

Dengan adanya sarana pelayanan yang memadai menurut Moenir (1992:88) diharapkan :

1. Dapat mempercepat proses pelaksanaan pekerjaan sehingga dapat menghemat waktu.

2. Meningkatkan produktifitas baik barang maupun jasa.
3. Menjamin kelancaran gerak para pelakunya.
4. Adanya kenyamanan bagi orang-orang yang berkepentingan

Keempat faktor ini diperlukan untuk mendukung kelancaran pelayanan publik berkaitan dengan pengembangan sumber daya manusia maka yang dapat diusahakan melalui pendidikan dan latihan adalah kesadaran serta keterampilan.

## **D. Tinjauan Tentang Transportasi**

### **1. Pengertian Transportasi**

Transportasi menurut ketentuan Undang-Undang No 14 Tahun 1992 adalah simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga dapat membentuk suatu kesatuan sistem untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Menurut pendapat Kamaludin (1987:9) transportasi adalah mengangkut atau membawa barang (sesuatu) kesebelah lain atau dari satu tempat ke tempat lain. Azas-azas yang digunakan di dalam penyelenggaraan transportasi ialah bahwasanya transportasi diselenggarakan berdasarkan pada azas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

Sedangkan menurut Salim (1993:6) transportasi didefinisikan sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Keberadaan transportasi menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian kerja menurut keahlian sesuai budaya, adat istiadat dan budaya suatu bangsa atau daerah. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau

bangsa tergantung pada tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Dalam hal ini, dengan menggunakan transportasi dapat menciptakan barang berguna menurut waktu dan tempat (*time utility and place utility*). Dalam transportasi kita melihat dua kategori yaitu pemindahan bahan-bahan/ hasil produksi dengan menggunakan alat angkut dan mengangkut penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

## 2. Peranan Transportasi

Transportasi tidak bisa lepas dari kehidupan masyarakat karena sejak dahulu transportasi telah digunakan dalam kehidupan bermasyarakat. Transportasi memiliki peran yang sangat penting dan strategis dalam kaitannya dengan untuk melancarkan arus barang, jasa serta manusia, dapat juga digunakan sebagai pengikat antar daerah untuk saling dekat.

Selanjutnya menurut Siregar (1991:66) peranan daripada transportasi adalah sebagai berikut :

1. Transportasi adalah salah satu sarana utama dalam mewujudkan dan meningkatkan persatuan dan kesatuan bangsa, karena transportasi sebagai penghubung antar daerah dalam melaksanakan pembangunan.
2. Transportasi adalah alat mobilisasi yang harus tersedia bukan hanya untuk kepentingan rutin angkutan semata saja, melainkan juga lebih penting lagi sebagai/merupakan alat mobilitas yang bisa dikerahkan dalam keadaan darurat.
3. Untuk tercapai mobilitas yang tinggi dari aparat hukum dan masyarakat. Melalui lancarnya pengangkutan akan mempermudah usaha penegakan hukum. Kasus-kasus pelanggaran hukum akan dapat lebih mudah dan cepat diselesaikan, kalau gerak dan mobilitas yang melaksanakan hukum tersebut dijamin, maka sebaiknya peraturan dan ketentuan hukum diperlukan dalam pengoperasian dan pemilikan fasilitas transportasi.
4. Transportasi juga dapat dilihat dari aspek teknik pembangunan dan pengoperasian fasilitas transportasi berikut. Perencanaan, pembuatan desain dan pembuatan peralatan transportasi merupakan suatu bidang

keahlian dari suatu industri yang terus berkembang. Tingkat kemampuan merencanakan, membuat desain, jalan dan peralatan lainnya akan menentukan besarnya kapasitas alat transportasi tersebut dan tingkat keselamatan penggunaannya.

5. Dari segi ekonomi, transportasi dapat dilihat dari segi makro, ekonomi dan mikro ekonomi. Dari segi makro ekonomi, transportasi merupakan salah satu prasarana yang menunjang pelaksanaan pembangunan nasional. Sedangkan dari segi mikro ekonomi, yaitu:
  - a. Perusahaan pengangkutan memandang pengangkutan sebagai usaha produksi jasa angkutan untuk dijual kepada pemakai dan memperoleh keuntungan.
  - b. Pemakai jasa transportasi yang melihat transportasi sebagai salah satu mata rantai dari arus pemasaran bahan baku dan arus distribusi.

Transportasi itu mempunyai peranan yang cukup strategis dalam usaha mencapai tujuan pembangunan nasional. Dalam Undang-undang Lalu Lintas No 22 tahun 2009 dijelaskan bahwa transportasi mempunyai dua kedudukan yaitu sebagai unsur penunjang mobilitas orang atau barang dalam semua aspek kehidupan masyarakat pada daerah-daerah yang telah berkembang dan sebagai unsur perangsang penyediaan pelayanan transportasi di daerah berkembang, pedesaan terpencil, transmigrasi dan perbatasan untuk memacu perkembangan daerah-daerah tersebut.

Menyadari peranan transportasi yang begitu penting/vital, maka fasilitas transportasi harus dibangun dan disesuaikan dengan proyek-proyek pembangunan lainnya. Apabila kegiatan-kegiatan masyarakat telah berjalan, seperti yang dijelaskan dalam undang-undang lalu lintas no 22 tahun 2009, pelayanan transportasi diharapkan terselenggara secara efektif dalam arti kapasitas mencukupi, terpadu, tertib dan teratur, lancar, cepat dan tepat, selamat, aman, nyaman dan biaya terjangkau. Efisien dalam arti beban yang dipikul oleh publik rendah dan utilitasnya tinggi dalam arti bahwa kapasitas



sarana dan prasarana transportasi cukup tersedia untuk mencakup kebutuhan atau penambahan permintaan pengguna jasa. Kinerja kapasitas tersebut dapat diukur berdasarkan indikator berdasarkan karakteristik masing-masing moda, antara lain perubahan perbandingan jumlah penduduk, antar sarana dan prasarana, antara volume jasa angkutan yang dinyatakan dalam penumpang kilometer dengan kapasitas penumpang yang tersedia.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam membenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak. Oleh karena itu pelayanan transportasi yang diupayakan adalah kinerja penampilan transportasi yang dapat dirasakan secara nyata oleh masyarakat, kebutuhan perdagangan, mampu melibatkan partisipasi masyarakat secara aktif sehingga menciptakan keandalan yang menyeluruh dari pelayanan transportasi itu sendiri. (Aminah, 2007:2)

Adapun yang dimaksud dengan penyelenggaraan transportasi yang tertib dapat dilihat berupa terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan norma-norma atau nilai-nilai yang berlaku dalam masyarakat. Penyelenggaraan transportasi yang tepat dan teratur terwujud melalui penyelenggaraan transportasi yang sesuai dengan jadwal dan adanya kepastian pelayanan. Penyelenggaraan

transportasi yang aman adalah terhindarnya pengoperasian transportasi dari akibat faktor internal baik berupa gangguan alam maupun manusia. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

Penyelenggaraan transportasi yang cepat dan lancar berarti penyelenggaraan transportasi dengan waktu yang singkat dengan tingkat keselamatan yang tinggi. Keadaan tersebut dapat diukur berdasarkan indikator antara lain kecepatan arus persatuan waktu. Penyelenggaraan transportasi yang selamat berarti terhindarnya pengoperasian transportasi dari kecelakaan akibat faktor internal alat transportasi. Keadaan tersebut dapat diukur antara lain dengan berdasarkan perbandingan antara jumlah terjadinya gangguan dengan jumlah perjalanan.

Penyelenggaraan jasa transportasi yang terpadu menurut dalam arti terwujudnya keterpaduan antar dan inter moda dalam jaringan prasarana dan pelayanan yang meliputi pembangunan, pembinaan dan penyelenggaraannya.

Penyelenggaraan transportasi yang nyaman dalam arti terwujudnya ketenangan dan kenikmatan bagi penumpang selama perjalanan dari tempat asal ke tempat tujuan, baik di dalam maupun di luar sarana transportasi. Keadaan tersebut dapat di ukur dari ketersediaan dan kualitas fasilitas di dalam maupun diluar sarana transportasi.

Penyelenggaraan transportasi dengan biaya yang terjangkau adalah keadaan penyediaan sarana transportasi yang sesuai dengan daya beli masyarakat pada umumnya dengan memperhatikan tetap dapat berkembangnya

kemampuan penyedia jasa transportasi, untuk pemenuhan kebutuhan transportasi dengan pendapatan.

Penyelenggaraan transportasi yang efisien adalah keadaan penyelenggaraan transportasi yang memberikan manfaat yang maksimal dengan pengorbanan tertentu yang harus ditanggung pemerintah, masyarakat dan lingkungan atau memberikan manfaat tertentu dengan pengorbanan minimal.

### 3. Unsur-Unsur Transportasi

Supaya proses ataupun jalannya transportasi dapat terselenggara dan terlaksana dengan baik dan lancar, maka diperlukan beberapa persyaratan yang merupakan unsur-unsur transportasi yang penting, dan beberapa unsur tersebut harus dapat dipenuhi oleh para penyelenggara transportasi. Unsur-unsur tersebut menurut Soetisna (1985:3), yaitu :

1. *Operating facilities*, ialah fasilitas transportasi yang merupakan alat atau sarana dari transportasi itu sendiri. Misalnya dalam transportasi darat, maka harus tersedia alat transportasi seperti : bus, truk, angkutan kota, dan lain-lain yang sesuai dengan kemungkinan volume atau jumlah penumpang barang yang dapat diangkut.
2. *Operating expences* atau biaya operasi, ialah biaya yang dikeluarkan untuk menggerakkan *operating facilities* yang besarnya sejajar dengan besarnya alat transportasi yang dipergunakan dan sesuai pula dengan jarak atau tujuan yang akan ditempuh. Pada beberapa jenis transportasi dengan *operating facilities* yang berbeda-beda, jumlah biaya operasinya tidak akan sama pula dan sesuai dengan teknis dan penggunaan alat transportasi tersebut.
3. *Right of way*, ialah fasilitas yang akan digunakan atau dilalui oleh transportasi itu dalam melakukan fungsinya untuk mengangkut barang dan manusia dari satu tempat ke tempat lain yang telah ditentukan. Untuk angkutan darat maka yang dimaksud *right of way* ialah jalan, jembatan, terminal dan lain-lain.

Yang mana transportasi sendiri di dalam unsur *Operating facilities* khususnya bagi transportasi darat terdiri dari beberapa jenis angkutan, yakni angkutan sewa meliputi angkutan yang disebut “umum”, salah satunya adalah angkutan kota dan angkutan yang disebut “kontrak”. Sebagai angkutan umum mereka atau penyelenggaraan bertanggung jawab penuh atas keselamatan angkutan mereka.

Sedangkan transportasi yang dapat ataupun seringkali digunakan oleh seluruh masyarakat dengan harga yang terjangkau adalah angkutan kota. Ada beberapa keuntungan ataupun keunggulan yang dapat diperoleh dari angkutan kota itu sendiri menurut Kamaludin (1987:49), diantaranya yaitu :

1. Kendaraan angkutan berukuran kecil (8-12 penumpang). Dengan demikian akan dapat memudahkan untuk menjangkau semua daerah dalam kota/kabupaten.
2. Angkutan kota akan lebih mudah didapat dan dipergunakan, karena ongkos yang dikeluarkan oleh masyarakat relatif murah.

Dengan demikian, maka angkutan kota dapat memberikan pelayanan jasanya pada setiap jalan umum di suatu tempat di kota-kota maupun di suatu daerah tertentu, jika perlu dapat dari satu rumah ke rumah yang lain serta manfaatnya dapat dirasakan atau diperoleh dengan adanya transportasi darat, khususnya angkutan kota adalah investasi pada perusahaan ini terlalu besar jika dibandingkan dengan beberapa perusahaan transportasi darat lainnya, seperti kereta api dan lain sebagainya. Hal ini bisa terjadi karena disebabkan investasinya dapat lebih disesuaikan dengan permintaan terhadap jasa-jasanya pada waktu tertentu, disamping harga alat transportasinya lebih murah atau lebih rendah.

Angkutan kota yang mempunyai karakteristik dan keunggulan seperti halnya yang telah dijelaskan diatas perlu dikembangkan dan dimanfaatkan sehingga mampu menjangkau seluruh wilayah pelosok daratan dengan mobilitas tinggi dan mampu memadukan dengan transportasi lainnya. Pengembangan angkutan kota yang ditata dalam suatu kesatuan sistem, dilakukan dengan mengintegrasikan unsur-unsurnya yang terdiri dari jaringan transportasi jalan, kendaraan beserta pengemudinya, peraturan-peraturan, prosedur dan metode sedemikian rupa sehingga terwujud suatu totalitas yang utuh, berdaya guna dan berhasil guna.

Penyelenggaraan angkutan kota perlu diselenggarakan secara berkesinambungan dan terus ditingkatkan agar lebih luas daya jangkauannya dan pelayanannya kepada masyarakat dengan memperhatikan sebesar-besarnya kepentingan umum, kemampuan masyarakat, kelestarian lingkungan, koordinasi antara wewenang pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan antar unsur terkait serta terciptanya keamanan dan ketertiban masyarakat dalam penyelenggaraannya sekaligus dalam rangka mewujudkan transportasi nasional yang handal dan terpadu.

#### **4. Pelayanan Transportasi di Indonesia**

Pelayanan Transportasi di Indonesia sendiri selalu diwarnai oleh masalah-masalah transportasi publik. Transportasi di Indonesia perlu dibenahi secara serius dan sistemik. Lebih 66 tahun merdeka tapi kualitas pelayanan publik di bidang transportasi bukannya membaik malah merosot. Secara kuantitatif memang moda transportasi umum (publik) bertambah tapi kualitas

pelayanan masih jauh tertinggal. Keluhan masyarakat kerap muncul di media massa namun perbaikan pelayanan tak kunjung tertangani. Keamanan dan kenyamanan transportasi umum sesuatu yang mahal dan mewah. Kerap kenyamanan terusik karena operator transportasi yang tidak profesional, indiscipliner dalam mengoperasikan moda transportasi. Lebih mementingkan mendapatkan penumpang sebanyak-banyaknya ketimbang kenyamanan dan keamanan.

Fenomena kemacetan lalu lintas, supir angkutan umum yang ugal-ugalan, kondisi kendaraan tidak laik jalan merupakan pemandangan sehari-hari pada moda transportasi umum kita. Kondisi dan kebiasaan buruk operator transportasi publik tersebut dianggap lazim dan malah menjadi budaya kerjanya Pihak regulator (pemerintah) tidak melakukan pengawasan optimal terhadap pihak operator. Selama sikap dan perilaku petugas (operator) transportasi umum masih seperti ini jangan heran dan kaget kalau kecelakaan demi kecelakaan seolah menjadi langganan sektor transportasi (Musnandar, 2012:2).

Selain itu, kualitas pelayanan transportasi di Indonesia menjadi sangat rendah, sehingga banyak kendaraan umum yang sebenarnya tidak layak beroperasi, tetap dioperasikan. Dari segi lingkungan juga akan sangat mengganggu karena polusi udara dari gas buang yang tidak memenuhi persyaratan. Padahal persyaratan lingkungan akan menjadi salah satu persyaratan internasional, apakah suatu kota layak dikunjungi. Selain itu, ketertiban transportasi di Indonesia masih sangat rendah. Tingkat kecelakaan,

kematian akibat kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang tinggi, bahkan menduduki peringkat atas di dunia menunjukkan kurang sadarnya sebagian besar lapisan masyarakat terhadap ketertiban lalu lintas. Untuk daerah perkotaan, masalah transportasi yang terjadi adalah bagaimana memenuhi permintaan jumlah perjalanan yang semakin meningkat, tanpa menimbulkan kemacetan arus lalu lintas di jalan raya. Masalahnya tidak hanya pada kemacetan lalu lintas, tetapi juga pada perencanaan sistem transportasi. Ini memerlukan suatu penanganan yang menyeluruh.

Transportasi berperan sangat penting dalam mendukung pembangunan di beberapa sektor. Selain sebagai unsur penunjang, transportasi juga sebagai perangsang bagi pembangunan itu sendiri. Pelayanan prasarana dan sarana transportasi yang memadai akan memberikan dampak yang cukup berarti bagi pembangunan baik secara lokal, regional maupun nasional. (Siswoyo, 2009: 68)

Pentingnya penyediaan transportasi yang memadai dan berkualitas tinggi ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat, salah satunya adalah pelayanan angkutan umum. Ini mendukung pertumbuhan kompetitif dan industri pariwisata yang berkelanjutan dan meningkatkan kontribusi bagi perekonomian nasional. Adapun pelayanan transportasi yang baik yaitu:

1. Kualitas Kendaraan
2. Keamanan
3. Penyediaan Informasi
4. Kenyamanan
5. Ketepatan
6. Harga

Jadi, kualitas pelayanan transportasi yang dalam hal ini salah satunya adalah angkutan umum atau angkutan kota sangat penting untuk diperhatikan.

(Kinsella dan Kaulfield, 2010:73)

Di negara-negara tertentu salah satunya adalah negara Indonesia, angkutan umum cenderung menjadi angkutan massal di masa mendatang.

Karena dalam transportasi, angkutan umum atau angkutan kota bisa mengurangi kendala lalu lintas yang ada seperti kemacetan, dan polusi udara karena banyaknya kendaraan. Dengan adanya angkutan umum ini diharapkan jumlah kendaraan pribadi semakin menurun. Selain manfaat tersebut, biasanya diasumsikan bahwa angkutan umum adalah salah satu moda transportasi yang paling aman yang tersedia karena kendaraan ini jauh lebih besar ukurannya daripada kebanyakan kendaraan jalan lainnya (Pucher dan Park, 2005:41).

Jasa angkutan umum merupakan bagian dari masyarakat. Transportasi umum didefinisikan sebagai transportasi oleh kendaraan yang menyediakan transportasi umum kepada publik. Sistem transportasi yang efisien sendiri adalah salah satu komponen dasar dari struktur sosial, ekonomi, dan fisik.

Pelayanan ini meningkatkan kehidupan masyarakat dengan menyediakan transportasi yang menjamin mobilitas pribadi melalui mode membuat transportasi menjadi lebih efektif dari segi biaya yang tersedia dan dapat menguntungkan masyarakat dengan mengurangi kemacetan lalu lintas.

Pelayanan angkutan umum pun harus mengikuti jadwal teratur, aman dan cepat, serta jaminan layanan kualitas tinggi. (Rakesh, 2010:3).



Pelayanan angkutan umum perkotaan merupakan bagian integral dari sistem kota yang menyusun interaksi timbal balik antara pola tata guna lahan dengan suatu sistem transportasi. Dalam penyelenggaraan sistem pelayanan angkutan umum itu melibatkan *user* (pengguna), operator (pengusaha) dan regulator (pemerintah). Regulator sebagai pihak pengontrol antara operator dan *user*, mengkaji performansi sistem dalam teknik operasional maupun ekonomi finansial, dan memberikan spesifikasi bagi sistem pelayanan sistem angkutan umum. Kebijakan regulator menjadi tolak ukur bagi tingkat pelayanan suplai transportasi umum yang dilandasi oleh konsep pelayanan, dengan mengantisipasi sejumlah tantangan agar kebijakan yang diambil dapat menjawab secara tepat dan efektif dalam upaya peningkatan pelayanan publik (Siswoyo, 2008:172).

### **BAB III**

#### **METODE PENELITIAN**

Pembuatan rancangan penelitian adalah merupakan suatu kegiatan ilmiah.

Suatu penelitian memerlukan metode yang sesuai dengan permasalahan yang diteliti agar memperoleh data yang relevan dengan permasalahan yang ada. Oleh karena itu metode diperlukan dalam suatu penelitian.

Metode Penelitian adalah cara-cara berpikir yang dipersiapkan untuk mengadakan penelitian dan untuk mencapai tujuan penelitian dengan cara mengumpulkan, mengklasifikasikan, menganalisa dan menginterpretasikan fakta-fakta tentang manusia, alam dan hubungan satu dengan yang lain guna untuk memecahkan masalah yang dihadapi. Dengan adanya metode penelitian, penelitian yang dilakukan dapat menjadi lebih fokus dan terarah.

#### **A. Jenis Penelitian**

Dalam melakukan suatu penelitian diperlukan suatu metode penelitian yang mempunyai fungsi untuk memperoleh data yang relevan dengan tujuan dan sasaran serta untuk mengadakan pendekatan terhadap obyek yang akan diteliti.

Penelitian pada dasarnya mempunyai tujuan-tujuan dengan cara-cara tertentu untuk memahami suatu obyek (fenomena) yang ada. Uraian yang jelas dan sistematis atas data yang dikumpulkan diharapkan dapat memberikan hasil yang maksimal sehingga dapat dikategorikan sebagai tulisan yang mempunyai nilai ilmiah.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif, yaitu suatu metode dalam meneliti status manusia, suatu objek, suatu situasi atau kondisi, sistem pemikiran, ataupun suatu luas pemikiran pada masa sekarang. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk meneliti status sekelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun kelas pemikiran pada masa sekarang dengan tujuan untuk mendeskripsikan, menggambarkan atau melukiskan secara sistematis, mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki (Nazir, 2005:54).

Pendekatan yang digunakan ini adalah pendekatan kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor (dalam Moleong, 2000:4) mendefinisikan :“Metode Kualitatif adalah sebagai prosedur yang menghasilkan data kualitatif berupa kata-kata tulis maupun lisan dan orang-orang atau perilaku yang diamati yang diarahkan pada latar dan individu secara holistik (utuh)”.

Sedangkan Kirk dan Miller juga berpendapat “Penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial secara fundamental bergantung pada pengamatan pada manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya dan dalam peristilahannya (Moleong, 2000:3).

Penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif bertujuan untuk memperoleh makna yang mendalam tentang suatu fenomena dengan jalan mengumpulkan fakta-fakta dan keterangan yang berhubungan dengan fokus dan tujuan penelitian. Untuk melaksanakan penelitian dengan pendekatan kualitatif, seorang peneliti harus memperhatikan ciri-ciri yang mencakup: analisa deskriptif,

proses, adanya kriteria khusus untuk keabsahan data, desain yang bersifat sementara serta hasil penelitian yang dirundingkan dan disepakati bersama. Jadi dalam hal ini tidak boleh mengisolasi individu atau organisasi ke dalam variabel atau hipotesis, tetapi perlu memandangnya sebagai bagian dari suatu keutuhan.

Berdasarkan titik perhatian pada upaya peningkatan pelayanan, maka penulis menggambarkan dan menganalisa upaya-upaya tersebut dengan analisa yang bersifat kualitatif. Penelitian yang bersifat kualitatif bertujuan menggambarkan secara tepat sifat-sifat individu, keadaan, gejala atau kelompok-kelompok tertentu, dan atau untuk menentukan frekwensi atau penyebaran suatu gejala dalam masyarakat (Koentjaraningrat,1991:29).

Penelitian ini mendeskripsikan, mengevaluasi, dan menganalisis tentang pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota di Kota Malang serta untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang.

## **B. Fokus Penelitian**

Fokus penelitian adalah suatu objek yang merupakan tujuan untuk meneliti fenomena yang terjadi atau sedang berlangsung. Fokus penelitian pada dasarnya mempunyai esensi untuk membatasi studi sehingga dapat dipergunakan untuk membantu membuat keputusan yang tepat tentang data mana yang perlu dimasukkan dan dikumpulkan dan mana yang tidak perlu dijamah atau dibuang.

Dalam rangka untuk mempermudah pencarian mengenai data dan informasi yang diperlukan.

Fokus menurut Moleong (2000:79) sangat diperlukan dalam kegiatan penelitian, karena dalam penentuan fokus penelitian memiliki dua tujuan:

- 1) Penetapan fokus penelitian akan membahas *study* yang akan dibahas oleh peneliti.
- 2) Penetapan fokus berfungsi untuk memenuhi kriteria inklusi-eksklusi (memasukkan-mengeluarkan) suatu info yang diperoleh dari lapangan. Dengan bimbingan dan arahan suatu fokus, seorang peneliti tahu persis data atau info apa yang dikumpulkan dan data atau info mana yang walaupun menarik karena tidak relevan, tidak perlu dimasukkan ke dalam sejumlah data yang sudah dikumpulkan.

Dengan kejelasan dan kemampuan fokus, penelitian dapat membuat keputusan yang tepat tentang data mana yang akan dikumpulkan dan data mana yang tidak perlu atau bahkan harus dibuang. Dengan fokus penelitian tidak akan terjebak oleh melimpahnya volume data yang melimpah di lapangan. Fokus penelitian memberikan arahan agar peneliti terhindar dari pengumpulan data yang tidak perlu dan dijadikan sarana untuk memandu dan mengarahkan jalannya penelitian.

Jadi sasaran atau fokus yang menjadi titik pangkal dalam penelitian ini adalah membahas tentang Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Publik di Kota Malang. Dengan demikian yang menjadi fokus penelitian ini adalah:

1. Evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang :
  - a. Efektivitas kebijakan peremajaan angkutan kota
  - b. Efisiensi kebijakan peremajaan angkutan kota

- c. Kecukupan kebijakan peremajaan angkutan kota.
- d. Pemerataan kebijakan peremajaan angkutan kota
- e. Responsivitas kebijakan peremajaan angkutan kota
- f. Ketepatan kebijakan peremajaan angkutan kota

## 2. Faktor-Faktor yang mempengaruhi kebijakan peremajaan angkutan kota di

Kota Malang :

- a. Faktor pendukung kebijakan peremajaan angkutan kota
- b. Faktor penghambat kebijakan peremajaan angkutan kota

### C. Lokasi dan Situs Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat dimana peneliti melakukan penelitian.

Berkaitan dengan itu maka dalam penelitian ini penulis mengambil lokasi di wilayah Kota Malang.

Alasan mengapa penulis mengambil lokasi penelitian di Kota Malang, karena Malang merupakan kota pelajar dan kota pariwisata sehingga mobilitas penduduk tinggi, dan masyarakat membutuhkan transportasi yang murah dan cepat. Transportasi yang banyak digunakan di Kota Malang adalah angkutan kota jenis mikrolet, karena lebar jalan yang kurang memungkinkan untuk diadakannya angkutan kota jenis bus.

Sedangkan yang dimaksud situs penelitian adalah tempat dimana peneliti menangkap fenomena atau keadaan yang sebenarnya dari objek yang diteliti agar memperoleh data yang akurat yang digunakan untuk menjawab permasalahan sesuai dengan fokus penelitian yang ingin diteliti. Di sini yang menjadi situs

penelitian adalah Dinas Perhubungan Kota Malang yang berada di Jl. Raden Intan no 1 Malang. Pemilihan situs penelitian ini didasarkan pada pertimbangan bahwa :

1. Salah satu program dari Dinas Perhubungan adalah peningkatan pelayanan transportasi yang salah satunya dengan kebijakan peremajaan angkutan kota.
2. Secara tempat, waktu, dan biaya relatif lebih terjangkau, sehingga memudahkan untuk mendapatkan data.

#### **D. Jenis dan Sumber Data**

Agar dapat diperoleh data yang lebih akurat, maka untuk menggali dan mengumpulkan data yang dimaksud diambil dari berbagai sumber. Sumber data merupakan tempat, orang atau benda dimana peneliti dapat mengamati, bertanya atau membaca tentang hal-hal yang berkenaan dengan topik yang diteliti. Sumber data yang dimaksud dapat dibedakan antara lain orang yang memberikan sumber data berupa kata-kata (informan), tempat yang berkenaan dengan terjadinya peristiwa yang diteliti, dan dokumen sebagai sumber data dalam bentuk tertulis.

Menurut pendapat Lofland (dalam Moleong, 2006:157) sumber data dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Keberadaan data dapat dijadikan sebagai sumber informasi bahan kajian untuk mengetahui apa yang kita teliti.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan jenis dan sumber data yaitu:

### 1. Data Primer.

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama (narasumber) baik dari individu/perorangan yang berhubungan langsung dengan obyek penelitian maupun permasalahan yang ada. Dalam hal ini berupa wawancara atau hasil observasi yang dilakukan oleh peneliti.

Adapun yang menjadi sumber data primer dalam penelitian ini sebagai berikut:

- a. Bapak Drs. H.M. Yusuf, M.Pd selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang.
- b. Bapak Drs. Ec. Hariyadi, M.Si selaku Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang.
- c. Bapak Dedi Jauhari, S.Td selaku Kasi Bidang Angkutan di Dinas Perhubungan Kota Malang.
- d. Bapak Lukito Adi Nugroho, S.Td, M.T selaku Kasi Bidang Angkutan di Dinas Perhubungan Kota Malang.
- e. Bapak Agus Moeliadi, S.Td, M.T selaku Kepala Bidang Lalu Lintas di Dinas Perhubungan Kota Malang.
- f. Bapak Rudi selaku karyawan CV. IGG. Mobilindo yaitu perusahaan penyedia kendaraan.
- g. Bapak Mujiaman selaku pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kotanya.
- h. Bapak Misdi selaku pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kotanya.



- i. Bapak Rockhim selaku narasumber dari sopir angkutan kota.
- j. Bapak Joko selaku narasumber dari sopir angkutan kota.
- k. Bapak Sulaiman selaku narasumber dari sopir angkutan kota.
- l. Masyarakat pengguna layanan angkutan kota selaku narasumber yang berguna untuk penggalian data seputar manfaat dari kebijakan peremajaan angkutan kota ini

## 2. Data Sekunder.

Dalam penelitian ini yang menjadi data sekunder adalah dokumen-dokumen resmi atau arsip-arsip. Selain itu, juga dilakukan studi pustaka untuk memperoleh kerangka pemikiran dan landasan teori yang menunjang proses penelitian. Dokumen digunakan dalam penelitian sebagai sumber data karena dalam banyak hal dokumen dapat dimanfaatkan untuk menguji, menafsirkan bahkan untuk meramalkan. Alasan-alasannya adalah antara lain karena dokumen merupakan sumber yang stabil, kaya dan mendorong, dokumen juga berguna sebagai bukti untuk suatu pengujian. Dengan demikian yang dijadikan sumber data sekunder adalah :

- a. Undang-undang lalu lintas no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bab VII tentang Kendaraan dan Bab X tentang Angkutan.
- b. Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

- c. Dokumen arsip dan informasi seputar kebijakan peremajaan angkutan kota yang ada pada Dinas Perhubungan Kota Malang.

## E. Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data adalah cara-cara yang dipergunakan untuk memperoleh data di lapangan. Untuk itu metode atau cara pengumpulan data yang diperlukan harus benar dan akurat. Adapun metode dalam penelitian ini adalah:

### 1. Wawancara (*Interview*).

Wawancara merupakan teknik pengumpulan data dengan mengadakan tatap muka (*Face to Face*) secara langsung dengan cara berdialog dan tanya jawab, baik dengan responden maupun dengan pihak-pihak yang terkait lainnya. Guna memperoleh informasi atau data secara jelas dan mendasar, juga untuk menjalin hubungan dengan responden agar memperlancar dalam proses penelitian.

Dalam hal ini peneliti melakukannya sejak penelitian pertama hingga data yang diperoleh lengkap dan bisa menjawab rumusan masalah, fokus dan tujuan penelitian.

Dalam hal ini peneliti melakukannya sejak penelitian pertama hingga data yang diperoleh lengkap dan bisa menjawab rumusan masalah, fokus dan tujuan penelitian. Adapun informan yang diminta keterangan oleh peneliti dengan cara wawancara atau interview sejumlah 12 orang sebagaimana yang diraikan oleh peneliti dalam sumber data primer.

## 2. Observasi .

Observasi merupakan suatu kegiatan atau pengamatan langsung pada objek di lapangan terhadap gejala-gejala atau fakta-fakta yang dijumpai dengan mencatat hal-hal yang diperlukan, sehingga peneliti secara nyata mengetahui keadaan yang sebenarnya dari objek tersebut.

Tujuan observasi ialah untuk mendeskripsikan latar yang diobservasi dan kegiatan partisipasi yang terjadi. Penggunaan observasi langsung sebagai cara mengumpulkan data mempunyai beberapa keuntungan :

- a) Dengan cara observasi langsung, terdapat kemungkinan untuk mencatat hal-hal, perilaku, pertumbuhan, dan sebagainya sewaktu kejadian tersebut berlaku atau sewaktu perilaku tersebut terjadi. Dengan cara observasi, data yang langsung mengenai perilaku yang tipikal dari objek dapat dicatat dengan segera, dan tidak menggantungkan data dari ingatan seseorang.
- b) Observasi langsung dapat memperoleh data dari subjek baik yang tidak dapat berkomunikasi secara verbal atau yang tak mau berkomunikasi secara verbal.

Observasi penelitian dilakukan untuk mengetahui bagaimana evaluasi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang.

## 3. Dokumentasi.

Merupakan teknik pengumpulan data dengan cara mencari, mencatat serta mempelajari data dari sejumlah arsip atau dokumen resmi

yang dianggap penting dan mempunyai relevansi dengan masalah yang diteliti. Dan dalam rangka menguatkan data yang diperoleh maka setiap kegiatan penelitian dan observasi peneliti langsung melakukan proses pencatatan terhadap data atau informasi yang diperoleh, kemudian juga tidak lupa mendokumentasikan semua kegiatan penelitian.

Peneliti memfokuskan pengumpulan data ini melalui data dan arsip dari Dinas Perhubungan Kota Malang serta buku-buku yang relevan, penelitian-penelitian terdahulu yang dapat dijadikan acuan dan beberapa artikel yang ada di media cetak maupun di internet.

#### **F. Instrumen Penelitian**

Instrumen penelitian merupakan alat untuk mengumpulkan data dan informasi yang diperoleh atau diperlukan dalam penelitian. Atau dengan kata lain instrumen penelitian adalah perangkat atau alat yang membantu peneliti memperoleh data. Adapun hal-hal yang mendasari instrumen penelitian yaitu :

##### **1. Peneliti Sendiri.**

Salah satu ciri peneliti kualitatif adalah memasukan manusia atau peneliti sendiri sebagai alat pengumpul data utama. Hal ini berpengaruh terutama dalam proses wawancara dan analisa data. selama menjalankan proses penelitian, peneliti tidak pernah diwakili oleh orang lain, dan selalu melakukannya sendiri baik wawancara maupun observasi. Oleh karena itu maka semua data yang diperoleh dilapangan peneliti benar-benar memahami.

## 2. Pedoman Wawancara (*Interview Guide*).

Yaitu berupa daftar pertanyaan yang di ajukan kepada informan penelitian dan biasanya digunakan oleh peneliti sebagai kerangka dasar dalam mengadakan wawancara dengan aktor yang terlibat sebagai sumber data dalam penelitian ini. Sebelum melakukan wawancara peneliti membuat pedoman wawancara untuk mengetahui data apa yang diinginkan baik untuk memulai pencarian data, maupun memperdalam data yang sudah didapatkan sebelumnya.

## 3. Catatan Lapangan (*Field Note*).

Yaitu merupakan catatan untuk mencatat hasil-hasil wawancara dan pengamatan yang dilakukan di lapangan. Sedangkan alat-alat seperti kertas, alat tulis, dan kamera sebagai alat pelengkap untuk membantu pencatatan di lapangan guna kelancaran dalam penelitian.

## G. Keabsahan Data

Teknik pengujian keabsahan data yang digunakan oleh penelitian ini adalah teknik triangulasi sumber. Menurut Payton dalam Moleong (2000:178) triangulasi dengan sumber berarti membandingkan dan mengecek balik derajat. Kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang berbeda dalam metode kualitatif. Triangulasi dengan sumber dapat dicapai dengan jalan sebagai berikut :

1. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara dengan narasumber yang terkait dengan kebijakan peremajaan angkutan kota di Kota Malang.
2. Membandingkan apa yang dikatakan orang di depan umum dengan apa yang dikatakan secara pribadi.
3. Membandingkan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu.
4. Membandingkan keadaan dan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan, orang berada dan orang pemerintah.
5. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan.

Teknik triangulasi sumber merupakan teknik untuk menguji keabsahan data dengan cara membandingkan antara data yang diperoleh, baik itu data primer maupun data sekunder. Pada penelitian ini, data hasil wawancara dengan aparatur Dinas Perhubungan Kota Malang akan dibandingkan dengan data-data terkait dari dokumen Dinas Perhubungan Kota Malang, begitu pula dengan hasil observasi kebijakan peremajaan angkutan kota dengan hasil wawancara dan data dokumen Dinas Perhubungan Kota Malang.

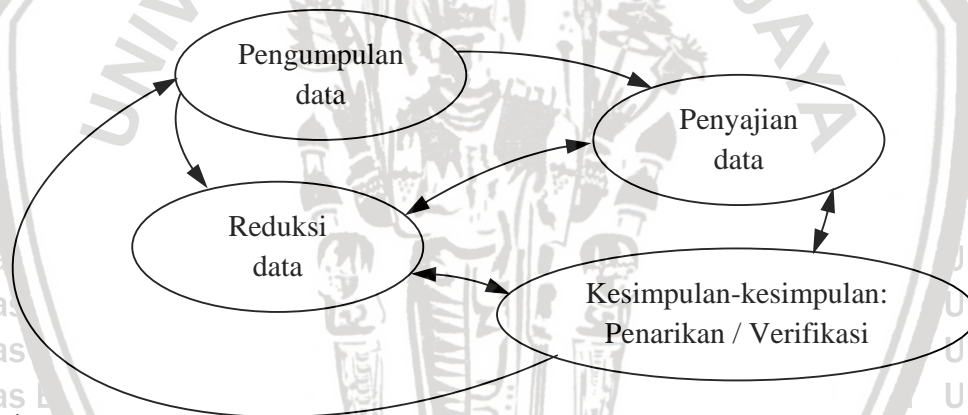
#### **H. Analisis Data**

Analisis data merupakan tahap yang sangat menentukan dalam keseluruhan proses penelitian, hal ini karena analisis data menyangkut kekuatan

analisis dan kemampuan dalam mendeskripsikan data situasi, peristiwa dan konsepsi yang merupakan bagian dari obyek penelitian. Dengan analisis, data dapat diberi arti dan makna yang berguna dalam memecahkan masalah.

Metode analisa yang digunakan dalam penelitian ini adalah melalui analisis kualitatif. Metode analisis kualitatif yang digunakan dalam suatu penelitian untuk memperoleh gambaran secara kualitatif dan akan menghasilkan data secara deskriptif melalui uraian.

**Gambar 1. Analisis Data Model Interaktif**



Sumber data : Miles & Huberman (2007:20)

Teknik analisa data yang digunakan dalam penelitian ini analisis deskriptif dengan pendekatan kualitatif yaitu mendeskripsikan dan menganalisa dengan memberikan penjelasan dan pemaparan selengkap mungkin. Menurut Miles dan Huberman (2007:16), analisa data terdiri dari alur kegiatan yang meliputi:

## 1. Pengumpulan data

Pengumpulan data yaitu kegiatan yang dilakukan oleh seorang peneliti untuk memperoleh data yang valid. Pengumpulan data melalui wawancara (*interview*) dengan pihak yang terkait observasi ke lapangan dan dokumentasi. Oleh karena itu peneliti melakukan kegiatan wawancara untuk mendapatkan informasi yang mendalam dari beberapa informan terhadap pengamatan yang dilakukan oleh peneliti, maupun dokumen yang didapatkan oleh peneliti. Dalam proses pengumpulan data peneliti melakukannya berulang-ulang sesuai dengan kebutuhan data yang berkaitan dengan rumusan masalah dan fokus penelitian ini.

## 2. Reduksi Data.

Setelah pengumpulan data proses selanjutnya adalah reduksi data yaitu dengan menajamkan, menggolongkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasikan data dengan cara sedemikian rupa hingga kesimpulan-kesimpulan finalnya dapat ditarik dan diverifikasikan. Dalam langkah ini peneliti melakukan penelahaan terhadap semua data yang diperoleh berbagai sumber dan berbagai metode pengumpulan data yang telah dijelaskan diatas. Peneliti melakukan proses reduksi data terhadap data mulai dari fokus pertama tentang Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik di Kota Malang. Kemudian fokus kedua tentang Faktor-faktor yang mempengaruhi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota di Kota Malang. Dalam proses ini peneliti juga mengabaikan data atau informasi yang tidak sesuai dengan



permasalahan, tujuan, dan fokus penelitian. Sehingga data-data yang tersaji adalah data yang memang berhubungan dengan judul dari penelitian itu sendiri.

### 3. Penyajian Data.

Berupa sekumpulan informasi tersusun yang memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.

Dengan melihat penyajian data kita dapat memahami apa yang sedang terjadi dan apa yang harus dilakukan. Data yang telah direduksi oleh peneliti, maka peneliti melakukan display data dalam bentuk laporan, penyajian data yang bersumber dari situs dan lokasi penelitian disajikan sesuai dengan format yang telah diatur oleh Fakultas Ilmu Administrasi sehingga data tersebut dapat dipelajari oleh berbagai pihak. Penyajian data ini juga diikuti oleh analisis data yakni data yang telah direduksi diintegrasikan oleh peneliti dan juga dibubungkan dengan fokus penelitian sehingga tersaji laporan yang memiliki kekayaan informasi dan pengetahuan.

### 4. Menarik Kesimpulan atau Verifikasi.

Penarikan kesimpulan merupakan bagian akhir dari suatu analisis data, yang mana kesimpulan ini merupakan suatu gambaran dari peneliti mengenai suatu gejala atau fenomena yang ada. Penarikan kesimpulan dilakukan secara terus-menerus sepanjang penelitian berlangsung.

Pengambilan kesimpulan terhadap data melalui proses pemahaman terhadap hal-hal yang sering timbul, pola, atau hubungan dan sebagainya.

Sejak semula sebelum data disajikan dan dianalisis peneliti berusaha mencari makna terhadap data yang dikumpulkan, kemudiann setelah data tersebut difahami dan disajikan, maka peneliti melakukan penarikan atau membuat kesimpulan. Penarikan kesimpulan ini merupakan hasil dari analisis data yang didasarkan pada berbagai teori yang terkait.



## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### A. Gambaran Umum Kota Malang

##### 1. Sejarah Berdirinya Kota Malang

Kota Malang seperti kota-kota lain di Indonesia yang pada umumnya baru tumbuh dan berkembang setelah hadirnya pemerintah kolonial Belanda. Fasilitas umum direncanakan sedemikian rupa agar memenuhi kebutuhan keluarga Belanda. Kesan diskriminatif itu masih membekas hingga sekarang, misalnya Boulevard dan kawasan sekitarnya, yang hanya dinikmati oleh keluarga Belanda dan Bangsa Eropa lainnya, sementara penduduk pribumi harus puas bertempat tinggal di pinggiran kota dengan fasilitas yang kurang memadai. Kawasan itu sekarang bagai monumen yang mengundang misteri dan seringkali mengundang keluarga-keluarga Belanda yang pernah bermukim disana untuk bernostalgia. Pada tahun 1879, di Kota Malang mulai beroperasi kereta api dan sejak itu Kota Malang berkembang dengan pesatnya. Berbagai kebutuhan masyarakat pun kian meningkat terutama akan ruang gerak melakukan berbagai kegiatan. Akibatnya terjadilah perubahan tata guna tanah daerah yang terbangun bermunculan tanpa terkendali. Perubahan fungsi lahan mengalami perubahan sangat pesat, seperti dari fungsi pertanian menjadi perumahan dan industri.

Sejalan dengan perkembangan tersebut diatas, urbanisasi terus berlangsung dan kebutuhan masyarakat akan perumahan meningkat di luar

kemampuan pemerintah, sementara tingkat ekonomi urbanis sangat terbatas, yang selanjutnya akan berakibat timbulnya perumahan-perumahan liar yang pada umumnya berkembang di sekitar daerah perdagangan, di sepanjang jalur hijau, sekitar sungai, rel kereta api dan lahan-lahan yang dianggap tidak bertuan. Sedang beberapa lama kemudian daerah itu menjadi perkampungan dan degradasi kualitas lingkungan hidup mulai terjadi dengan segala dampak bawanya. Gejala-gejala itu cenderung terus meningkat dan sulit dibayangkan apa yang terjadi seandainya masalah itu diabaikan.

Kota Malang tidak terlepas dari sejarahnya pemerintahannya. Berikut ini merupakan perkembangan sekilas sejarah berjalannya pemerintahan di Kota Malang, yaitu :

- 1) Malang merupakan sebuah kerajaan yang berpusat di wilayah Dinoyo, dengan rajanya Gajayana.
- 2) Tahun 1767 Kompeni memasuki kota.
- 3) Tahun 1821 kedudukan Pemerintah Belanda di pusatkan di sekitar Kali Brantas.
- 4) Tahun 1824 Malang mempunyai Asisten Residen.
- 5) Tahun 1882 rumah-rumah di bagian barat didirikan dan Kota didirikan dan alun-alun dibangun.
- 6) 1 April 1914 Malang ditetapkan sebagai Kotapraja.
- 7) 8 Maret 1942 Kota Malang diduduki oleh Jepang.
- 8) 21 September 1945 Malang masuk Wilayah Republik Indonesia.
- 9) 22 Juli 1947 Malang diduduki Belanda.

10) 2 Maret 1947 Pemerintah Republik Indonesia kembali memasuki Kota Malang

11) 1 Januari 2001, menjadi Pemerintah Kota Malang

## 2. Visi dan Misi Kota Malang

Pemerintah Kota Malang dalam pelaksanaan pembangunan berpedoman pada RJPM Daerah dimana di dalamnya termuat visi Kota Malang, yaitu :

***“Terwujudnya Kota Malang Sebagai Kota Pendidikan Yang Berkualitas,  
Kota Sehat Dan Ramah Lingkungan, Kota Pariwisata Yang Berbudaya,  
Menuju Masyarakat Yang Maju Dan Mandiri.”***

***Kota pendidikan yang berkualitas***, mengandung makna bahwa pendidikan di Kota Malang diarahkan untuk meningkatkan kualitas pendidikan dalam arti yang luas yaitu : Penyelenggaraan pendidikan diarahkan untuk menghasilkan SDM yang memiliki keunggulan kompetitif dalam hal penguasaan, pemanfaatan, dan pengembangan IPTEK, serta memiliki wawasan global dengan kearifan lokal (berbudi pekerti luhur); kebijakan pemerintah kota diarahkan pada kebijakan-kebijakan yang berpihak pada kepentingan pendidikan dalam arti yang luas, meliputi; (1) peningkatan kapasitas SDM pemerintah kota sebagai pengemban fungsi pelayanan publik; (2) peningkatan kualitas penyelenggaraan pendidikan di semua level melalui pengembangan SDM dan kelembagaan; (3) membuka akses seluas-luasnya kepada seluruh lapisan masyarakat, khususnya kepada masyarakat yang kurang mampu secara ekonomi, untuk dapat menuntut ilmu melalui jalur formal (sekolah).

**Kota Sehat dan Ramah Lingkungan**, mengandung makna bahwa pembangunan di Kota Malang diarahkan untuk mewujudkan Kota yang sehat dan berwawasan lingkungan. Pengertian kota sehat dan ramah lingkungan adalah sebagai berikut: Kota sehat adalah kota yang memiliki kualitas lingkungan fisik dan sosial kemasyarakatan yang baik sehingga menjadi kota yang memberikan rasa aman, nyaman dan sehat bagi warga kotanya (*City fit to live in*); Kota yang ramah lingkungan adalah kota yang dalam melaksanakan pembangunan selalu memperhatikan kelestarian daya dukung lingkungannya.

**Kota Pariwisata yang Berbudaya**, mengandung makna bahwa pembangunan di Kota Malang diarahkan untuk mewujudkan kota Malang sebagai kota tujuan wisata dengan tetap memberikan budaya khas malangan. Pengertian kota wisata yang berbudaya adalah sebagai berikut : Kota wisata adalah kota yang menjadi tujuan para wisatawan mancanegara maupun wisatawan domestik. Obyek wisata yang akan dikembangkan adalah obyek wisata pendidikan, wisata sejarah, wisata belanja maupun wisata lainnya; Kota pariwisata yang berbudaya adalah kota pariwisata yang tetap melestarikan budaya khasnya serta nilai-nilai yang terkandung didalamnya.

**Menuju Masyarakat yang Maju dan Mandiri**, mengandung makna bahwa tujuan pendidikan yang akan dilakukan adalah untuk mewujudkan masyarakat Kota Malang yang maju dan mandiri. Pengertian masyarakat Kota Malang yang maju dan mandiri adalah sebagai berikut: Masyarakat yang maju adalah masyarakat yang maju dalam penguasaan ilmu dan teknologi, maju

dalam derajat kesehatannya dan maju dalam mengembangkan pariwisata dan budayanya; masyarakat yang mandiri adalah masyarakat yang mampu membiayai sendiri semua kebutuhan dan aktivitas yang dilakukannya. Dalam rangka mewujudkan visi kota Malang, maka dirumuskan upaya-upaya yang akan dilakukan ke dalam misi Kota Malang tahun 2009-2012 sebagai berikut :

- 1) Mewujudkan dan mengembangkan pendidikan yang berkualitas.
- 2) Mewujudkan peningkatan kesehatan masyarakat.
- 3) Mewujudkan penyelenggaraan pembangunan yang ramah lingkungan.
- 4) Mewujudkan pemerataan perekonomian dan pusat pertumbuhan wilayah sekitarnya.
- 5) Mewujudkan dan mengembangkan pariwisata yang berbudaya.
- 6) Mewujudkan pelayanan publik yang prima.

### 3. Bentuk dan Arti Lambang Kota Malang

Lambang Kota Malang DPRDGR mengukuhkan lambang Kotamadya Malang dengan Perda No. 4/1970. Bunyi semboyan pada lambang adalah "MALANG KUCEWARA". Berikut merupakan lambang dari Kota Malang :

Gambar 2  
Lambang Kota Malang



Sumber : [www. Google.co.id./search =lambang+kota+malang](http://www.Google.co.id./search=lambang+kota+malang)

Motto “MALANG KUCECWARA” berarti Tuhan menghancurkan yang bathil, menegakkan yang benar. Arti dari lambang Kota Malang adalah:

- Merah Putih, adalah lambang bendera nasional Indonesia.
- Kuning, berarti keluhuran dan kebesaran.
- Hijau adalah kesuburan.
- Biru muda berarti kesetiaan pada Tuhan, Bangsa dan Negara.

Arti dari lambang kota lama yaitu segilima dan berbentuk perisai bermakna semangat perjuangan kepahlawanan, kondisi geografis, pegunungan, serta semangat untuk mermbangun mencapai masyarakat yang adil dan makmur berdasarkan Pancasila. Semboyan tersebut dipakai sejak hari peringatan 50 tahun berdirinya KOTAPRAJA MALANG 1964, sebelum itu yang digunakan adalah “**Malang Namaku, Maju Tujuanku**”, yang merupakan terjemahan dari “**Malang Nominor, Sursum Moveor**”, yang disahkan dengan “*Gouvernement Besluit dd.25 April 1938 N. 027*”. Semboyan itu diusulkan oleh Prof. DR. R. Ng. Poernatjaraka, dan erat hubungannya dengan Kota Malang pada zaman Ken Arok.

#### 4. Kondisi Geografis Kota Malang

Kota Malang merupakan salah satu kota yang cukup ramai selain kota-kota lain yang ada di Propinsi Jawa Timur. Secara geografis Kota Malang terletak pada ketinggian antara 440-667 m diatas permukaan air laut dan terletak pada 112,06-112,07 Bujur Timur dan 7,06-8,02 Lintang Selatan.



Secara administrasi Kota Malang diapit oleh wilayah-wilayah Kabupaten Malang sebagai berikut:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Kecamatan Singosari dan Kecamatan Karang Ploso.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Pakis dan Kecamatan Tumpang.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Kecamatan Tajinan dan Kecamatan Pakisaji.
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Wagir dan Kecamatan Dau.

Dari segi topografi dan ketinggian, Kota Malang terletak 399 meter diatas permukaan air laut. Dikelilingi oleh pegunungan-pegunungan antara lain Gunung Arjuno, Tengger, Kawi dan Kelud. Bentang alamnya menunjukkan pola daratan, sebagian bergelombang bahkan terdapat bukit-bukit. Dalam konteks regional Jawa Timur kedudukan geografis Wilayah Kota Malang mempunyai peran yang strategis dalam rangka menunjang laju pertumbuhan dan perkembangan daerah sekitarnya, terutama daerah pengaruh yang terdekat yaitu Kabupaten Malang.

Kota Malang berhawa sejuk dan kering dengan kelembapan udara 72% serta suhu rata-rata 24,13C. Suhu terendah 14C sekitar bulan Juli/ Agustus dan tertinggi 32,2C pada Bulan November. Pegunungan yang berada di Wilayah Kota Malang adalah pegunungan Buring terletak di Kecamatan Kedung Kandang. Sedang sungai yang mengalir di wilayah kota Malang adalah :

- Sungai Brantas melalui Kecamatan Kedung Kandang, Kecamatan Blimbing, Kecamatan Klojen dan Kecamatan Lowokwaru.
- Sungai Amprong melalui Kecamatan Kedung Kandang.
- Sungai Bango melalui Kecamatan Kedung Kandang

Berikut ini merupakan Peta Kota Malang:

Gambar 3  
Peta Kota Malang



Sumber : [www. Google.co.id. /search =peta+kota+malang](http://www.Google.co.id/?search=peta+kota+malang)

## 5. Jumlah Penduduk

Kota Malang adalah kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya. Kota ini juga dikenal sebagai kota pendidikan, karena banyaknya fasilitas pendidikan yang tersedia dari mulai tingkat Taman Kanak-kanak, SD sampai Pendidikan Tinggi dan jenis pendidikan non-formal seperti kursus komputer, kursus bahasa asing, baik yang sedang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta.

Hasil Sensus Penduduk 2011 tercatat jumlah penduduk Kota Malang sebesar 893.883 jiwa, yang terdiri dari jumlah penduduk laki-laki sebesar 447.525 dan penduduk wanita sebesar 446.358 jiwa.

Seiring dengan perkembangan jumlah penduduk diikuti dengan mobilitas yang relatif dinamis, Kota Malang memerlukan sarana-sarana tertentu untuk mengakomodasi kepentingan warga setempat. Sehingga perlu adanya pemikiran penyediaan sarana transportasi memadai yang dapat menjangkau ke seluruh wilayah Kota Malang.

### B. Pola Pergerakan Penduduk di Kota Malang

Pola pergerakan yang terjadi di Kota Malang pada umumnya terdiri atas:

- Pola pergerakan sehari-hari yang dilakukan penduduk Kota Malang seperti pergerakan dengan tujuan pendidikan.
- Pola pergerakan sehari-hari yang dilakukan oleh penduduk kawasan pusat Malang seperti pergerakan dengan tujuan belanja.
- Pola pergerakan sehari-hari di atas sebagian besar diwujudkan oleh pergerakan dengan tujuan bekerja.

### **1. Pergerakan dengan Tujuan Pendidikan**

Tempat pendidikan di Kota Malang letaknya tersebar menurut jenis pendidikan itu sendiri, seperti pendidikan tinggi lebih banyak terletak di kawasan pinggiran kota, sehingga pergerakan penduduk lebih cenderung ke kawasan pinggiran kota. Untuk pendidikan menengah lebih banyak tersebar di seluruh wilayah kota Malang, dan pola pergerakan penduduk menyebar ke seluruh lokasi SMA negeri 1, SMA negeri 3, dan SMA negeri 4 yang mengelompok jadi satu dan terletak di kawasan pusat kota. Untuk kawasan pinggiran kota dapat dilihat pada lokasi sekitar JL. Veteran, Bendungan Sutami, dan Bendungan Sigura-gura. Terdapat beberapa sekolah yang mengelompok seperti SMA Negeri 8, SMA Nasional, SMA Muhammadiyah, dan lainnya. Untuk perguruan tinggi terdapat di Kelurahan Sumbersari yaitu di Jalan Bendungan Sigura-gura, Jalan Veteran, Jalan Surabaya, Jalan Sumbersari. Perguruan Tingginya antara lain Universitas Brawijaya, Kampus ITN, Universitas Muhammadiyah, Universitas Malang dan STAIN. Pergerakan ke tempat pendidikan ini umumnya dilakukan diantara jam 06.00-07.00, jam 12.00-14.00, dan jam 16.00-17.30.

### **2. Pergerakan dengan Tujuan Berbelanja**

Saat ini Kota Malang mempunyai pusat perdagangan dan beberapa lokasi pasar yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan pokok bagi penduduk Kota Malang. Pola pergerakan penduduk ke tempat belanja tentunya menyebar sesuai dengan jarak yang terdekat seperti penduduk yang berada di sekitar pasar Dinoyo, Blimbing, Klojen, Tawangmangu, Oro-Oro Dowo, Bunulrejo,

dan lain-lainnya. Pasar induk yang letaknya di Gadang dan Pasar Besar Malang tentunya menjadi alternatif bagi penduduk yang tidak mendapat kebutuhannya di pasar-pasar terdekat. Pusat perdagangan grosir yang letaknya di pusat kota, juga membuat penduduk cenderung ke pusat kota, dimana selain barang grosir juga terdapat barang-barang mewah. Pusat perdagangan ini mencapai tingkat jangkauan regional/ Kabupaten Malang, karenanya bagi penduduk Kabupaten Malang lebih cenderung selalu berorientasi ke pusat perdagangan Kota Malang sehingga tempat ini cenderung menjadi pusat keramaian dan kepadatan lalu lintas. Pusat Mall yang ada di Malang sendiri menjadi tujuan para penduduk untuk berbelanja seperti Malang Town Square, Malang Olympic Garden sehingga dalam jam-jam tertentu daerah sekitar kawasan perbelanjaan pun menjadi padat. Pergerakan ini biasanya dilakukan pada jam 06.00-11.00 baik secara rutin maupun tidak, dan pada umumnya menuju ke kawasan-kawasan tertentu saja.

### **3. Pergerakan dengan tujuan Bekerja**

Orientasi penduduk ke tempat kerja cenderung menuju ke kawasan pusat kota, dikarenakan aktivitas kerja lebih terpusat di kawasan tersebut dan sebagian kecil menyebar di seluruh wilayah kota. Jalur yang tersedia dari seluruh arah untuk menuju ke kawasan ini sangat banyak, sehingga perlu pengaturan yang dapat mengatasi kemungkinan terjadinya kemacetan pada ruas jalan yang ada. Orientasi penduduk yang bergerak dari rumah ke tempat kerja tentunya akan bersamaan dengan penduduk yang bergerak ke tempat belanja

dan pendidikan, sehingga hal ini akan menyebabkan jalur-jalur yang menuju ke kawasan pusat kota menjadi jalur yang padat.

Pergerakan ini umumnya dilakukan secara rutin antara jam 07.00-09.00, 12.00-14.00 dan jam 16.00-17.30. Pola pergerakan ini secara keseluruhan acak dan umumnya pelaku pergerakan tidak bekerja pada kawasan tempat tinggal sendiri. Kawasan pergerakan ini adalah kawasan pusat kota, yaitu terletak di Jl. Tugu dan sekitarnya, sekeliling Alun-alun, Plaza dan lain-lain dimana di kawasan ini banyak sekali kantor-kantor sebagai tempat bekerja masyarakat pada umumnya. Sedangkan kegiatan industri pergerakan terletak di Jalan Janti, Jalan Niaga yaitu pabrik rokok dan di kawasan Dinoyo yaitu pabrik keramik.

### C. Jenis-jenis Angkutan di Kota Malang

Kota Malang saat ini, pada garis besarnya dilayani oleh 2 (dua) jenis moda (istilah transportasi yang artinya, alat transportasi) angkutan umum bermotor yaitu:

1. Mikrolet, yang disediakan 2 jenis kendaraan dari merk yang berbeda, yaitu:

- Daihatsu jenis SS 89 Zebra.
- Suzuki jenis Super Carry ST 100

Mikrolet merupakan kendaraan yang paling banyak dari keseluruhan armada angkutan umum dan mempunyai kapasitas pelayanan yang cukup besar di Kota Malang. Kendaraan ini merupakan kendaraan yang menyerupai "mini bus" yang berkekuatan mesin diatas 1000 cc, beroda 4, serta kapasitas daya angkut sebanyak 12 orang. Melayani 25 rute, jarak tempuh rata-rata 14 km

dengan tarif rata-rata sebesar Rp 2.500,- dengan jarak tempuh jauh dekat dihitung sama apabila naik mikrolet ini. Mikrolet merupakan jenis mobil yang memakai bahan bakar premium seperti mobil pada umumnya.

Mikrolet merupakan salah satu layanan *public transport* yang banyak digunakan oleh masyarakat. Karena harganya yang relatif murah dan fasilitasnya yang dianggap cukup baik untuk melakukan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Di kota Malang ini mikrolet termasuk jenis *public transport* yang cukup besar karena dapat mengangkut penumpang dengan kapasitas yang lumayan banyak. Angkutan kota jenis mikrolet ini mempunyai jalur khusus untuk beroperasi atau biasa disebut dengan Trayek. Trayek merupakan jalur dari angkutan ada dari tempat pemberangkatan sampai dengan tempat pemberhentian yang mana dalam perjalanannya melewati berbagai tempat. Setiap angkutan kota mempunyai jarak tempuh trayek yang berbeda dan juga yang akan beridentitas pada nama angkutan kota tersebut.

Untuk mengetahui berapa besar jumlah angkutan beserta jalurnya dapat dilihat dari tabel berikut ini:

Tabel 4  
Data Jumlah Angkutan Kota dan Trayek di Kota Malang  
Tahun 2008 s/d Juni 2011

NO	JENIS ANGKUTAN	NAMA JALUR /TRAYEK	JUMLAH ARMADA (Buah)				RUTE TRAYEK
			2008	2009	2010	2011	
1	2	3	4	5	6	7	8
1.	Angkot / Mikrolet	AL	105	105	106	106	Arjosari – Landungsari
2.	Angkot / Mikrolet	AG	300	300	300	300	Arjosari– Gadang
3.	Angkot / Mikrolet	AT	53	53	53	53	Arjosari – Tidar
4.	Angkot / Mikrolet	ASD	46	46	45	45	Arjosari – Sarangan – Dieng

5	Angkot / Mikrolet	CKL	89	88	88	89	Cemorokandang – Landungsari
6	Angkot / Mikrolet	MK	62	62	62	62	Madyopuro – Karang Besuki
7	Angkot / Mikrolet	MMA	34	34	39	34	Madyopuro – Mangliawan - Arjosari
8	Angkot / Mikrolet	ABB	65	61	61	65	Arjosari – Borobudur – Bunulrejo
9	Angkot / Mikrolet	AJG	78	78	81	81	Arjosari – Janti – Gadang
10	Angkot / Mikrolet	ABG	86	86	84	84	Arjosari – Borobudur – Gadang
11	Angkot / Mikrolet	TSG	25	25	27	27	Tawangmangu – Sukarno Hatta – Gasek
12	Angkot / Mikrolet	JPK	54	54	60	60	Joyogrand – Piranha – Karangploso
13	Angkot / Mikrolet	AMG	217	217	217	217	Arjosari – Mergosono – Hamid Rusdi
14	Angkot / Mikrolet	GML	45	45	45	45	Gadang – Mergosono – Gandang
15	Angkot / Mikrolet	TGT	6	6	6	6	Tlogowaru – Gadang – lwt. Tirtosani
16	Angkot / Mikrolet	GA	165	160	160	160	Gadang – Arjosari
17	Angkot / Mikrolet	GL	112	109	108	108	Gadang – Landungsari
18	Angkot / Mikrolet	TST	81	82	86	86	Tlogowaru – Sarangan – Tasikmadu
19	Angkot / Mikrolet	MT	17	17	17	17	Madyopuro – Tlogowaru
20	Angkot / Mikrolet	ADL	124	124	118	118	Arjosari – Dinoyo – Gadang
21	Angkot / Mikrolet	LDG	170	170	170	170	Landungsari – Dinoyo – Gadang
22	Angkot / Mikrolet	LG	118	118	118	118	Landungsri – Gadang
23	Angkot / Mikrolet	GM	53	53	62	62	Gadang – Madyopuro
24	Angkot / Mikrolet	MKS	11	11	11	11	Madyopuro – Klayatan – Sukun
25	Angkot / Mikrolet	MM	68	68	68	68	Madyopuro – Mulyorejo
26	Angkot / Mikrolet	JDM	49	49	51	51	Joyogrand – Dinoyo – Mergan
27	Angkot / Mikrolet	PCT	13	13	13	13	Pakis – Cemorokandang – Tlogowaru
28	Angkot / Mikrolet	GLA	17	17	17	17	Glugur – Langlang – Arjosari
JUMLAH			2.246	2.243	2.258	2.260	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang tahun 2011

2. Taksi Argo, merupakan kendaraan angkut massa dengan kapasitas penumpang sejumlah 4 (empat) orang. Angkutan ini menggunakan argo meter dalam perhitungan pembayaran. Besarnya biaya angkut ini tergantung dari



jarak dan lama waktu tempuh dari suatu tempat ke tempat yang lain. Dan pada waktu pertama kali jalan telah ada biaya yang dikenakan kepada penumpang yaitu sebesar Rp. 5.000,-. Pelayanan taksi argo ini bersifat pribadi karena biasanya hanya untuk mengangkut satu keluarga atau kerabat serta rekan yang telah dikenal lebih dahulu, dan dalam pelayanannya taksi ini dapat dipesan melalui pesawat telephone untuk menuju ke lokasi tertentu yang membutuhkan pelayanannya. Rute pelayanan taksi ini tidak ada rute khusus dan mencakup keseluruhan kota dapat pula keluar kota.

Penggunaan angkutan ini biasanya oleh golongan ekonomi menengah keatas, hal ini disebabkan biaya yang dikeluarkan jauh lebih besar. Jenis dari taksi ini adalah jenis sedan dengan besarnya kekuatan mesin berkisar antara 1500cc dilengkapi dengan penyejuk udara, radio panggil dan musik. Bahan bakar yang digunakan adalah premium. Jadi untuk pelayanan di dalam kota dilayani oleh dua jenis kendaraan saja, yaitu mikrolet dan taksi argo. (Sumber: Dinas Perhubungan Kota Malang th 2011).

Dalam penelitian ini, penulis lebih memfokuskan kepada kendaraan jenis mikrolet, dimana dalam perkembangannya, mikrolet merupakan jenis transportasi yang sering digunakan oleh warga malang.

#### **D. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang**

##### **1. Pembentukan Dinas Perhubungan Kota Malang**

Dinas perhubungan merupakan Dinas yang sebelumnya bernama Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) karena dengan Otonomi Daerah Tingkat II Kota Malang melalui Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2000

tanggal 23 November 2000 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas sebagai unsur pelaksanaan pemerintah Daerah. Sedangkan Dinas Perhubungan Kota Malang adalah merupakan penggabungan antara Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) dengan Dinas Terminal yang sebenarnya hanyalah merupakan bagian dari DLLAJ yang sempat berdiri sendiri.

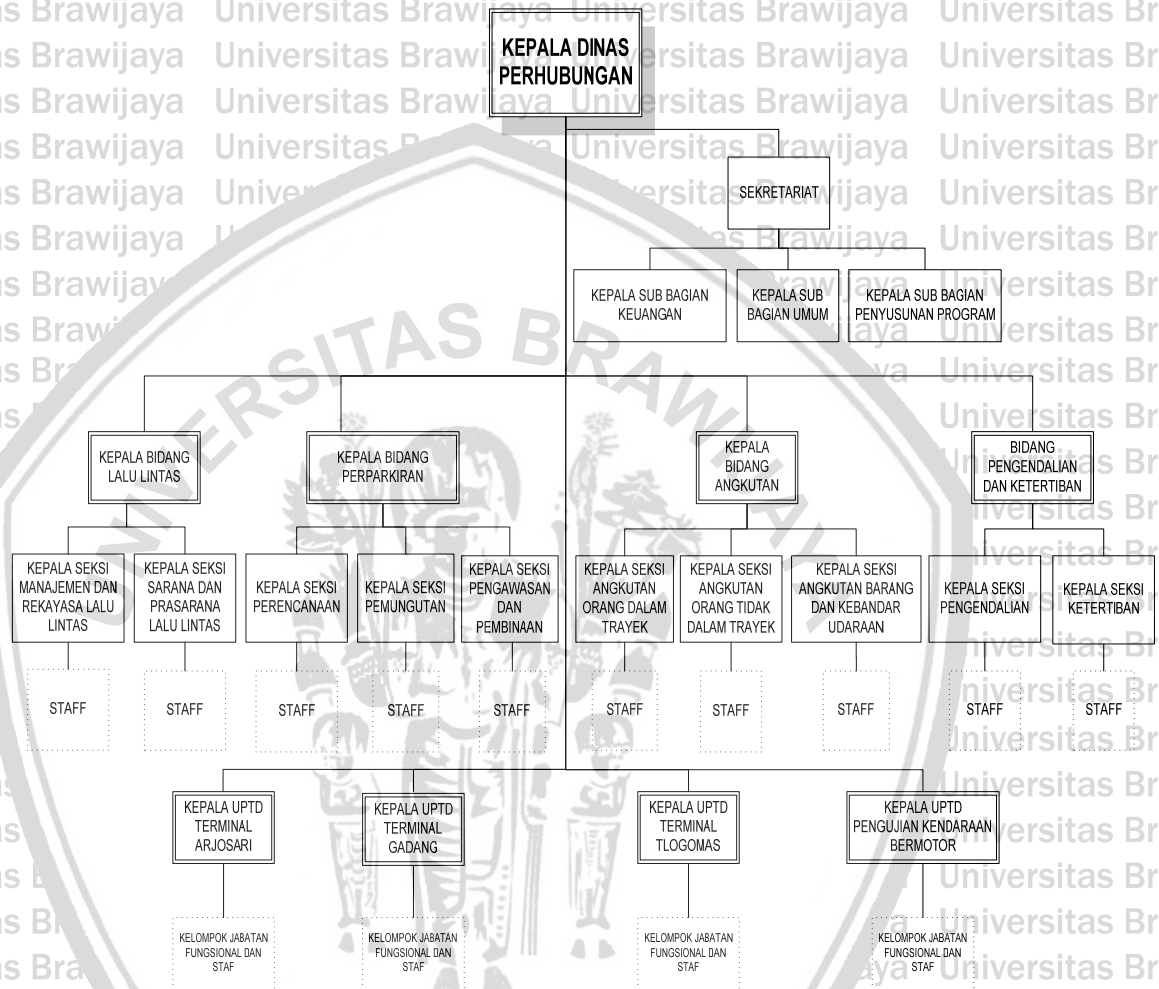
Pembentukan organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang didasarkan atas Peraturan Daerah Kota Malang Nomor : 55 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas sebagai Unsur Pelaksana Pemerintah Kota Malang.

Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan instansi yang dibentuk oleh Pemerintah Kota Malang untuk menangani urusan / kewenangan pemerintah daerah di bidang perhubungan. Dengan dibentuknya Dinas Perhubungan Kota Malang, maka aspirasi masyarakat Kota Malang terhadap terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan ketersediaan sarana, prasarana, dan pelayanan jasa perhubungan akan dapat terakomodir dengan baik.

Untuk dapat memenuhi kebutuhan masyarakat tersebut, maka Pemerintah Kota Malang membuat suatu struktur organisasi yang disusun berdasarkan sifat pelayanan pemerintah sesuai dengan kewenangan di bidang perhubungan yang telah diserahkan oleh pemerintah pusat dan pemerintah propinsi kepada pemerintah kabupaten/kota. Adapun susunan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang dapat dilihat pada gambar berikut:

Gambar 4

## Bagan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Malang



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Malang Tahun 2012

Sesuai dengan struktur organisasi tersebut, maka urusan Dinas Perhubungan Kota Malang diserahkan kepada 1 (satu) bagian yang terdiri dari Sekretariat, dan 4 (empat) bidang yang terdiri dari Bidang Lalu Lintas, Bidang Perparkiran, Bidang Angkutan, dan Bidang Pengendalian dan Ketertiban. Pada

masing – masing bagian dan bidang tersebut, akan dipimpin oleh seorang pejabat struktural yaitu seorang Kepala Bagian dan seorang Kepala Bidang.

Untuk membantu pelaksanaan tugas pada masing-masing bidang, maka dibentuk pula seksi-seksi yang jumlahnya disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing bidang. Dengan demikian akan kita dapatkan jumlah seksi pada masing-masing bidang di Dinas Perhubungan Kota Malang ada yang berjumlah dua dan tiga seksi. Dalam memimpin pelaksanaan tugas pada masing-masing seksi, maka akan dipimpin oleh seorang kepala seksi / kepala sub bagian.

Sesuai dengan kebutuhan teknis yang melekat pada Dinas Perhubungan Kota Malang, maka dibentuk pula Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) yang dipimpin oleh seorang Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas. UPTD yang dibentuk adalah UPTD Terminal dan UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor.

Untuk pelaksanaan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang yang membutuhkan keterampilan dan keahlian tertentu serta atas dasar kebutuhan Dinas Perhubungan Kota Malang, maka dibentuk pula Kelompok Jabatan Fungsional. Kelompok Jabatan Fungsional yang saat ini dimiliki oleh Dinas Perhubungan Kota Malang adalah Kelompok Jabatan Penguji Kendaraan Bermotor.

## **2. Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang**

Tugas pokok dan fungsi dari Dinas Perhubungan sesuai dengan Peraturan Walikota Malang Nomor : 55 Tahun 2008 tentang Pembentukan, Kedudukan, Tugas Pokok, Fungsi dan Struktur Organisasi Dinas sebagai Unsur Pelaksana Pemerintah Kota Malang yaitu sebagai berikut :

1) Tugas pokok Dinas perhubungan yaitu melaksanakan urusan rumah tangga daerah dibidang perhubungan yang meliputi perencanaan, pelaksanaan dan pengendalian dalam pelayanan perhubungan kepada masyarakat sesuai dengan kebijakan kepala daerah.

2) Fungsi Dinas Perhubungan untuk menyelenggarakan dan menunjang pelaksanaan tugas pokok mempunyai fungsi :

- a. perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
- b. penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
- c. penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
- d. pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
- e. pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
- f. pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;
- g. pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
- h. pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
- i. pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
- j. pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
- k. pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
- l. pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;

- m. pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;
- n. pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
- o. penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
- p. pelaksanaan fasilitas pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
- q. pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
- r. penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui *web site* Pemerintah Daerah;
- s. penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;
- t. pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- u. pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

### 3) Kepala Dinas

Kepala Dinas merupakan unsur tertinggi dalam organisasi ini. Kepala Dinas mempunyai tugas menyelenggarakan tugas pokok dan fungsi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, mengkoordinasikan dan melakukan pengawasan melekat terhadap unit-unit kerja di bawahnya serta melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

#### 4) Sekretariat

Sekretariat mempunyai tugas melaksanakan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, urusan rumah tangga, perlengkapan, kehumasan dan perpustakaan serta kearsipan Dinas.

#### 5) Bidang Lalu Lintas

Bidang Lalu Lintas mempunyai tugas melaksanakan penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan serta pengelolaan sarana lalu lintas, untuk melaksanakan tugas Bidang Lalu Lintas mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan rencana dan pelaksanaan penyelenggaraan Manajemen dan Rekayasa lalu lintas pada kawasan, ruas jalan, penyimpangan dan didalam Terminal;
- b. Penyusunan dan pelaksanaan tataran transportasi lokal;
- c. Penyusunan penetapan kelas jalan;
- d. Penyusunan, pelaksanaan dan pengawasan *time table* pemberangkatan bis di Terminal;
- e. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian pengujian kendaraan bermotor secara berkala;
- f. Pelaksanaan pembangunan dan perawatan fasilitas lalu lintas dan prasarana terminal orang, terminal barang dan pengujian kendaraan bermotor;
- g. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;

6) Bidang Angkutan

Bidang Angkutan mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, hewan, dan angkutan khusus serta kebandarudaraan. Dan untuk melaksanakan tugas Bidang Angkutan mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan rencana teknis pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan;
- b. Pengelolaan angkutan orang dalam trayek, angkutan orang tidak dalam trayek, angkutan barang, hewan dan angkutan khusus serta kebandarudaraan;
- c. Pelaksanaan penetapan lokasi terminal penumpang tipe C dan terminal barang;
- d. Pengesahan rancang bangun terminal penumpang tipe C;
- e. Pembinaan penyelenggaraan terminal angkutan orang dan angkutan barang;
- f. Pelaksanaan teknis perijinan usaha angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek serta angkutan barang, hewan dan angkutan khusus;
- g. Pengawasan dan pengendalian penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek dan tidak dalam trayek serta angkutan barang, angkutan hewan dan angkutan khusus.
- h. Penyusunan tarif angkutan kota dan angkutan taksi;



- i. Pelaksanaan pengembangan jaringan trayek angkutan orang;
- j. Pelaksanaan pendaftaran kendaraan tidak bermotor;
- k. Penyusunan data base angkutan orang dalam trayek dan angkutan orang tidak dalam trayek;

- l. Penyusunan jaringan lintas angkutan barang;
- m. Pelaksanaan pembinaan terhadap penyedia angkutan orang dan angkutan barang;
- n. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;
- o. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

7) Bidang Pengendalian dan Ketertiban

Bidang Pengendalian dan Ketertiban mempunyai tugas melaksanakan pengendalian dan ketertiban di jalan, dan untuk melaksanakan tugas

Bidang Pengendalian dan Ketertiban mempunyai fungsi :

- a. penyusunan rencana teknis pengendalian dan ketertiban lalu lintas di jalan dan terminal;
- b. Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dan terminal;
- c. Pelaksanaan analisa terhadap kecelakaan lalu lintas dan daerah rawan kecelakaan;
- d. Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pendidikan dan pelatihan sekolah mengemudi;
- e. Pelaksanaan pengendalian , ketertiban lalu lintas dan angkutan di jalan dan terminal;

- f. Pelaksanaan penindakan pelanggaran lalu lintas dan angkutan di jalan dan terminal;
- g. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian pendidikan dan pelatihan sekolah mengemudi;
- h. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan tugas dan fungsi ;
- i. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

8) Bidang Perparkiran

Bidang Perparkiran mempunyai tugas melaksanakan pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran.

Untuk melaksanakan tugas, Bidang Perparkiran mempunyai fungsi :

- a. Penyusunan rencana teknis pengelolaan dan penyelenggaraan perparkiran;
- b. Pelaksanaan kajian pengembangan, panataan dan pengelolaan perparkiran;
- c. Pelaksanaan pemetaan lokasi parkir umum;
- d. Penyiapan penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum;
- e. Pengelolaan fasilitas parkir untuk umum;
- f. Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir umum;
- g. Pelaksanaan pemrosesan pertimbangan teknis perijinan pengelolaan parkir;
- h. Pelaksanaan pengawasan penyelenggaraan perparkiran;

i. Pelaksanaan pengendalian dan pembinaan terhadap pengelola parkir swasta;

j. Pelaksanaan penertiban pemungutan retribusi sesuai ketentuan perundangan yang berlaku;

k. Pelaksanaan penertiban pemungutan retribusi sesuai ketentuan perundangan yang berlaku;

l. Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas dan fungsi;

m. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Perparkiran sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.

### 9) Unit Pelaksana Teknis (U P T)

Pengelolaan administrasi umum yang meliputi yang meliputi penyusunan program ketatausahaan, kepegawaian, perlengkapan/peralatan, keuangan, ketatalaksanaan, dan pembinaan organisasi Dinas.

## 3. Peranan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan peremajaan angkutan Kota

Dinas Perhubungan mempunyai peranan yang sangat penting dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini. Secara operasional ditangani langsung oleh Dinas Perhubungan ini. Adapun peranan Dinas Perhubungan dalam pelaksanaan peremajaan angkutan kota yang pokok yaitu :

- 1) Mensosialisasikan adanya peremajaan angkutan kota kepada para pemilik angkot.
- 2) Menentukan persyaratan-persyaratan peremajaan angkutan kota.

- 3) Menentukan prosedur peremajaan angkutan kota.
- 4) Mengadakan koordinasi dengan instansi terkait yang mempunyai hubungan langsung dengan peremajaan angkutan kota.
- 5) Mengadakan pengawasan pengoperasiannya tentang hasil peremajaan angkutan kota di lapangan.

Dengan demikian, maka diharapkan bahwa pelaksanaan tugas dan fungsi di Dinas Perhubungan Kota Malang akan dapat terdistribusi secara seimbang dan berjalan dengan optimal dalam melayani masyarakat.

## **E. Penyajian Data Fokus Penelitian**

### **1. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik**

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan salah satu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah untuk mengatasi keluhan-keluhan dari masyarakat yang menginginkan adanya peningkatan pelayanan publik dalam bidang transportasi khususnya angkutan kota. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini awalnya dibuat Peraturan Daerah no 9 tahun 2006, tetapi karena banyaknya protes dan ketidaksetujuan dari pemilik angkutan kota yang menganggap kebijakan itu tidak sesuai apabila diterapkan dimasa sekarang ini. Akhirnya Peraturan daerah pun direvisi menjadi Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum.

**a. Efektivitas Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Kebijakan peremajaan angkutan kota dibuat untuk memenuhi permintaan masyarakat yang menginginkan adanya pelayanan publik yang baik khususnya di bidang transportasi khususnya angkutan kota. Pada masa sekarang ini, pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi membuat penyediaan jasa transportasi atau angkutan dilihat dari sisi kualitasnya. Menurut Kepala Bidang Angkutan yang sempat kami wawancarai, Beliau mengatakan:

“Sekarang ini masyarakat mulai memperhatikan dan menilai sistem pelayanan publik yang ada. Ini dikarenakan masyarakat sekarang lebih pintar dan mulai bisa berpartisipasi terhadap pelayanan publik. Mereka mulai menilai segala aspek pelayanan publik seperti bidang transportasi ini. Kualitas dari jasa transportasi mulai diperhatikan seperti aspek kenyamanan, aspek fisik dari alat transportasi sendiri maupun keamanan yang ada.” (wawancara hari Kamis tanggal 6 Desember 2012 jam 09.48 di ruang kerjanya).

Dengan penilaian dan tanggapan dari masyarakat itu, ada sebagian masyarakat mengeluhkan tentang alat transportasi jenis angkutan kota yang dianggapnya sudah tidak layak. Ini terlihat saat kami mewawancarai salah satu pengguna jasa angkutan kota jalur ABG, Beliau mengatakan :

“Memang beberapa angkutan kota menurut saya sudah jelek mbak, Suatu hari saya naik angkutan, kursi di dalamnya itu sudah rusak semua dan tidak ada busanya. Selain itu juga pernah itu mogok di jalan. Hal itu yang harusnya diperhatikan mbak mungkin oleh para sopir angkot atau dari pihak dinas yang mengurus tentang angkutan.” (wawancara hari Sabtu tanggal 8 Desember 2012 jam 13.10 di dalam angkutan ABG).

Oleh karena itu Pemda beserta Walikota berusaha untuk memenuhi tuntutan dari masyarakat Kota Malang dengan mengeluarkan kebijakan tentang peremajaan angkutan kota, yaitu dengan mengganti

armada angkutan kota jenis lama dengan yang baru dan kebijakan itu diatur dalam Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum.

Kebijakan peremajaan angkutan kota di Malang pertama kali dilaksanakan pada tahun 1992 yang kemudian dilanjutkan pada tahun 1997 yaitu peremajaan angkutan kota jenis bemo yang sudah tidak dioperasikan lagi sebagai angkutan kota yang akan diganti dengan mikrolet. Sesuai dengan keinginan / harapan dari sebagian besar masyarakat Malang untuk mendapatkan pelayanan yang terbaik di bidang angkutan kota dengan cara menyediakan sarana angkutan kota yang memadai. Dalam implementasi atau pelaksanaan peremajaan atau penggantian jenis angkutan kota dilakukan sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Malang no 5 tahun 2011 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum. Prosedur dari pergantian armada angkutan kota itu sendiri adalah Pemda menawarkan kepada pemilik angkutan kota untuk meremajakan armada angkutannya.

Hal ini sesuai dengan penjelasan dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang :

“Peremajaan angkutan kota ini bukan yang pertama dilaksanakan melainkan kelanjutan dari kebijakan terdahulu tahun 1992 sampai dengan peremajaan saat ini. Ini semua dilakukan agar sistem transportasi khususnya di bidang angkutan dapat memberikan keselamatan dan kenyamanan bagi masyarakat.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 desember 2012 jam 09.38 di ruang kerjanya)

Sejalan dengan kebijakan peremajaan angkutan kota ini menurut Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang yang kami wawancarai mengatakan bahwa :

“Peremajaan angkutan kota berbeda dengan pengadaan angkutan kota. Perbedaannya bila peremajaan berarti dulunya sudah ada diganti dengan yang baru yang lebih baik contohnya armada angkutan kota buatan tahun 80-an mempunyai kapasitas kecil dan sering rusak, maka dari itu diganti dengan armada angkutan yang lebih baru. Sedangkan pengadaan mempunyai pengertian bahwa memang dulunya belum ada kemudian diadakan.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 desember jam 10.03 diruang kerjanya bagian angkutan).

Dengan Perda tersebut diumumkan kepada para pemilik angkutan kota untuk mengganti armadanya harus memenuhi persyaratan peremajaan angkutan kota. Jika ingin melakukan peremajaan angkutan kota harus melihat ketentuan sebagai berikut :

- i. Penggantian armada angkutan kota dilakukan oleh para pemilik angkutan kota yang ingin dan bersedia meremajakan armada angkutannya dengan memenuhi ketentuan yaitu surat-surat yang ada harus lengkap serta memenuhi syarat fisik dan administrasi.
- ii. Adapun angkutan kota yang ingin diremajakan adalah angkutan kota yang memiliki :
  - 1) BPKB angkutan yang bersangkutan yang masih berlaku
  - 2) STNK angkutan yang bersangkutan yang masih berlaku
  - 3) Surat tanda uji kendaraan yang bersangkutan yang masih berlaku
  - 4) Ijin trayek yang masih berlaku

5) Surat ijin usaha angkutan penumpang umum yang masih berlaku

Hal ini pun diungkapkan juga oleh salah seorang pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kota saat ditemui di Kantor Dinas Perhubungan yang kebetulan sedang mengurus surat-surat dan kepentingan peremajaan angkutan kota, Beliau mengatakan:

“Memang angkutan kota yang ingin diremajakan harus memenuhi syarat-syarat dan ketentuan yang berlaku. Surat-surat yang ada harus lengkap, syarat administrasi dan teknis pun harus terpenuhi. Terkadang ada beberapa pemilik angkot yang tidak meremajakan dikarenakan terkadang ada beberapa yang tidak memiliki surat yang lengkap atau ijin trayek yang masa berlakunya sudah habis namun belum diurus kembali oleh pemilik angkot tersebut.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 Desember jam 11.00 di depan ruangan bidang angkutan kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

- iii. Pelaksanaan penggantian armada angkutan kota adalah UD. Perdana Motor dan CV. IGG Mobilindo (untuk kendaraan jenis Suzuki), PT. Astra Daihatsu Motor (untuk kendaraan jenis Daihatsu). Adapun bagi pemilik angkutan kota yang akan meremajakan armada angkutannya dapat memilih jenis kendaraan yang mereka inginkan yang membedakan kedua penyalur tersebut adalah harga masing-masing kendaraan serta diberi kebebasan bagi pemilik angkutan kota untuk memilih bank yang akan digunakan untuk membayar jika pembayaran unit armada angkutan kotanya menggunakan kredit/cicilan. Seperti yang diungkapkan oleh salah seorang pegawai CV. IGG Mobilindo yang kami wawancarai melalui telfon, beliau mengatakan:



“Untuk angkutan baru harganya bermacam-macam. Untuk mobil Suzuki sebesar Rp 180.000.000 dan untuk Daihatsu sebesar Rp 190.000.000 untuk pembayaran tunai. Jika melakukan kredit itu tergantung pada pihak banknya sendiri. Tetapi di CV Mobilindo ini hanya tersedia jenis Suzuki saja.” (wawancara melalui telfon tanggal 15 Desember 2012 jam 10.00).

Setelah melakukan wawancara dengan CV. Mobilindo, Kami pun melakukan wawancara dengan para pemilik angkot bagaimana tanggapan mereka dengan harga armada baru angkutan kota tersebut.

Kami pun mewawancarai salah satu pemilik Angkutan jalur ABG dan AL, Beliau mengatakan :

“Beberapa angkot saya ini, saya ganti baru Mbak, pokoknya yang sudah jelek dan mesinnya sering rusak. Lebih enak ganti baru, karena kalo mesin rusak kita juga jadi habisnya banyak jadi saya lebih memilih untuk mengganti angkot yang baru saja.” (wawancara hari Senin tanggal 17 Desember 2012 jam 15.15 dirumahnya).

Tetapi dalam kenyataannya, tidak semua pemilik angkot meremajakan angkotannya karena menganggap harga angkot itu cukup mahal. Seperti wawancara kami dengan salah satu sopir angkot jalur ASD menambahkan sebagai berikut :

“Dari beberapa syarat yang diajukan dalam proses peremajaan, syarat yang banyak dikeluhkan dan dirasa berat adalah harga armada angkutan yang dirasa terlalu tinggi dan berat bagi para pemilik angkot. Pendapatan perhari saja rata-rata 90-100 ribu dan tidak tentu juga, belum kepotong setorannya. Maka dari itu tidak semua pemilik meremajakan angkotnya, termasuk angkot ini.” (wawancara hari Selasa tanggal 18 Desember 2012 jam 13.20 dalam perjalanan menuju pangkalan angkot ABG di Sukarno Hatta)

Seperti yang sudah diungkapkan diatas, hal senada juga diungkapkan oleh salah seorang pemilik angkutan kota jalur GA dan ABG, Beliau mengatakan :

“Saya memang ingin meremajakan angkutan saya, karena armada angkutan saya dinilai tidak layak jalan setelah mengikuti uji kir. Disamping itu Saya memang ingin mengganti armada angkutan yang menurut Saya sudah ketinggalan jaman ini.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 desember jam 11.16 di Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang)

Sesuai dengan ketentuan yang tersebut diatas, dalam kebijakan peremajaan angkutan kota terlihat banyak yang berminat, bahkan para pemilik angkutan kota yang kurang lengkap surat-suratnya pun banyak yang ikut peremajaan, dan mereka mengikuti prosedur yang telah ditentukan oleh Pemerintah daerah maupun pihak-pihak yang terlibat dalam proses pembuatan kebijakan peremajaan angkutan tersebut. Hal ini sesuai dengan komentar Kasi Bidang Angkutan Dinas Perhubungan:

“Banyak para pemilik angkutan yang ikut dalam peremajaan ini. Mereka yang ikut peremajaan ini menyadari bahwa armada angkutan mereka sudah tidak layak untuk digunakan sebagai alat transportasi. Pada intinya mereka cukup tertib dalam urusan peremajaan angkutan ini. Tetapi bukan berarti kendala tidak ada, ya ada hanya tetap bisa ditangani dengan baik oleh masing-masing pemilik angkutan tersebut.” (wawancara hari Kamis tanggal 6 desember 2012 jam 11.25 di ruang kerjanya di Bagian Angkutan.

iv. Dalam peremajaan angkutan kota ini, kendaraan pengganti yang lama pun diperhatikan dan ada syarat khusus dalam pelaksanaannya. Syarat fisik merupakan syarat yang harus terpenuhi oleh kendaraan

yang baru. Kendaraan pengganti harus memenuhi syarat fisik sebagai berikut:

- 1) Kendaraan baru (kendaraan yang belum diterbitkan STNK-nya) jenisnya sama dengan kendaraan yang diganti serta wajib layak jalan.
- 2) Kapasitas tempat duduk 12 orang, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
- 3) Konfigurasi tempat duduk menyamping kiri kanan berhadapan.
- 4) Warna kendaraan disesuaikan dengan kendaraan yang diganti.
- 5) Kendaraan yang baru harus sudah dilakukan uji tipe atau uji mutu.

Keterangan itu pun diperjelas wawancara dengan kasi bidang angkutan yang mengurus masalah peremajaan angkutan kota ini, beliau mengatakan :

“Para pemilik angkot yang ingin meremajakan armada angkutannya harus memenuhi persyaratan teknis secara fisik yang sudah ditetapkan. Karena terkadang ada beberapa kendaraan yang belum melalui uji mutu atau tipe sehingga kita tidak tahu apakah armada yang baru sudah sesuai standar atau belum.” (wawancara di kantor Dinas Perhubungan tanggal 13 desember 2012 jam 09.00).

- v. Demikian persyaratan teknis yang harus dipenuhi oleh para pemilik angkutan kota apabila ingin meremajakan angkutannya. Adapun tata cara peremajaan angkutan umum ini adalah :

- 1) Pemohon mengajukan permohonan yang ditujukan kepada Kepala Dinas Perhubungan dan melampirkan persyaratan

administrasi dengan dilampiri foto copy masing-masing rangkap

3 (tiga).

- 2) Setelah dilakukan penelitian administrasi dan berkas dinyatakan lengkap, maka diberikan pertimbangan teknis oleh Dinas Perhubungan dalam bentuk rekomendasi.

Untuk pemberian rekomendasi tidak dipungut biaya dan jangka waktu penyelesaiannya paling lama 10 (sepuluh) hari kerja sejak berkas diterima lengkap oleh Dinas Perhubungan.

vi. Jumlah Angkutan Kota yang Diremajakan Di Kota Malang

Dalam peremajaan angkutan kota ini tidak semua pemilik angkutan kota meremajakan armada angkutannya. Dikarenakan tidak semua pemilik angkutan bersedia mengeluarkan biaya untuk penggantian armada angkutan yang baru. Hal ini senada yang disampaikan oleh salah satu Kasi bidang Angkutan mengatakan bahwa :

“Dalam hal ini tidak semua pemilik angkutan meremajakan armada angkutan kotanya. Ini disebabkan karena merasa keberatan dengan masalah pembayaran karena tiap jalur trayek angkutan punya pendapatan yang berbeda, terkadang ada yang pendapatannya tidak terlalu besar. Namun ada juga yang memang malas untuk mengurus surat-suratnya guna untuk melengkapi persyaratan peremajaan.” (wawancara hari Kamis tgl 13 desember 2012 jam 09.20 di ruang kerjanya)

Adapun jumlah angkutan kota yang diremajakan di Kota Malang sejumlah 447 unit. Ini terdiri dari tabel 4 pada halaman selanjutnya :

**Tabel 5**  
**Jumlah Angkutan Kota yang Diremajakan Dibawah Tahun 1994**

NO	TRAYEK	KODE TRAYEK	JML KEND YG OPERASI	JML KEND TH PROD	Peremajaan Tahun 2009	Peremajaan Tahun 2010	Peremajaan Tahun 2011	Peremajaan Tahun 2012	Total Peremajaan
1	TERM. MULYOREJO - KLAYATAN - PASAR SUKUN	MKS	11 KEND	0 KEND	0	0	0	0	0
2	TERM. MULYOREJO - TERM. TLOGOWARU	MT	17 KEND	17 KEND	0	1	2	0	3
3	TERM.TAWANGMANGU - SOEKARNO HATTA - GASEK	TSG	27 KEND	0 KEND	0	0	0	0	0
4	TERM.MADYOPURO - KARANGBESUKI	MK	62 KEND	62 KEND	26	12	4	0	42
5	TERM.TLOGOWARU - GADANG - TIRTOSARI	THT/TGT	6 KEND	0 KEND	0	0	0	0	0
6	TERM.ARJOSARI - JANTI - TERM. GADANG	AJH/AJG	78 KEND	72 KEND	0	0	0	0	0
7	TERM. GADANG - TERM. MULYOREJO	HM/GM	53 KEND	48 KEND	11	3	2	0	16
8	TERM. GADANG - TERM. LANDUNGSARI	HL/GL	109 KEND	109 KEND	0	0	0	0	0
9	TERM. ARJOSARI - TIDAR	AT	53 KEND	45 KEND	0	0	0	0	0
10	POLOWIJEN - BOROBUDUR - BUNULREJO	ABB	61 KEND	0 KEND	0	0	0	0	0
11	TERM. ARJOSARI - DINOYO - TERM.LANDUNGSARI	ADL	124 KEND	123 KEND	53	21	14	2	90
12	TERM.GADANG - TERM. ARJOSARI	HA/GA	160 KEND	160 KEND	35	35	15	3	88
13	TERM. ARJOSARI - SUKARNO HATTA - DIENG	ASD	46 KEND	45 KEND	0	0	0	0	0
14	TERM.MULYOREJO - TERM. MADYOPURO	MM	68 KEND	63 KEND	18	2	0	0	20
15	JOYOGREND - DINOYO - MERGAN	JDM	49 KEND	0 KEND	0	0	0	0	0
16	TERM.ARJOSARI - BOROBUDUR - GADANG	ABH/ABG	86 KEND	81 KEND	0	0	2	3	5

17	TERM. LANDUNGSARI - TERM.GADANG	LH/LG	118	KEND	112	KEND	0	0	0	0	0
18	JOYOGREND - PIRANHA - KARANGLO INDAH	JPK	54	KEND	0	KEND	0	0	0	0	0
19	TERM. CEMOROKANDANG - LANDUNGSARI	CKL	88	KEND	80	KEND	0	0	0	0	0
20	TERM. TLOGOWARU - SARANGAN - TASIK MADU	TST	82	KEND	4	KEND	0	0	0	0	0
21	TERM.GADANG - MERGAN - TERM. LANDUNGSARI	HML/GML	45	KEND	32	KEND	0	0	0	0	0
22	TERM. ARJOSARI - TERM. LANDUNGSARI	AL	105	KEND	101	KEND	0	0	0	0	0
23	TERM. LANDUNGSARI - DINOYO - TERM. GADANG	LDH/LDG	170	KEND	169	KEND	33	10	10	5	58
24	TERM. ARJOSARI - MERGOSONO - TERM. GADANG	AMH/AMG	217	KEND	217	KEND	1	0	0	0	1
25	TERM. ARJOSARI - TERM. GADANG	AH/AG	300	KEND	300	KEND	53	42	27	2	124
<b>TOTAL</b>			<b>2189</b>	<b>KEND</b>	<b>1840</b>	<b>KEND</b>	<b>230</b>	<b>126</b>	<b>76</b>	<b>15</b>	<b>447</b>

Ket : Rasio jumlah kendaraan yang beroperasi dengan jumlah kendaraan dengan tahun produksi dibawah tahun 1994 adalah sebesar 84%  
Hal tersebut berarti bahwa 84% dari seluruh kendaraan angkutan kota yang beroperasi saat ini diproduksi dibawah tahun 1994 (1989-1993).

Tabel diatas menunjukkan jumlah armada angkutan yang sudah diremajakan. Dan kami pun mewawancarai salah seorang pemilik angkot jurusan MM yang meremajakan angkotnya, Beliau mengatakan :

“Yah Saya termasuk pemilik angkot yang menggantikan angkot Saya dengan yang baru Mbak. Saya menganggap pergantian angkot baru ini sangat perlu, selain bisa memuaskan para penumpang, Saya rasa daripada harus bolak-balik mengganti mesin atau fisik yang rusak kan lebih enak ganti yang baru. Karena apabila mengganti terus, maka biaya yang dikeluarkan malah semakin besar mbak. Jadi ya Saya mending mengganti armada angkot Saya dengan yang baru.” (wawancara hari Senin tanggal 17 Desember 2012 jam 17.10 di rumahnya).

Namun pendapat lain dikemukakan oleh salah seorang sopir angkutan yang sempat kami wawancarai, Beliau mengatakan:

“Untuk meremajakan, banyak hal yang harus dipikir ulang Mbak, karena biaya yang dibutuhkan memang tidak sedikit. Terkadang pendapatan tidak mencukupi apalagi bila harus melakukan pergantian dengan yang baru.”(wawancara hari kamis tanggal 13 Desember jam 14.00 di dalam angkutan kota)

Melihat keterangan diatas menunjukkan, bahwa kebijakan peremajaan angkutan kota ini sudah berjalan dengan baik, namun masih sedikit pemilik angkot yang meremajakan angkutan kotanya dibandingkan dengan keseluruhan jumlah angkutan kota yang ada di Kota Malang.

Efektivitas dalam sebuah kebijakan digunakan untuk menjawab ketepatan apakah hasil yang diinginkan tercapai sesuai dengan tujuan yang ada. Tujuan dari kebijakan peremajaan angkutan kota ini adalah

sebagai upaya peningkatan pelayanan publik pada bidang transportasi sesuai dengan Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum.

Efektivitas ini sendiri dijelaskan oleh Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota Malang, sebagai berikut:

“Menurut saya adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini kurang efektif. Dilihat dari jumlah keseluruhan angkutan kota dengan jumlah angkutan kota yang diremajakan ini merupakan hasil yang sedikit. Hanya sekitar 30% saja angkutan yang diremajakan. Padahal tujuannya adanya kebijakan peremajaan digunakan untuk peningkatan pelayanan publik.” (wawancara hari Jumat tanggal 14 Desember 2012 jam 09.05 di ruangnya).

Keterangan ini pun diperjelas dengan salah satu Kasi Bidang

Angkutan, Beliau mengatakan:

“Kebijakan peremajaan ini sudah berjalan selama 3 tahun dimulai dengan tahun 2009, namun hingga 3 tahun ini masih belum terlalu banyak pemilik angkot yang meremajakan angkotnya darisini saya bisa melihat bahwa kebijakan ini kurang begitu efektif.” (wawancara hari jumat tanggal 14 Desember 2012 di ruang kerjanya).

Dengan demikian kebijakan peremajaan angkutan kota ini dinilai kurang efektif. Karena berdasarkan hasil yang diperoleh hanya beberapa angkutan saja yang kenyataannya sudah diremajakan, namun belum semua dapat diremajakan

#### **b. Efisiensi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Kriteria efisiensi ini dalam sebuah kebijakan untuk menilai seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Efisiensi ditujukan untuk menjawab pengorbanan yang



minim untuk mencapai hasil maksimal. Apabila dikaitkan dengan hal tersebut, efisiensi dari kebijakan peremajaan angkutan kota ini bisa dilihat dari penggunaan biaya dalam penggantian angkutan baru dan manfaat yang didapatkannya.

Menurut Kasi Bidang Angkutan Dinas Perhubungan Kota

Malang, mengatakan:

“Dalam penilaian saya, menurut saya kebijakan yang dilakukan ini sudah efisien. Karena dalam prosesnya sendiri tidak berbelit-belit cukup memenuhi persyaratan yang ada. Demikian juga dengan biaya yang digunakan, dalam pendaftaran dan prosesnya tidak dikenakan biaya. Biaya yang dikeluarkan hanya untuk penggantian armada angkutan yang baru saja” (wawancara hari jumat 14 Desember 2012 jam 13.10 di ruang kerjanya).

Adapun persyaratan yang harus dipenuhi dalam penggantian armada angkutan kota dilakukan oleh para pemilik angkutan kota yang ingin dan bersedia meremajakan armada angkutannya dengan memenuhi ketentuan yaitu surat-surat yang ada harus lengkap serta memenuhi syarat fisik dan administrasi. Prosedurnya yang harus dilakukannya pun tidak rumit.

Namun hal ini berbeda dengan apa yang dikatakan oleh salah seorang sopir angkutan, Beliau mengatakan:

“Kalau menurut saya peremajaan ini kebijakan ini kurang efisien. Karena menurut saya dengan adanya perenggantian angkutan yang baru, belum tentu penghasilan kita semakin bertambah. Sekarang, perhari saja rata-rata dapat 100 ribu dan belum dipotong dari setoran. Apalagi sekarang banyaknya sepeda motor sehingga semakin berkurang saja penghasilannya. Itu hanya persoalan penggantian saja dan bukan memberi manfaat yang lebih pada penghasilan kita.” (wawancara tgl hari Minggu tanggal 16 Desember jam 15.05 di dalam angkot AL).

Kami pun kembali mewawancarai sopir angkutan yang lain, beliau mengatakan:

“Efisien tidaknya kembali lagi kita punya biaya yang cukup apa tidak dalam penggantian itu Mbak. Nah kalo seperti saya yang biayanya tidak ada, saya menganggap itu tidak efisien. Mending kalo rusak, hanya itu saja yang diganti, jadi tidak semuanya total diganti baru. Mahal Mbak.” (wawancara hari senin tanggal 21 Desember 2012 jam 12.27 di dalam angkot ABG)

Dengan demikian, kebijakan peremajaan dirasa kurang efisien oleh beberapa pemilik angkutan kota, karena dengan adanya penggantian angkutan kota yang baru pun tidak menjamin penghasilan mereka akan bertambah. Dengan pendapatan mereka yang tidak pasti setiap harinya kebijakan ini dirasa kurang efisien.

### c. Kecukupan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Kriteria kecukupan yang dimaksud adalah seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan untuk memecahkan masalah yang ada. Dalam hal ini, pada dasarnya kebijakan peremajaan angkutan kota ini dilakukan dengan bertujuan untuk memecahkan masalah di bidang kualitas transportasi yang semakin menurun kualitasnya.

Masalah-masalah yang ada di bidang transportasi khususnya tentang angkutan kota adalah fasilitas dan keadaan fisik dari angkutan kota yang dirasa menurun pada saat sekarang ini.

Dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini dimaksudkan sebagai pembenahan sistem transportasi angkutan kota dengan penggantian armada yang sudah lama menjadi armada yang

baru dengan maksud sebagai upaya peningkatan pelayanan publik.

Hal ini ditanggapi oleh salah satu Kasi Bidang Angkutan, Beliau mengatakan:

“Tujuan daripada peremajaan angkutan kota ini adalah agar kualitas pelayanan angkutan umum semakin baik dengan adanya pembaruan armada angkutan dan hasilnya pun demikian sesuai dengan Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 tentang adanya pergantian armada kendaraan angkutan jenis lama pada armada jenis baru dalam rangka peningkatan pelayanan transportasi. Pada kenyataannya sudah ada beberapa angkot yang diremajakan ini sudah cukup menjawab permasalahan yang selama ini dikeluhkan oleh masyarakat tentang transportasi umum yang dianggapnya kurang. Walaupun belum banyak sekali atau semua yang meremajakan angkotnya.” (wawancara hari jumat tanggal 14 Desember 2012 jam 10.02 di ruang kerjanya).

Pada dasarnya masalah-masalah yang dikeluhkan oleh masyarakat seperti penurunan fasilitas angkutan kota, fisik daripada angkutan kota yang sudah jelek sudah terjawabkan melalui kebijakan peremajaan angkutan kota ini. Karena kebijakan ini dibuat dengan tujuan untuk mengatasi masalah transportasi umum. Namun dilihat dari hasil data peremajaan yang sudah ada, masih belum mendapat hasil yang diinginkan secara keseluruhan. Ini terlihat dari hanya 30% saja pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kotanya. Menurut salah satu Kasi Bidang Angkutan, Beliau mengatakan:

“Dari hasil peremajaan angkutan kota ternyata hanya beberapa saja dari pemilik angkutan kota yang melakukan peremajaan. Ini terlihat dari total kendaraan 2217 namun hanya 447 yang melakukan peremajaan. Padahal perbaikan pelayanan angkutan kota dapat teratasi dengan adanya pergantian armada baru atau yang disebut dengan peremajaan angkutan kota ini.” (wawancara hari Jumat tanggal 14 Desember 2012 di ruang kerjanya).

Dengan demikian kriteria kecukupan dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini telah sedikit tercapai, walaupun belum semua bisa diremajakan angkutan kotanya, tetapi ini sudah memenuhi kriteria tersebut karena dengan tujuan yang dapat tercapai.

#### **d. Pemerataan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Kriteria pemerataan yang dimaksud adalah apakah biaya dan manfaat didistribusikan merata kepada pihak-pihak yang terlibat. Pada dasarnya Pemerintah Daerah dalam melakukan peremajaan angkutan kota ini tidak bekerja sendiri namun juga melibatkan beberapa pihak. Menurut keterangan dari salah seorang dari Dinas Perhubungan, Beliau mengatakan :

“Dalam peremajaan angkutan ini melibatkan beberapa pihak dalam pelaksanaannya. Yah, seperti Dishub sendiri dalam memutuskan layak tidaknya suatu kendaraan, Polresta sendiri untuk pengurusan surat-surat Kendaraannya, Dispenda untuk mengurus pajak kendaraan, dan asuransi juga terlibat di dalam pelaksanaan peremajaan angkutan kota ini.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 Desember 2012 di ruangannya).

Penjelasan itu kemudian disambung dengan penjelasan dari salah seorang pegawai Dishub bagian angkutan yang kebetulan berada di ruangan tersebut, Beliau mengatakan :

“Disamping itu mungkin pemilik angkutan berperan juga ya Mbak, yah sebagai pihak yang melaksanakan kebijakan tersebut dan mungkin konsumennya yaitu masyarakat juga ikut berperan dalam pelaksanaan peremajaan angkutan. Karena awalnya karena adanya keluhan dari masyarakat sehingga dibuatlah peremajaan angkutan kota ini.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 Desember 2012 jam 11.10 di ruangan bidang angkutan).

Dari penjelasan yang didapat dari pihak Dinas perhubungan tersebut, pihak-pihak yang terlibat di dalam pelaksanaan peremajaan angkutan kota adalah:

1. Dinas Perhubungan, yang berfungsi dalam hubungannya dengan pengusaha ijin trayek dan layak jalan tidaknya kendaraan.
2. Polresta atau Samsat, yang sangat berperan dalam pengurusan STNK dan BPKB.
3. Dispenda, yang mengurus tentang pajak kendaraan.
4. Jasa Raharja, yang berfungsi dalam pengurusan asuransi kendaraan.
5. DPRD, sebagai wakil rakyat dimana mereka harus mengatasi keluhan-keluhan dari masyarakat.

Pihak-pihak atau instansi-instansi diatas lebih banyak bekerja dalam hal pembuatan kebijakan peremajaan angkutan. Mereka yang membuat dan mengolah kebijakan itu sampai selesai dan diumumkan kepada para pemilik armada angkutan kota.

Selain instansi-instansi yang terlibat yang sudah disebutkan diatas, ada pihak-pihak lain yang ikut berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan dalam melaksanakan kebijakan peremajaan angkutan umum dalam kota, sehingga kebijakan ini bisa berjalan dengan baik dan sukses seperti keinginan dari pembuat kebijakan. Pihak-pihak tersebut adalah :

1. Pemilik angkutan kota, dimana mereka yang berkepentingan untuk meremajakan armada angkutan mereka.

2. Kepolisian, dimana mereka banyak membantu dalam hal memberikan pengarahannya dalam berlalu lintas serta mempermudah atau mempercepat layanan administrasi kendaraan.

3. Masyarakat, fungsi dari masyarakat itu adalah sebagai pengguna jasa angkutan umum dalam kota tersebut, dan dari masyarakat pula Dinas Perhubungan ataupun pihak-pihak yang tergabung dalam pembuatan kebijakan ini bisa menilai apakah kebijakan yang mereka buat sudah memenuhi dan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan semula yaitu member pelayanan yang baik kepada masyarakat yang otomatis akan menjawab keluhan-keluhan dari masyarakat yang menginginkan armada angkutan kota diganti dengan kendaraan yang lebih baik dan lebih laik jalan. Selain itu, fungsi dari masyarakat disini adalah sebagai pihak yang lingkungannya dilewati angkutan kota.

Dalam pelaksanaan tugasnya, masing-masing pihak yang terlibat sudah melaksanakan tugas dengan baik. Adanya pemerataan tugas yang dilakukan pun sudah sesuai. Dalam kebijakan ini, manfaat yang paling banyak didapat adalah dari pihak masyarakat yang memang menginginkan adanya perubahan dalam pelayanan angkutan kota. Ini terlihat dari wawancara dengan salah seorang pengguna angkutan kota, Beliau mengatakan:

“Saya sangat setuju sekali dengan adanya peremajaan angkutan kota ini karena memang manfaatnya adalah sebagai peningkatan fasilitas kendaraan umum. Ini yang diharapkan dari masyarakat

pengguna angkot ya termasuk saya ini.” (wawancara tanggal 21 Desember hari senin jam 11.00 di dalam angkot ABG)

Dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini pemerataan dapat dilihat dari wawancara salah seorang pemilik angkutan kota, beliau mengatakan:

“Sejauh ini peremajaan yang saya lakukan itu bermanfaat menurut saya Mbak. Karena dengan peremajaan, walaupun saya harus mengeluarkan biaya ekstra namun manfaat yang didapat angkot saya jd lebih bagus dan mesinnya masih baru, jadi saya ga perlu lagi bolak-balik bengkel untuk membetulkan mesin. Penumpang juga tidak ada yang mengeluh atau berkomentar jika naik angkot saya, saya kira. Karena memang angkot saya kan masih baru.” (wawancara hari minggu tanggal 21 desember 2012 jam 15.10 di rumahnya).

Dengan demikian, pemerataan antara biaya serta manfaat bisa dicapai dengan kebijakan ini walaupun adanya pertimbangan yang dipikirkan para pemilik angkot untuk melakukan kebijakan ini dikarenakan permasalahan biaya.

#### **e. Responsivitas Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Kriteria responsivitas yang dimaksud adalah bagaimana respon dari kelompok-kelompok tertentu dengan adanya kebijakan ini. Dalam hal ini ada beberapa pihak yang merasakan langsung akibat dari sebuah kebijakan yang dibuat oleh pemerintah, salah satunya adalah masyarakat. Dalam hal ini, kami mencoba wawancara dengan salah satu masyarakat terkait adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini, Beliau mengatakan:

“Dengan adanya peremajaan angkutan kota saya sebagai masyarakat yang merasakan hasil daripada kebijakan ini pastilah senang dan mendukung. Karena biaya yang kita keluarkan dengan naik angkutan umum ini terbayarkan dengan puas. Karena angkotnya sudah bagus dan nyaman.” (wawancara hari Minggu tanggal 21 Desember jam 12.35 di dalam angkot)

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini mendapat respon yang baik dari masyarakat dikarenakan dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini membawa berbagai dampak positif. Seperti yang diungkapkan oleh Kepala Bidang Angkutan di Dinas Perhubungan, dimana beliau menuturkan:

“Peremajaan angkutan ini mempunyai dampak positif terutama bagi masyarakat yaitu dapat memberi pelayanan pada masyarakat secara nyaman dan juga untuk menjaga keselamatan karena kendaraan yang baru adalah kendaraan yang sudah mengikuti uji layak jalan. Serta dampak peremajaan ini adalah memberi keamanan pada pengguna angkutan maka dari itu peremajaan angkutan pun harus dilaksanakan.” (wawancara hari Rabu tanggal 19 Desember 2012 jam 11.00 di ruang kerjanya).

Selain yang diungkapkan tersebut, dampak positif juga diungkapkan oleh pemilik angkutan ABG dan AL, yaitu :

“Peremajaan angkutan ini yang saya lakukan dapat memberikan keuntungan. Salah satunya adalah armada angkutan saya tampak luar terlihat baru serta mesin yang kuat serta bagian dalam angkutan yang terlihat bagus sehingga penumpang merasa nyaman saat menaiki armada angkutan ini. Maka dari itu sebagian para pemilik angkutan kota sekarang mengikuti peremajaan angkutan kota karena ingin memberi kepuasan bagi para pengguna angkutan.” (wawancara hari Senin tanggal 17 desember 2012 jam 15.37 dirumahnya).

Dampak positif yang lain pun dapat dirasakan juga oleh seorang pegawai swasta di sebuah perusahaan yang selalu naik angkutan kota disaat berangkat kerja, dia mengatakan :



“Saya tiap mau berangkat kerja selalu naik angkot dan saya pernah merasakan naik berbagai jenis angkutan. Terkadang saya naik angkutan yang kurang bagus, tempat duduknya sudah sobek dan busanya sudah tidak ada dan suatu waktu angkutan yang saya tumpangi mogok. Yah, mungkin dikarenakan mesinnya sudah lama. Namun, saya juga pernah naik angkot yang bagus dalamnya pun terawat. Tempat duduk empuk serta saat mobil berjalan pun nyaman sekali. Mungkin itu salah satu angkutan yang baru.” (wawancara hari Jumat tanggal 21 desember 2012 jam 10.30 dalam perjalanan menuju pangkalan angkot jalur ABG).

Lebih jauh lagi dikatakan salah seorang penumpang angkot yang sempat diwawancarai. Beliau mengatakan :

“Wah, saya suka dengan angkutan yang baru sekarang ini. Karena kursi-kursinya juga masih bagus, dari depan pun dilihat jg masih bagus dan ini nyaman sekali. Tapi memang tidak semua angkutan masih bagus seperti ini ya. Tetapi saya sebagai penumpang merasa sangat puas jika naik angkot seperti ini.” (wawancara hari Jumat tanggal 21 Desember 2012 jam 10.40 dalam perjalanan menuju arah Kalpataru)

Dari penjelasan tersebut diatas dampak positif adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini dapat disampaikan sebagai berikut :

- 1) Dapat memberi pelayanan angkutan kota yang nyaman kepada masyarakat

Pada dasarnya kenyamanan merupakan suatu hal yang penting dalam sebuah pelayanan salah satunya adalah pelayanan transportasi.

Para pengguna angkutan kota pun sangat menginginkan kenyamanan dari angkot sendiri, karena ada tidak semua armada nyaman. Hanya beberapa armada angkutan kota saja terutama yang baru melakukan peremajaan karena kelengkapan serta fisik armada angkutan pun sudah mengikuti uji layak jalan. Karena itu kenyamanan merupakan salah satu faktor penting dalam pelayanan publik.

2) Untuk memberi keamanan dan keselamatan pada pengguna angkutan kota

Adanya peremajaan angkutan kota ini salah satunya adalah dimaksudkan untuk terciptanya keamanan dan keselamatan pada pengguna jasa angkot. Hal ini termasuk juga penting dalam pelayanan transportasi yang ada. Armada angkutan kota sendiri sebelum diremajakan harus mengikuti uji kelayakan jalan dulu setelah itu baru diganti armada angkot yang baru. Ini merupakan salah satu cara untuk meningkatkan keamanan kendaraan dan dapat member keselamatan pada pengguna jasa angkutan kota tersebut.

3) Dapat memberi kepuasan pada masyarakat pengguna angkutan kota

Kepuasan masyarakat sendiri pada dasarnya bisa didapatkan apabila pelayanan publiknya sesuai dengan standar pelayanan dan masyarakat pun merasa terpuaskan dengan pelayanan yang ada. Salah satunya adalah dengan peremajaan angkutan kota ini, masyarakat pun puas dengan angkutan hasil peremajaan karena dianggap lebih nyaman dan secara fisik lebih bagus daripada angkutan kota tanpa peremajaan.

Masyarakat pengguna angkot pun merasa senang dengan adanya kebijakan dari pemerintah ini yaitu kebijakan peremajaan angkutan kota ini. Dari wawancara dengan masyarakat yang didapat pun masyarakat mengharapkan agar kebijakan peremajaan angkutan kota ini dapat berjalan pada semua angkot terutama yang belum melakukan peremajaan.

Namun dalam kebijakan peremajaan angkutan ini tidak mendapat respon yang begitu bagus dari pemilik angkutan kota.

Menurut Kepala Bidang Angkutan Dinas Perhubungan mengatakan:

“Memang responnya cukup baik dari pemilik angkot, beberapa dari mereka meremajakan angkutan kotanya. Namun, belum terlalu banyak dari mereka melakukan kebijakan ini. Mungkin terganjal masalah biaya atau lainnya.” (wawancara hari Kamis tanggal 16 Desember 2013 di ruangnya).

Namun dari para sopir angkutan kota yang sempat kami wawancarai pun mengatakan:

“Menurut saya Mbak, para pemilik angkot tidak begitu banyak yang melakukan peremajaan ini. Karena untuk penggantian sendiri membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Tapi ya memang ada beberapa yang sudah mengganti angkotnya dengan yang baru walau tidak banyak.” (wawancara hari Kamis tanggal 13 Desember 2012 di dalam angkot)

Ada sebagian dari pemilik angkutan kota yang tidak merespon baik adanya kebijakan tersebut. Karena hal itu bisa berdampak negatif bagi mereka. Dampak negatif yang dari kebijakan peremajaan ini seperti yang dikatakan salah seorang sopir angkot AG, beliau mengatakan :

“Pelaksanaan peremajaan angkutan kota ini sebenarnya baik, tetapi berdampak pada beberapa sopir angkutan seperti saya mbak. Dampaknya adalah biaya yang dikeluarkan cukup besar, terkadang pendapatan cuma sedikit karena terpotong setoran, rata-rata pendapatan sekitar 100 ribuan itu belum terpotong setoran dan bensin, gak mesti gitu Mbak pendapatan tiap harinya. Maka dari itu tidak semua pemilik angkot meremajakan armada angkutannya dikarenakan biaya itu mbak.” (wawancara hari Jumat tanggal 22 Desember jam 10.45 di dalam angkutan AG)

Pernyataan itu pun ditanggapi oleh salah seorang penumpang yang kebetulan berada di angkot AG tersebut, beliau mengatakan:

“Iya benar, apalagi jaman sekarang, mungkin masalahnya hanya terhambat oleh soal biaya. Biaya yang dikeluarkan cukup besar, tidak semua pemilik angkutan mau mbak. Terkadang mereka membiarkan angkutnya karena dianggap masih bagus dan karena persoalan biaya itu tadi.” (wawancara tanggal 22 desember jam 10.50 di dalam angkot AG).

Selain dampak negatif tersebut, dampak negatif juga diuraikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas di Dinas Perhubungan, dimana beliau mengatakan :

“Kebijakan peremajaan angkutan kota yang telah berjalan ini sangat bagus untuk dilaksanakan tetapi memang ada dampak negatifnya . Dampak negatifnya seperti bertambahnya *volume* kendaraan karena peremajaan ini sehingga dapat berdampak pada kemacetan lalu lintas. Semakin banyak *volume* kendaraan di jalan dapat memicu terjadinya kemacetan lalu lintas.” (wawancara tanggal 20 desember 2012 jam 10.17 di ruang kerjanya).

Dari penjelasan diatas bisa terlihat bahwa dampak negatif yang ada dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini adalah :

1. Adanya biaya yang cukup besar yang harus dikeluarkan oleh pemilik angkot

Di dalam peremajaan angkutan ini, dampak negatifnya bagi para pemilik angkot adalah mengeluarkan biaya yang besar untuk mengganti armada mereka dengan yang baru. Ini cukup membuat susah para pemilik angkot sehingga mereka sebagian memilih untuk tidak meremajakan angkot mereka.

## 2. Dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas di Jalan Raya

Dengan adanya peremajaan angkot ini, secara otomatis adalah menambah *volume* kendaraan yang sudah ada dan dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas di jalan raya. Karena pada dasarnya jumlah kendaraan yang semakin banyak dan jalan raya yang luasnya terbatas sehingga dapat memicu adanya kemacetan lalu lintas.

Melihat penjelasan diatas, terlihat bahwa suatu kebijakan yang dilaksanakan akan berdampak positif maupun negatif. Begitu pula dengan kebijakan peremajaan angkutan di Kota Malang ini, ada pihak yang merasa diuntungkan ataupun dirugikan, ada faktor pendorong dan faktor penghambat, serta ada dampak positif maupun negatifnya. Hal ini sudah menjadi konsekuensi dari suatu kebijakan, tidak terkecuali kebijakan peremajaan angkutan di Kota Malang ini. Dengan adanya kebijakan tersebut, masyarakat pengguna jasa angkutan kota adalah pihak yang diuntungkan karena mendapatkan pelayanan publik yang nyaman dan aman. Namun kenyataannya respon yang baik kurang di dapat dari para pemilik angkot karena belum semua pemilik angkot melakukan kebijakan tersebut.

### f. Ketepatan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Kriteria ketepatan yang dimaksud disini adalah apakah tujuan yang diinginkan benar-benar berguna/bernilai. Ini dapat kita lihat dari

wawancara kami dengan salah satu pihak dari Dinas Perhubungan Kota Malang. Beliau mengatakan:

“Pada dasarnya tujuannya kebijakan peremajaan angkutan kota ini adalah untuk meningkatkan pelayanan publik dalam bidang transportasi dan sudah tepat sasaran. Dengan adanya pergantian armada baru secara otomatis kualitas dari angkutan yang ada pun semakin naik dan dengan salah satunya kebijakan ini”. (wawancara hari Kamis tanggal 14 Desember 2012 jam 10.14 di ruang kerjanya).

Kebijakan peremajaan angkutan kota, dibuat untuk memenuhi permintaan masyarakat yang menginginkan adanya pelayanan publik yang baik khususnya di bidang transportasi. Karena banyaknya keluhan dari masyarakat yang menginginkan pelayanan publik semakin baik khususnya di bidang transportasi. Pada masa sekarang ini, pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi membuat penyediaan jasa transportasi atau angkutan dilihat dari sisi kualitasnya. Menurut Kepala Bidang Angkutan yang sempat kami wawancarai, Beliau mengatakan:

“Sekarang ini masyarakat mulai memperhatikan dan menilai sistem pelayanan publik yang ada. Ini dikarenakan masyarakat sekarang lebih pintar dan mulai bisa berpartisipasi terhadap pelayanan publik. Mereka mulai menilai segala aspek pelayanan publik seperti bidang transportasi ini. Kualitas dari jasa transportasi mulai diperhatikan seperti aspek kenyamanan, aspek fisik dari alat transportasi sendiri maupun keamanan yang ada.” (wawancara hari Kamis tanggal 6 Desember 2012 jam 09.48 di ruang kerjanya).

Dengan penilaian dan tanggapan dari masyarakat itu, ada sebagian masyarakat mengeluhkan tentang alat transportasi jenis angkutan kota yang dianggapnya sudah tidak layak. Ini terlihat saat kami mewawancarai salah satu pengguna jasa angkutan kota jalur ABG, Beliau mengatakan :

“Memang beberapa angkutan kota menurut saya sudah jelek mbak, Suatu hari saya naik angkutan, kursi di dalamnya itu sudah rusak semua dan tidak ada busanya. Selain itu juga pernah itu mogok di jalan. Hal itu yang harusnya diperhatikan mbak mungkin oleh para sopir angkot atau dari pihak dinas yang mengurus tentang angkutan.” (wawancara hari Sabtu tanggal 8 Desember 2012 jam 13.10 di dalam angkutan ABG).

Kemudian Dinas Perhubungan Kota Malang selaku Dinas yang menangani masalah transportasi di Kota Malang pun menampung segala keluhan termasuk tentang keadaan dari angkutan kota tersebut. Menurut salah satu Kasi Bidang Angkutan mengatakan :

“Dinas Perhubungan menampung segala keluhan-keluhan dari masyarakat mengenai transportasi yang ada di kota Malang salah satunya adalah tentang angkutan kota. Kemudian, dari keluhan masyarakat tersebut Dinas Perhubungan membuat surat yang intinya menyarankan untuk melakukan peremajaan dan surat tersebut diajukan pada walikota.” (wawancara pada hari Kamis tanggal 6 Desember jam 11.00 di ruang kerjanya).

Setelah Dinas Perhubungan membuat surat yang berisikan tentang pengajuan perihal peremajaan angkutan kota yang ditujukan oleh Walikota. Dari Walikota melalui bagian hukum membuat Raperda yang berisikan tentang peremajaan angkutan kota di Kota Malang. Raperda itu dibuat dalam rangka menyelesaikan keluhan-keluhan dari masyarakat yang ditujukan untuk DPRD. Selanjutnya DPRD melakukan pembahasan terhadap Raperda tersebut. Kemudian, Kami kembali mewawancarai salah satu Kasi Bidang Angkutan, Beliau mengatakan :

“Setelah adanya pembahasan tentang Raperda tentang peremajaan angkutan kota, DPRD pun menyetujuinya dan kemudian membahas lebih lanjut tentang rencana tersebut. Setelah itu dibuatkanlah Perda yang mengatur tentang peremajaan angkutan kota ini”. (wawancara pada hari Kamis tanggal 6 Desember jam 11.13 di ruang kerjanya).

Akhirnya Perda pun jadi dan Pemerintah Kota Malang membuat peraturan walikota yang didasarkan pada perda. Dalam pelaksanaan Perda pun mengacu pada Peraturan Walikota yang telah dibuat oleh Pemkot Malang.

Seperti sudah dijelaskan dalam tinjauan pustaka, bahwa kebijakan pemerintah pada intinya adalah pilihan tindakan atau sesuatu yang dilakukan ataupun tidak dilakukan oleh pemerintah sesuai dengan wewenang yang dipegangnya, yang merupakan aturan yang menuntut konsistensi pelaku semua pihak yang terlibat serta dipakai untuk menjawab tantangan yang ada di dalam masyarakat. Oleh karena itu Pemda beserta Walikota berusaha untuk memenuhi tuntutan dari masyarakat Kota Malang dengan mengeluarkan kebijakan tentang peremajaan angkutan kota, yaitu dengan mengganti armada angkutan kota jenis lama dengan yang baru.

Pengertian dari peremajaan ataupun penggantian itu sendiri menurut Kepala Bidang Angkutan yang sempat kami wawancarai mendefinisikan bahwa :

“Menurut yang saya ketahui istilah peremajaan, penggantian ataupun pengadaan itu mempunyai perbedaan. Perbedaan tersebut adalah peremajaan berarti menukarkan atau mengganti sesuatu yang dulunya sudah ada, untuk diganti dengan sesuatu yang lebih baik. Misalnya saja armada angkutan kota yang yang kecepatannya lambat diganti dengan armada angkutan baru dengan laju yang lebih cepat (kendaraannya sudah ada terlebih dahulu). Namun kalau pengadaan adalah menciptakan sesuatu atau memberikan sesuatu yang dulunya belum ada, untuk diadakan.” (wawancara hari Kamis tanggal 6 Desember 2012 jam 10.05 di ruang kerjanya Bagian Bidang Angkutan).



Dalam implementasi atau pelaksanaan peremajaan atau penggantian armada angkutan kota sendiri awalnya diatur dalam Peraturan Daerah Kota Malang no 9 tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek. Dalam Peraturan Daerah ini dijelaskan bahwa dalam rangka untuk terciptanya keselamatan dan kenyamanan di bidang transportasi khususnya angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum maka perlu diatur penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dalam trayek.

Lebih lanjut menurut peraturan daerah ini, sebagian besar angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dalam trayek seperti angkutan kota yang ada di Kota Malang sudah berumur belasan tahun, sehingga sudah saatnya dilakukan peremajaan demi keselamatan dan kenyamanan penumpang. Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup batas umur setiap kendaraan angkutan orang di Jalan dengan jenis angkutan kota paling lama 17 tahun. Tetapi apabila telah mencapai batas umur kendaraan namun kendaraan tersebut masih layak jalan maka pembatasan umur dapat diperpanjang sampai maksimal 3 tahun berikutnya. Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara peremajaan kendaraan angkutan orang di jalan dengan jenis angkutan kota sendiri diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

Kemudian dalam perkembangan lebih lanjut, peraturan daerah yang ada pun diganti dengan peraturan daerah yang baru. Seperti yang

diungkapkan oleh salah seorang pegawai Dinas Perhubungan yang menangani masalah peremajaan angkutan ini, Beliau mengatakan :

“Pada saat itu telah terjadi kehebohan di DPRD Kota Malang. Ketenangan DPRD Kota Malang yang lokasinya menjadi satu dengan Balaikota Malang ini diusik dengan adanya ribuan sopir angkutan perkotaan (angkot) yang menuntut pencabutan larangan uji berkala (KIR) bagi kendaraan angkot yang sudah berusia lebih dari 20 tahun. Demo ribuan angkot ini dipicu dengan terbitnya Peraturan Daerah (Perda) Kota Malang tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek, dimana dinyatakan bahwa batas umur kendaraan maksimal adalah 17 tahun, dan dapat diperpanjang sampai maksimal 3 tahun berikutnya. Keharusan untuk melakukan penggantian kendaraan angkot yang lama dengan kendaraan baru inilah yang menimbulkan gejolak di kalangan pengusaha dan sopir angkot. Kebijakan yang telah diterbitkan tersebut bagaikan memiliki dua sisi mata uang, dimana di satu sisi Pemerintah Kota Malang mempunyai itikad baik untuk meningkatkan pelayanan angkutan penumpang umum kepada masyarakat, di sisi lain pengusaha dan sopir angkot keberatan dengan kebijakan tersebut karena dapat mengurangi pendapatan mereka yang sebelumnya sudah jauh menurun, utamanya dengan semakin pesatnya pertambahan sepeda motor.” (wawancara hari Kamis tanggal 6 Desember 2012 jam 11.10 di ruang kerjanya).

Mengenai hal ini, selanjutnya kami coba meminta pendapat salah satu anggota LSM yang tidak mau disebutkan namanya, beliau menanggapi tentang kebijakan peremajaan angkutan kota ini :

“Tentang peremajaan angkutan kota yang dulu, memang sempat adanya protes dari pihak sopir. Mungkin para sopir menganggap itu terlalu membebankan mereka. Tapi bisa saja ini semua merupakan desakan dari pihak-pihak khusus yang ingin mengambil keuntungan dengan adanya peremajaan angkutan kota ini. Tapi memang disisi lain peremajaan ini diadakan karena memang beberapa angkot sudah jelek. Jadi, menurut pihak kami harusnya kebijakan yang ada itu diperbarui agar para pemilik angkot bisa menerimanya.” (wawancara hari Jumat tanggal 7 Desember 2012 di rumahnya).

Selanjutnya dari pihak Dinas Perhubungan pun menanggapi hal ini.

Menurut salah satu Kasi Bidang Angkutan mengatakan :

“Sempat ada beberapa protes dari para pemilik angkutan kota yang menganggap bahwa peremajaan angkutan kota ini sangat memberatkan. Ini didasari atas perekonomian sekarang yang semakin sulit. Akhirnya setelah ada perundingan antara pemilik angkutan kota, anggota DPRD, serta pihak Dinas Perhubungan sendiri maka disepakati dengan penggantian Perda yang baru” (wawancara hari Kamis tanggal 6 Desember 2012, jam 11.34 di ruang kerjanya Bagian Bidang Angkutan).

Peraturan Daerah no 9 tahun 2006 tentang penyelenggaraan angkutan orang di Jalan dengan kendaraan umum dalam trayek pun akhirnya di revisi dengan diganti Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum. Pada intinya peraturan ini secara garis besar memuat peraturan yang sama, akan tetapi perbedaannya adalah pada perihal batas usia kendaraan. Jika dalam Peraturan Daerah yang lama no 9 tahun 2006 disebutkan usia maksimal kendaraan 17 tahun yang bisa diperpanjang hingga 3 tahun kedepan, maka dalam Peraturan Daerah no 5 tahun 2011 yang baru tidak adanya pembatasan usia kendaraan.

Setelah keluarnya Perda ini, kami sempat mewawancarai salah satu pemilik angkot jurusan ASD, Beliau mengatakan:

“Iya mbak, dulu memang ada peraturan tentang penggantian angkot jenis baru yang sempat diprotes oleh beberapa teman-teman saya yakni sesama pemilik angkot. Yah, sekarang kan ekonomi sulit masa ya dipaksa harus mengganti angkotnya. Itu ada batasan usia kendaraannya lho Mbak. Tapi akhirnya pemerintah mengganti aturan itu dan dengan tidak ada pembatasan usianya. Mending begitu Mbak, jadi kita sebagai pemilik angkot kan bisa menerima. Kalau memang sudah jelek angkotnya ya diganti tanpa harus ada pembatasan waktu. Begitu lebih enak dan kita-kita ini tidak terbebani karena biaya pengantiannya mbak.” (wawancara hari Senin tanggal 10 Desember 2012 di dalam angkot).

Jadi, peremajaan dilakukan apabila para pemilik angkutan kota bersedia mengganti armada angkutannya yang lama dengan yang baru atau armada kendaraan yang ada tidak memenuhi syarat teknis dan layak jalan pengujian kendaraan bermotor.

Ketepatan dalam kebijakan ini sudah bisa dilihat dari tujuan yang ada sudah bermanfaat bagi masyarakat. Karena dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini secara otomatis menjadi suatu perbaikan bagi kualitas transportasi umum di Kota Malang ini khususnya untuk angkutan kota. Namun, dalam kenyataannya ternyata masih tidak banyak pemilik angkutan kota yang bersedia melakukan kebijakan ini padahal bila ditinjau dari tujuan kebijakan sendiri tujuannya merupakan tujuan yang bernilai dan merupakan salah satu upaya peningkatan pelayanan publik dalam bidang transportasi.

## **2. Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota di Kota Malang**

Dalam pelaksanaan suatu kebijakan pastilah ada faktor-faktor yang mempengaruhinya baik yang bersifat positif maupun yang bersifat negatif, baik itu yang mendukung maupun menghambat. Demikian pula dalam kebijakan peremajaan angkutan kota dalam kaitannya sebagai upaya peningkatan publik, ada beberapa faktor pendukung dan faktor penghambat dalam pelaksanaannya.

**a. Faktor Pendukung Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Dalam pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota ini ada beberapa faktor pendukung sehingga pelaksanaannya dapat berjalan dengan lancar. Adapun faktor-faktor pendukung tersebut seperti yang telah diuraikan Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang menyatakan bahwa :

“Pelaksanaan kebijakan peremajaan ini bisa berjalan lancar karena didukung oleh beberapa hal yaitu adanya dukungan dari masyarakat, adanya dukungan dari pemerintah daerah dalam hal ini Dinas Perhubungan sebagai dinas yang mengurus tentang peremajaan angkutan kota ini dan dari sebagian besar pemilik bemo yang ingin memiliki armada angkutan kota baru serta adanya dukungan penyandang dana untuk pengadaan kendaraan.” (wawancara hari Kamis, tanggal 20 desember jam 09.20 di ruang kerjanya)

Seperti yang telah dikemukakan Kepala Dinas Perhubungan diatas juga ditambahkan oleh Kepala Bidang Angkutan mengemukakan:

“Peremajaan ini tidak akan berjalan lancar jika tidak didukung oleh tersedianya jaringan trayek yang memadai karena jaringan trayek yang akan dilalui angkutan hasil peremajaan tersebut sangat menentukan kelangsungan hidup angkutan tergantung pada kapasitas wilayah yang dilalui.” (wawancara hari Kamis, tanggal 20 desember jam 10.08 di ruang kerjanya)

Lebih lanjut dikatakan lagi oleh salah seorang pemilik angkutan jalur AG. Beliau menambahkan mengenai faktor pendukung dari implementasi atau pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan ini. Faktor-faktor pendukung tersebut adalah :

“Pelaksanaannya peremajaan angkutan kota ini ada faktor pendukungnya, faktor-faktor tersebut adalah tersedianya rute trayek yang memiliki daerah bangkitan (istilah transportasi yang berarti suatu kawasan atau daerah dimana penduduk melakukan dan menghasilkan perjalanan) dan yang tentunya tidak boleh dilupakan dari kebijakan peremajaan angkutan ini adalah terciptanya keselamatan dan kenyamanan angkutan kota.” (wawancara hari Senin tanggal 17 desember 2012 jam 15.45 dirumahnya).

Dari penjelasan tersebut diatas faktor pendukung terlaksananya kebijakan peremajaan angkutan kota ini dapat disampaikan sebagai berikut :

1. Adanya permintaan sebagian besar masyarakat

Permintaan sebagian besar masyarakat terhadap sarana angkutan kota yang memadai, cepat, aman, dan nyaman hal ini disebabkan karena beberapa armada angkutan kota dinilai masyarakat kondisinya kurang nyaman seperti armada angkutan yang fisiknya sudah rusak, jalannya lambat, sering mogok, dan terkadang asapnya yang sering mengganggu sehingga perlu diadakan pergantian kendaraan sesuai dengan kendaraan saat ini.

2. Adanya dukungan dari Pemerintah daerah

Di Kota Malang yang menangani transportasi secara umum adalah BPTD (Badan Pembina Transportasi Daerah) yang sekarang disebut dengan Forum Lalu Lintas termasuk adanya peremajaan angkutan kota ini. Karena dengan adanya peremajaan ini akan dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi secara luas.

3. Tersedianya Jaringan Trayek

Hal ini sangat penting karena jaringan trayek sangat menentukan kelangsungan hidup bagi angkutan kota. Dengan adanya jalan-jalan yang sudah memenuhi syarat untuk dapat dilalui angkutan kota di pinggiran kota sehingga sangat mendukung untuk dilalui, dengan

demikian jaringan trayek hasil peremajaan ini lebih panjang dari sebelumnya.

#### 4. Adanya penyandang dana dan persediaan kendaraan.

Dalam peremajaan angkutan kota ini membutuhkan dana yang besar untuk pengadaan kendaraan maka pemerintah daerah menjalin kerja sama dengan pihak ketiga yaitu UD. Perdana Motor dan PT Mobilindo sebagai penyandang dana dan penyediaan kendaraan.

#### b. Faktor Penghambat Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Dalam pengimplementasian ataupun pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota ini ada beberapa kendala yang dihadapi para *policy maker* dalam mensosialisasikan kebijakan yang telah mereka buat. Hambatan itu antara lain seperti yang diuraikan oleh Ketua Bidang Lalu Lintas di Dinas Perhubungan, dimana beliau menuturkan bahwa :

“Hambatan yang berkaitan dengan pelaksanaan peremajaan angkutan kota ini adalah kurang adanya kesadaran dari sebagian pemilik angkutan kota yang tidak mau meremajakan karena mereka menganggap armada angkutan mereka masih layak jalan dan minat masyarakat yang melebihi kebutuhan yang ada serta adanya rute yang berhimpitan” (wawancara hari Kamis tanggal 20 desember 2012 jam 10.25 dibagian Bidang Lalu Lintas).

Selain hambatan yang sudah diuraikan tersebut ada hambatan lain yang berkaitan dengan pelaksanaan peremajaan angkutan ini.

Hambatan lain yang juga ditegaskan oleh salah seorang sopir angkutan jalur AG adalah :

“Hambatan yang berkaitan dengan pelaksanaan peremajaan angkutan ini adalah kurang adanya kesadaran dari pemilik armada angkutan kota itu sendiri yang tidak mau melakukan peremajaan dikarenakan masalah ekonomi yang dianggapnya berat untuk masa sekarang. Pendapat perharinya tidak menentu, dan terkadang setorannya pun tidak mencukupi. Mengingat sekarang kebutuhan sangat banyak serta ekonomi yang tidak menentu membuat beberapa dari mereka memilih untuk tidak meremajakan armada angkutan mereka” (wawancara hari Sabtu tanggal 22 desember 2012 jam 10.30 di dalam angkot AG).

Dari keterangan tersebut diatas maka hambatan yang ada dalam pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota sebagai berikut :

1. Belum adanya kesadaran dari pemilik angkutan karena menganggap armada angkutan mereka layak jalan padahal terkadang kenyataannya harus adanya pergantian armada tersebut.
2. Adanya rute trayek yang berhimpitan.
3. Masalah perekonomian, banyaknya kebutuhan ekonomi para pemilik angkutan kota sehingga mereka lebih memilih untuk membiarkan armada angkutan mereka untuk tidak diremajakan.

Memperhatikan penjelasan terlihat bahwa setiap kebijakan tentu ada pihak yang merasa diuntungkan dan ada pihak yang merasa dirugikan serta ada faktor pendorong suatu kebijakan agar dapat terlaksana dengan lancar dan ada pula faktor penghambatnya. Hal ini sudah menjadi konsekuensi dari setiap kebijakan, tidak terkecuali kebijakan peremajaan angkutan kota di Malang. Dengan adanya kebijakan tersebut pihak-pihak yang diuntungkan adalah sebagian besar masyarakat pengguna jasa angkutan kota karena mobilitas yang



dilakukan jauh lebih lancar, cepat dan nyaman. Sedangkan pihak yang dirugikan adalah para pemilik angkutan kota yang tidak mau meremajakan angkutan kotanya sehingga armada angkutannya pun merupakan armada angkutan kota jenis lama yang tidak sesuai dengan UU 14 tahun 2009.

## **F. ANALISIS DAN PEMBAHASAN**

Setelah data dikumpulkan dengan berbagai macam cara (wawancara dan observasi), data kemudian dianalisa dan diinterpretasikan. Data yang disajikan adalah data-data yang telah diolah sehingga data dapat lebih mudah dipahami dan dimengerti, namun tidak meninggalkan esensi dari data yang bersangkutan. Dalam menyajikan data hasil penelitian, didalamnya sudah ada kegiatan analisa dan interpretasi, yang meliputi kegiatan membaca, mempelajari dan menelaah data yang sudah dikumpulkan, yang selanjutnya dilakukan penyusunan dan pengolahan, sehingga akan memudahkan dalam penarikan kesimpulan.

Setelah dipaparkan tentang penyajian data, dilakukan pembahasan berdasarkan fokus penelitian dengan melakukan analisa dan interpretasi dari data yang telah dihasilkan.

### **1. Evaluasi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota Dalam Upaya Peningkatan Pelayanan Publik**

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan sebuah kebijakan yang ditetapkan oleh Pemerintah Daerah Kota Malang sebagai upaya peningkatan pelayanan publik. Kebijakan ini diatur dalam Peraturan Daerah no

5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum. Isi kebijakan ini pun terkait mengenai angkutan kota yang salah satunya tertulis di bab VIII tentang persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan bermotor umum. Aturan-aturan yang diatur dalam peraturan daerah tersebut sudah sesuai dengan pelaksanaan peremajaan angkutan kota.

#### a. Efektivitas Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Peremajaan angkutan kota yang dilakukan ini bukan peremajaan yang pertama dilakukan. Peremajaan yang pertama dilakukan adalah peremajaan kendaraan bermotor roda 3 yang sering kita sebut bemo. Bemo itu diadakan peremajaan dan digantikan dengan angkutan kota jenis mikrolet dan itu dilaksanakan pada tahun 1997. Kemudian seiring berjalannya waktu dan sesuai dengan keinginan / harapan dari sebagian besar masyarakat Malang untuk mendapatkan pelayanan yang terbaik di bidang angkutan kota dengan cara menyediakan sarana angkutan kota yang memadai maka di tahun 2009 pun diadakan peremajaan angkutan tetapi dengan mengadakan penggantian armada baru pada angkot yang sudah dinyatakan tidak layak jalan dan harus diganti.

Penggantian armada angkutan kota dilakukan oleh para pemilik angkutan kota yang ingin dan bersedia meremajakan armadanya harus memenuhi ketentuan yaitu surat-surat yang ada harus lengkap serta memenuhi syarat fisik dan administrasi. Itu merupakan persyaratan penting yang harus dipenuhi apabila ingin melakukan peremajaan angkutan kota.

Didalam pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota melalui beberapa tahapan seperti dalam hasil penelitian beberapa tahapan yang harus dilakukan adalah yang pertama mengadakan pendaftaran bagi pemilik angkot yang berminat untuk meremajakan angkotnya harus melakukan pendaftaran terlebih dahulu dengan menyerahkan surat-surat kendaraannya, sedangkan selanjutnya adalah mengadakan pengecekan kelengkapan administrasi, menentukan jenis kendaraan yang dikehendaki oleh pemohon dan tahapan terakhir adalah menetapkan jadwal operasional.

Dengan proses seperti diatas maka sudah sesuai dengan ketentuan cara pemrosesan peremajaan angkutan kota yang pelaksanaannya oleh Dinas Perhubungan. Proses kebijakan tersebut sudah sesuai dengan salah satu kategori dalam kebijakan publik yang dikemukakan oleh Abdul Wahab (1997:7) yaitu *policy outputs* (keluaran kebijaksanaan) yang merupakan wujud dari kebijakan yang dapat dilihat dan dilaksanakan guna merealisasikan apa yang telah digariskan dalam keputusan dan pernyataan kebijaksanaan. Proses kebijakan peremajaan ini adalah dengan melengkapi segala prosedur yang ditetapkan oleh Perda no 5 tahun 2011 merupakan salah satu bagian dari realisasi pelaksanaan kebijakan itu sendiri, dengan adanya proses ini maka pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan di Kota Malang ini dapat berjalan.

Adapun bagi pemilik angkutan kota yang akan meremajakan armada angkotannya dapat memilih jenis kendaraan yang mereka inginkan pada kedua penyalur yaitu UD, Perdana Motor dan CV, IGG Mobilindo

(untuk kendaraan jenis Suzuki), PT. Astra Daihatsu Motor (untuk kendaraan jenis Daihatsu). Untuk penggantian armada angkutan sendiri harus memenuhi persyaratan kendaraan pengganti. Adapun syarat kendaraan penggantinya seperti kendaraan baru jenisnya sama dengan kendaraan yang diganti serta wajib layak jalan, kapasitas penduduk 12 orang tidak termasuk tempat duduk pengemudi, konfigurasi tempat duduk menyamping kiri kanan berhadapan, warna kendaraan disesuaikan dengan kendaraan yang diganti, dan kendaraan yang baru harus sudah melakukan uji tipe atau uji mutu agar dapat dipastikan kendaraan tersebut layak jalan.

Efektivitas dalam sebuah kebijakan digunakan untuk menjawab ketepatan apakah hasil yang diinginkan tercapai sesuai dengan tujuan yang ada. Menurut Dunn (2000:610) Efektivitas selalu terkait dengan hubungan antara hasil yang diharapkan dengan hasil yang sesungguhnya dicapai. Penilaian terhadap efektivitas ditujukan untuk menjawab ketepatan waktu pencapaian hasil/tujuan. Dari hasil yang didapat bahwa ternyata kebijakan peremajaan angkutan kota ini dinilai tidak efektif. Karena dapat dilihat dari perbandingan keseluruhan jumlah angkutan kota dengan jumlah kendaraan yang diremajakan itu masih sedikit para pemilik angkutan kota yang melakukan peremajaan. Padahal bila dilihat dari tujuannya sendiri, kebijakan peremajaan angkutan kota ini sudah sesuai dengan prinsip yang dikatakan oleh Moenir (1992:88) yaitu salah satunya adalah meningkatkan produk dan jasa serta adanya kenyamanan bagi orang-orang yang

berkentingan. Karena dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan salah satu upaya dalam peningkatan pelayanan publik.

#### **b. Efisiensi Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Kriteria efisiensi ini dalam sebuah kebijakan untuk menilai seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Efisiensi ditujukan untuk menjawab pengorbanan yang minim untuk mencapai hasil maksimal. Apabila dikaitkan dengan hal tersebut, efisiensi dari kebijakan peremajaan angkutan kota ini bisa dilihat dari penggunaan biaya dalam penggantian angkutan baru dan manfaat yang didapatkannya.

Dari hasil yang diperoleh kebijakan peremajaan angkutan ini kurang efisien. Ini kembali lagi dilihat dari data yang ada bahwa hanya beberapa pemilik angkutan kota yang melakukan peremajaan karena para pemilik angkutan kota menganggap dengan adanya penggantian angkutan kota yang baru pun tidak menjamin penghasilan mereka akan bertambah sehingga dari sini keridak adanya kemauan dari pemilik angkutan kota untuk melakukan peremajaan. Padahal menurut Moenir (1992:89), salah satu faktor pelayanan umum yang harus ada adalah faktor sarana pelayanan. Sarana pelayanan disini salah satunya adalah dengan fasilitas pelayanan untuk menjamin kenyamanan bagi para pengguna jasa pelayanan umum.

Kembali menurut Dunn (2000:431) menjelaskan apabila sasaran yang ingin dicapai oleh suatu kebijakan publik ternyata sangat sederhana sedangkan biaya yang dikeluarkan melalui proses kebijakan terlampau besar

dibandingkan dengan hasil yang dicapai. Ini terbukti dari hasil data yang terlihat bahwa hanya beberapa saja pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kotanya dikarenakan mereka menganggap hasil yang didapat dari peremajaan itu tidak sebanding dengan pendapatan mereka. Jadi, dari sini terlihat bahwa kebijakan peremajaan angkutan kota saat ini dinilai masih belum efisien bagi para pemilik angkutan kota.

### c. Kecukupan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota

Kriteria kecukupan yang dimaksud oleh Dunn (2000:610) adalah seberapa jauh pencapaian hasil yang diinginkan untuk memecahkan masalah yang ada. Dalam hal ini, pada dasarnya kebijakan peremajaan angkutan kota ini dilakukan dengan bertujuan untuk memecahkan masalah di bidang kualitas transportasi yang semakin menurun kualitasnya yang selama ini dikeluhkan oleh masyarakat.

Kebijakan peremajaan angkutan kota sendiri sebenarnya sudah menjawab dari permasalahan yang ada. Karena dengan adanya peremajaan ini otomatis permasalahan yang selama ini dikeluhkan oleh masyarakat adanya peningkatan pelayanan publik dan seperti yang dikatakan oleh Moenir (1992:88) yaitu adanya peningkatan produktifitas jasa khususnya di bidang transportasi. Dengan pergantian armada angkutan yang baru, tingkat produktifitas jasa pun akan meningkat dan dapat memuaskan masyarakat pengguna angkutan kota. Dengan demikian kriteria kecukupan dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini telah tercapai, walaupun belum

semua bisa diremajakan angkutan kotanya, tetapi ini sudah memenuhi kriteria tersebut karena dengan tujuan yang dapat tercapai.

#### **d. Pemerataan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Untuk pemerataan sendiri yang dimaksud di dalam kriteria evaluasi kebijakan publik ini adalah apakah biaya dan manfaat didistribusikan merata kepada pihak-pihak yang terlibat. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini melibatkan beberapa pihak dalam pelaksanaannya. Jadi tidak hanya Dinas Perhubungan yang menangani namun ada pihak-pihak lain yang terlibat. Tetapi memang Dinas perhubungan yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan peremajaan angkutan ini. Seperti menurut Anderson dalam Islamy (1991:19) mengatakan bahwa kebijakan publik sebagai kebijakan-kebijakan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah. Dalam Kebijakan peremajaan angkutan kota ini yang berperan adalah pemerintah dibantu oleh beberapa pihak dalam pelaksanaannya.

Untuk menunjang kelancaran pemrosesan pelaksanaan peremajaan angkutan kota yang pelaksanaannya oleh Dinas Perhubungan seperti tersebut diatas diperlukan kerjasama dengan instansi-instansi terkait yaitu dengan Polresta yang membantu dalam pengurusan surat-surat kendaraan bermotor, Dispenda yang mengurus pajak kendaraan bermotor, lalu juga dengan Jasa Raharja yang membantu dalam pengasuransian kendaraan bermotor, DPRD yaitu badan yang menampung segala keluhan dari masyarakat terhadap

pelayanan publik yang ada, kemudian ada dealer Suzuki dan Daihatsu sebagai penyedia kendaraan yang diremajakan.

Selain itu para pemilik angkutan kota itu juga salah satu peran penting dalam peremajaan ini. Adanya kesadaran dari pemilik angkot sehingga armada angkotnya dapat diremajakan. Masyarakat pun sebagai pengguna jasa transportasi sangat berperan dalam terciptanya kebijakan peremajaan ini. Masyarakat yang menilai dan menentukan sejauh mana pelayanan publik sudah cukup baik atau masih kurang dalam realisasinya dan jika memang masih kurang maka akan ditindak lanjuti oleh pemerintah yang salah satunya dengan membuat suatu kebijakan tertentu untuk mengatasi permasalahan yang ada.

Melihat keterangan diatas, jelas bahwa kebijakan mengenai peremajaan angkutan kota ini benar-benar dibuat dengan musyawarah mufakat dan atas persetujuan banyak pihak, bukan kebijakan yang hanya asal-asalan dan mementingkan satu golongan masyarakat saja. Perekrutan maupun pelibatan pihak-pihak luar diatas berdasarkan pertimbangan supaya kebijakan ini benar-benar menjadi kebijakan yang memang benar-benar berdasarkan musyawarah dari berbagai lapisan masyarakat dan bukannya keputusan yang hanya membela satu pihak saja. Hal tersebut terlihat dari dari banyaknya instansi yang dilibatkan. Dengan adanya pelibatan berbagai pihak diatas maka keputusan yang dibuat juga benar-benar keputusan yang sudah dipikirkan secara matang dan adil. Usulan dan tanggapan dari pihak-pihak yang terlibat tersebut sangat mempengaruhi hasil dari kebijakan ini.



Kebijakan ini keluar dari hasil pembuatan dan pemikiran dengan persamaan tujuan yaitu untuk meningkatkan pelayanan kepada masyarakat Kota Malang.

Pemerataan dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini bisa dilihat dari sejauh mana manfaat yang di dapat oleh pihak-pihak yang terlibat salah satunya adalah pemilik angkutan kota yang melakukan peremajaan ini dengan manfaat yang di dapat. Bagi pemilik angkutan kota yang meremajakan angkuta kotanya berarti mereka sesuai dengan salah satu prinsip pelayanan publik yang diungkapkan oleh Irfan Islamy dalam Suryono (2001:54) yaitu prinsip profitabilitas dimana bahwa proses pelayanan itu dilaksanakan dengan memberikan keuntungan bagi masyarakat. Dengan demikian, pemerataan antara biaya serta manfaat bisa dicapai dengan kebijakan ini walaupun adanya pertimbangan yang dipikirkan para pemilik angkot untuk melakukan kebijakan ini dikarenakan permasalahan biaya.

#### **e. Responsivitas Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Responsivitas yang dimaksud adalah bagaimana respon dari kelompok-kelompok tertentu dengan adanya kebijakan ini. Pada dasarnya dalam suatu kebijakan pasti ada pihak-pihak yang melaksanakan dan pihak-pihak yang mendapatkan hasil dari kebijakan tersebut. Dalam hal ini masyarakat merespon adanya kebijakan ini karena menganggap sudah sesuai dengan salah satu prinsip yang diungkapkan oleh Moenir (1992:88)

yaitu adanya kenyamanan bagi orang-orang yang berkepentingan. Dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini, fasilitas angkutan kota serta kenyamanan bisa didapatkan. Maka dari itu masyarakat merespon dengan baik adanya kebijakan ini. Dampak positif pun dirasakan oleh pihak-pihak yang merasakan kebijakan tersebut seperti masyarakat.

Secara sederhana evaluasi dapat diartikan sebagai kegiatan yang terencana untuk mengetahui keadaan suatu objek dan hasilnya berbalik dengan tolak ukur untuk memperoleh kesimpulan, ini juga suatu usaha untuk mengukur dan member nilai secara obyektif atas pencapaian hasil-hasil yang direncanakan sebelumnya dan merupakan tolak ukur dari berhasil tidaknya suatu kebijakan publik. Begitu pun juga dengan kebijakan mengenai peremajaan angkutan kota yang mana dampaknya sangat terasa terutama berkaitan dengan masalah transportasi.

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan tipe penelitian evaluasi akhir yang dikembangkan oleh Van Dusseldorp yang dikutip Abdul Wahab (2001:30) yang dapat diartikan sebagai rangkaian proses evaluasi ketika sesudah persiapan rencana dan implementasi rencana berlangsung. Dalam hal ini, yang ditekankan adalah evaluasi terhadap dampak yang ditimbulkan dari kebijakan peremajaan angkutan kota. Tipe evaluasi ini, penting guna menilai atau mempertimbangkan dampak serta faktor pendorong dan hambatan dari sebuah kebijakan. Dalam hal ini, yang ditekankan adalah evaluasi terhadap dampak yang ditimbulkan dari suatu proyek/program pemerintah. Dengan tipe penelitian seperti ini, kita bisa melihat bagaimana

dampak serta faktor pendukung maupun penghambat dari suatu kebijakan terutama kebijakan peremajaan angkutan kota ini serta dari data itulah kita bisa menganalisa dan menginterpretasikan.

Setelah penelitian dilakukan dari sini bisa terlihat, adapun dampak yang dihasilkan dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini ada dampak positif serta negatifnya. Dampak positifnya, seperti :

a. Memberi pelayanan angkutan kota yang nyaman kepada masyarakat.

Kenyamanan merupakan salah satu hal yang penting dalam suatu pelayanan publik. Masyarakat pun selalu menuntut adanya kenyamanan dalam setiap pelayanan publik dan khususnya pada transportasi. Untuk kendaraan jenis angkutan kota sendiri, kenyamanan dapat dilakukan dengan peremajaan angkutan kota. Mengganti armada yang baru dan semua kelengkapan baru menjadi salah satu cara untuk membuat angkot tersebut menjadi nyaman.

b. Memberi keamanan dan keselamatan pada pengguna angkutan kota.

Sebelum diremajakan, armada angkutan kota merupakan jenis lama yang sering terjadi adalah mogok di jalan karena mesinnya yang sudah tua dan fungsi dari rem mobil mungkin sudah mulai berkurang. Ini disebabkan mesinnya harus diganti dengan yang baru dan itu sangat berpengaruh terhadap keamanan dan keselamatan para pengguna jasa angkutan kota. Adanya peremajaan angkutan kota ini salah satunya adalah dimaksudkan untuk terciptanya keamanan dan keselamatan pada pengguna jasa angkot.

c. Memberi kepuasan pada masyarakat pengguna angkutan kota.

Kepuasan masyarakat sendiri pada dasarnya bisa didapatkan apabila pelayanan publiknya sesuai dengan standar pelayanan dan masyarakat pun merasa terpuaskan dengan pelayanan yang ada. Senada dengan yang dikatakan oleh Gie (1992:13) menyatakan *public service* adalah aktivitas yang dilakukan untuk memberikan jasa dan kemudahan pada masyarakat. Dengan adanya peremajaan ini masyarakat pengguna angkot pun merasa senang dengan adanya kebijakan dari pemerintah ini yaitu kebijakan peremajaan angkutan kota ini karena dengan naik angkot hasil peremajaan masalah-masalah jadi bisa teratasi dan mendapatkan kenyamanan. Dari wawancara dengan masyarakat yang didapat pun masyarakat mengharapkan agar kebijakan peremajaan angkutan kota ini dapat berjalan pada semua angkot terutama yang belum melakukan peremajaan.

Namun bagi para pemilik angkutan kota kebijakan ini ini tidak direspon dengan baik karena dianggap memberatkan dengan harus melakukannya pergantian armada yang baru. Dengan demikian, adanya respon yang baik dari masyarakat yang merasakan kebijakan peremajaan angkutan kota. Namun kenyataannya respon yang baik kurang di dapat dari para pemilik angkot karena belum semua pemilik angkot melakukan kebijakan tersebut padahal dilihat dari tujuan kebijakan, kebijakan ini sangat baik untuk mendukung pelayanan publik. Karena pada dasarnya menurut Winarno (2002:165) bahwa tidak semua program publik meraih hasil yang

diinginkan dan seringkali kebijakan publik itu ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan atau untuk mengetahui apakah kebijakan publik yang telah dijalankan meraih dampak yang diinginkan.

Pada kebijakan peremajaan angkutan kota ini ada dampak negatif yang salah satunya dirasakan oleh pemilik angkutan kota. Adapun dampak negatif dalam peremajaan angkutan kota ini adalah :

1. Biaya yang cukup besar yang harus dikeluarkan oleh pemilik angkot.

Di dalam mengganti armada angkutan kota dengan yang baru maka diperlukan biaya yang cukup besar. Disaat sekarang ini, ekonomi cukup sulit sehingga untuk mengganti dengan armada yang baru agak memberatkan para pemilik angkutan kota. Namun, sebagian pemilik tetap melakukan peremajaan walau harus mengeluarkan biaya yang cukup besar.

2. Dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas di jalan raya karena

bertambahnya *volume* kendaraan. Dengan penggantian armada yang baru, otomatis armada angkutan yang lama pun masih ada dan menjadi kendaraan pribadi yang akhirnya berpengaruh pada bertambahnya jumlah kendaraan yang dapat memicu adanya kemacetan lalu lintas.

3. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini dilakukan agar jalannya

transportasi dapat terselenggara dengan baik dan lancar. Dengan kebijakan peremajaan angkutan kota ini unsur-unsur transportasi yang ada dapat terpenuhi. Unsur-unsur transportasi menurut Soetisna (1985:3) seperti *operating facilities* dan *operating expences*. Yang

mana di dalam unsur *Operating facilities* khususnya bagi transportasi darat terdiri dari beberapa jenis angkutan yang salah satunya adalah angkutan kota karena dapat memuat jumlah penumpang yang dapat diangkut kemudian *operating expences* yaitu biaya yang dikeluarkan sesuai dengan fasilitas yang di dapat dan angkutan kota jenis mikrolet ini seringkali digunakan oleh seluruh masyarakat karena dengan harga yang terjangkau. Dengan armada angkutan yang baru kenyamanan, keselamatan pun di dapat sehingga masyarakat puas dengan transportasi ini.

#### **f. Ketepatan Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Kriteria ketepatan yang dimaksud disini adalah apakah tujuan yang diinginkan benar-benar berguna/bernilai. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini sudah sesuai dengan ciri-ciri kebijakan publik menurut Anderson dalam Islamy (1991:19) bahwa kebijakan publik itu selalu mempunyai tujuan tertentu dan selalu berorientasi pada tujuan dan terbukti tujuan dari kebijakan ini sudah sangat tepat sebagai upaya peningkatan pelayanan publik. Dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini, pelayanan transportasi pada angkutan kota dapat meningkat kualitasnya.

Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan salah satu pemecahan dari sebuah masalah yang dilakukan oleh Pemda Kota Malang. Pada masa sekarang ini, pertumbuhan penduduk yang semakin tinggi membuat penyediaan jasa transportasi atau angkutan dilihat dari sisi

kualitasnya. Mereka mulai melihat pelayanan publik yang disediakan oleh pemerintah dan melihat bagaimana pelaksanaannya apakah sudah berjalan sesuai yang diinginkan masyarakat ataupun belum yang salah satunya adalah masalah transportasi.

Mengenai peremajaan angkutan kota ini awalnya, banyak masyarakat yang mengeluhkan tentang kondisi transportasi sekarang yang dinilai kurang, salah satunya adalah angkutan kota. Banyak masyarakat menilai fasilitas yang ada pada salah satu *public transport* ini dianggap kurang bisa memuaskan masyarakat dengan adanya beberapa permasalahan.

Ini terbukti banyaknya keluhan dari masyarakat seperti beberapa angkutan yang sering mogok, lalu ditambah dengan fisik armada angkutan sendiri yang dinilai sudah tidak bisa menciptakan kenyamanan seperti tempat duduk yang busanya sudah mulai usang, dan beberapa bagian angkutan yang sudah mulai rusak. Masyarakat menganggap ini merupakan salah satu masalah yang harus ditangani karena ini menyangkut kepuasan konsumen dalam mendapatkan pelayanan publik.

Akhirnya dibuatlah aturan yang mengatur tentang kebijakan peremajaan angkutan kota yang ada di wilayah Kota Malang yaitu Peraturan Daerah no 9 Tahun 2006 mengenai Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Peraturan Daerah ini dijelaskan bahwa dalam rangka untuk terciptanya keselamatan dan kenyamanan di bidang transportasi khususnya angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum

maka perlu diatur penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dalam trayek.

Menurut peraturan daerah ini, sebagian besar angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum dalam trayek seperti angkutan kota yang ada di Kota Malang sudah berumur belasan tahun, sehingga sudah saatnya dilakukan peremajaan demi keselamatan dan kenyamanan penumpang. Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup batas umur setiap kendaraan angkutan orang di Jalan dengan jenis angkutan kota paling lama 17 tahun. Tetapi apabila telah mencapai batas umur kendaraan namun kendaraan tersebut masih layak jalan maka pembatasan umur dapat diperpanjang sampai maksimal 3 tahun berikutnya. Sehingga ada pembatasan usia kendaraan yaitu 20 tahun yang kemudian setelah melewati batas itu harus dilakukannya peremajaan angkutan kota.

Kebijakan yang dibuat ini sudah sangat sesuai dengan pengertian kebijakan itu sendiri, yaitu suatu keputusan maupun tindakan yang diambil oleh pemerintah sesuai dengan wewenang yang dipunyai dengan tujuan untuk memecahkan berbagai persoalan yang ada di masyarakat Malang terutama yang berhubungan dengan kenyamanan maupun kelancaran dalam bertransportasi dengan berdasarkan peraturan yang ada. Tetapi kemudian, perda no 9 tahun 2006 ini mulai tidak disetujui oleh sebagian besar para pemilik angkot. Dikarenakan adanya beban ekonomi yang ditanggung apabila para pemilik angkot diwajibkan untuk meremajakan angkotnya.



Usia kendaraannya pun dibatasi sehingga peremajaan angkutan kota itu wajib untuk mengganti armada angkotnya dengan yang baru. Akhirnya terjadilah demo dan aksi protes dari sebagian para pemilik angkot kepada pemerintah.

Para pemilik angkot meminta pemerintah untuk tidak mewajibkan armada angkutanannya untuk diremajakan karena masalah ekonomi tersebut.

Mengenai hal tersebut, pemerintah pun mulai memikirkan untuk merevisi lagi kebijakan yang ada agar bisa diterima oleh para pemilik angkot.

Akhirnya, setelah melalui pertimbangan pemerintah merevisi Perda no 9 tahun 2006 diganti dengan Perda no 5 tahun 2011 yang perbedaannya adalah dengan perda yang baru tidak ada pembatasan usia kendaraan. Jadi, para pemilik angkot bebas untuk meremajakan angkotnya tanpa ada batasan usia kendaraan.

Model kebijakan peremajaan ini sendiri adalah model inkremental.

Model inkremental ini hanya memusatkan perhatiannya secara sedikit-sedikit atas kebijakan sebelumnya, dengan menambah, mengurangi, memodifikasi sedikit-sedikit program dan kebijakan yang telah ada

(Islamy,1991:37). Sesuai dengan model inkremental seperti yang sudah dijelaskan diatas, kebijakan peremajaan angkutan ini juga merupakan

pergantian dari Peraturan Daerah Kota Malang no 9 Tahun 2006 yang kemudian diganti dengan Peraturan Daerah Kota Malang no 5 Tahun 2011

tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum, kebijakan yang kami teliti ini hanya memerlukan sedikit

penyesuaian dan modifikasi, yang sifatnya hanya menyesuaikan dengan situasi dan kondisi saat ini dimana alat angkutan kota yang armada angkutan kotanya merupakan armada jenis lama ini masih banyak dikeluhkan oleh masyarakat karena dilihat dari segi keamanan, keselamatan, kenyamanan serta kecepatannya sudah tidak dapat menjamin dan memprihatinkan termasuk ada beberapa angkutan yang menimbulkan polusi melalui udara yang sangat mengganggu lingkungan, sedangkan secara teknis sudah tidak layak jalan lagi. Hal-hal tersebut itulah yang menjadi alasan Pemda Kota Malang selaku wakil dari masyarakat mengambil keputusan untuk membuat peraturan tentang peremajaan angkutan ini. Selain itu, kita semua tahu bahwa kecanggihan teknologi sekarang sudah semakin maju dan mampu menciptakan alat angkut yang lebih bisa diterima oleh masyarakat selaku pengguna jasa angkutan kota.

Ketepatan dalam kebijakan ini sudah bisa dilihat dari tujuan yang ada sudah bermanfaat bagi masyarakat. Karena dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini secara otomatis menjadi suatu perbaikan bagi kualitas transportasi umum di Kota Malang ini dan hal ini sudah merupakan suatu ketepatan dalam kriteria evaluasi kebijakan ini.

## **2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan peremajaan angkutan kota**

Dalam pelaksanaan sebuah kebijakan, tentunya tidak akan terlepas dari faktor yang mendukung dan faktor yang mendukung dan faktor yang

menghambat keberhasilan pelaksanaan kebijakan tersebut. Begitu juga dalam proses pelaksanaan Kebijakan peremajaan angkutan kota di Kota Malang juga terdapat hal-hal yang mendukung dan menghambat.

#### **a. Faktor pendukung Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Dalam pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota dengan mengganti armada angkutan lama dengan yang baru yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah melalui Dinas Perhubungan dapat dikatakan berhasil. Hal ini terbukti dengan adanya sebagian besar armada angkutan sudah diganti dengan jenis armada yang baru. Adapun keberhasilan ini karena adanya beberapa faktor pendorong atau pendukung yang menghendaki pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota dapat berjalan lancar sesuai dengan program pemerintah daerah untuk memberikan pelayanan sebaik-baiknya dibidang angkutan kota. Seperti dikemukakan oleh A.S. Moenir (1992:89) bahwa untuk mendukung suatu kebijakan agar dapat berjalan lancar dalam pelayanan umum, ada beberapa faktor yang mendukung dan faktor sarana pelayanan yang baik adalah yang paling dominan dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini.

Pada kenyataannya sarana pelayanan yang baik adalah yang paling penting dibutuhkan demi terciptanya kepuasan masyarakat pengguna angkutan kota. Evaluasi juga mempengaruhi suatu kebijakan karena dengan adanya evaluasi Kita dapat melakukan penilaian terhadap suatu kebijakan . Hal ini senada dengan yang dikemukakan oleh Casley dan Kumar dalam (Abdul Wahab, 2001:23) bahwa evaluasi itu sebagai penilaian terhadap

kinerja proyek dan dampaknya pada kelompok sasaran dan daerah tertentu.

Evaluasi juga suatu usaha untuk mengukur dan memberi nilai secara obyektif atas pencapaian hasil-hasil yang telah direncanakan sebelumnya.

Dengan melakukan evaluasi kebijakan kita bisa mengetahui dan mengukur apa yang kurang dan apa yang harus diperbaiki untuk kedepannya termasuk salah satunya mengetahui apa saja faktor pendukung serta faktor penghambatnya.

Dari analisa hasil penelitian telah disampaikan bahwa kebijakan peremajaan angkutan kota telah didukung oleh beberapa faktor pendukung pelaksanaan kebijakan tersebut sesuai dengan rencana. Adapun faktor pendukung dimaksud yaitu :

- a. Adanya permintaan sebagian besar masyarakat pengguna jasa angkutan kota karena selama ini angkutan kota dengan armada yang lama banyak dikeluhkan masyarakat karena kelemahan-kelemahannya antara lain angkutan yang fisiknya sudah rusak, jalannya lambat, sering mogok, dan terkadang ada beberapa angkutan yang mengeluarkan asap polusi udara yang dapat mengganggu lingkungan. Dengan demikian masyarakat lebih senang apabila diadakan peremajaan angkutan kota ini karena tingkat keamanan dan kenyamanan lebih terjamin.
- b. Adanya dukungan dari pemerintah daerah dalam hal penetapan kebijakan peremajaan angkutan kota dengan melalui pembahasan dari anggota BPTD atau yang sekarang disebut dengan Forum Lalu

Lintas. Dalam pembahasan tersebut semua anggota menyetujui peremajaan angkutan kota adar pemerintah daerah dapat meningkatkan pelayanan kepada masyarakat di bidang penyediaan sarana transportasi angkutan kota dan selanjutnya dapat meningkatkan penghasilan terhadap pemilik dan pengemudi angkutan kota.

c. Tersedianya jaringan trayek yang menentukan kelangsungan hidup angkutan kota. Dengan jenis angkutan kota hasil peremajaan lebih baik dan lebih layak maka jaringan trayek akan diperpanjang sehingga dapat menjangkau daerah-daerah yang terpelosok. Demikian akan membangun masyarakat dalam meningkatkan mobilitas pergerakan semakin tinggi.

d. Adanya penyandang dana dan penyedia kendaraan ini merupakan salah satu faktor pendorong dalam peremajaan angkutan ini. Penyandang dana dan penyedia kendaraan yang akan digunakan untuk angkutan kota yaitu melalui dealer UD. Perdana Motor untuk mobil jenis Suzuki dan PT Mobilindo untuk mobil merk Daihatsu.

Kedua dealer tersebut ikut berperan untuk suksesnya pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota ini.

Jadi faktor-faktor pendukung terlaksananya pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota di Malang dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Adanya permintaan sebagian besar masyarakat pengguna jasa angkutan kota.

2. Adanya dukungan dari pemerintah melalui Forum Lalu Lintas.
3. Tersedianya jaringan trayek.
4. Adanya penyandang dana dan penyedia kendaraan.

#### **b. Faktor Penghambat Kebijakan Peremajaan Angkutan Kota**

Disamping faktor-faktor pendukung tersebut diatas yang mendukung terlaksananya kebijakan itu ada juga faktor-faktor yang menghambat pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota. Dalam setiap kebijakan pasti ada faktor penghambat dalam pelaksanaannya seperti menurut Winarno (2002:165) bahwa evaluasi pada dasarnya dilakukan karena tidak semua program kebijakan publik meraih hasil yang diinginkan. Seringkali kebijakan publik gagal meraih hasil yang diinginkan, dengan demikian maksud evaluasi kebijakan itu ditujukan untuk melihat sebab-sebab kegagalan suatu kebijakan atau untuk mengetahui apakah kebijakan publik yang telah dijalankan meraih dampak yang diinginkan. Jadi, memang tidak semua kebijakan publik meraih hasil yang diinginkan dan tanpa hambatan.

Dalam pengambilan suatu kebijakan oleh pemerintah daerah tentu ada pihak-pihak yang merasa dirugikan atau dikorbankan dari pihak inilah yang menghambat pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota di Malang. Adapun faktor penghambatnya yaitu :

1. Belum adanya kesadaran dari pemilik angkutan karena menganggap armada angkutan mereka layak jalan padahal terkadang kenyataannya harus adanya pergantian armada tersebut. Dari sebagian pemilik angkutan belum menyadari perlunya peremajaan

ini sehingga membuat sebagian pemilik angkutan kota memilih untuk tidak mengikuti peremajaan ini.

2. Adanya rute trayek yang berhimpitan, sesuai dengan hasil penelitian di lapangan maka ada beberapa rute angkutan kota yang berhimpitan antara satu dengan lainnya. Karena apabila rutenya berhimpitan maka dkhawatirkan penumpang yang diangkut tidak bisa maksimal.
3. Masalah perekonomian, banyaknya kebutuhan ekonomi para pemilik angkutan kota sehingga mereka lebih memilih untuk membiarkan armada angkutan mereka untuk tidak diremajakan. Karena ekonomi pada saat sekarang ini dianggap cukup sulit, sehingga tidak semua para pemilik angkutan meremajakan angkutan kotanya.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dilakukan peneliti, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kebijakan peremajaan angkutan kota mengacu pada Peraturan Daerah no 5 Tahun 2011 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di Kota Malang ini sudah melalui proses yang matang dan dalam pembahasannya sudah melibatkan semua unsur yang terkait baik dari Dinas Perhubungan, pemilik angkutan kota, serta wakil dari rakyat (DPRD). Dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan tersebut sudah memenuhi kriteria ketepatan dalam evaluasi kebijakan yaitu sangat tepat untuk menjawab permasalahan yang dikeluhkan masyarakat mengenai ketidaknyamanan dalam menggunakan *public transport* berupa angkutan kota yang beberapa armadanya sudah tidak layak jalan dan dalam pelaksanaannya tidak adanya pembatasan usia kendaraan sehingga keputusan ini dapat menguntungkan semua pihak baik para pemilik angkutan kota maupun masyarakat.
2. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini dilihat dari pembuat kebijakan dan masyarakat pengguna angkutan kota yang merasakan kebijakan tersebut bisa dikatakan telah sesuai dengan Perda no 5 tahun



2011. Persyaratan yang dilakukan pun tidak terlalu rumit yaitu dengan memenuhi syarat administrasi dengan ketentuan surat-surat seperti BPKB, STNK, surat tanda uji kendaraan, ijin trayek, surat ijin usaha angkutan serta harus memenuhi syarat fisik. Dari hasil peremajaan yang dilakukan pada kenyataannya masih belum memenuhi kriteria kecukupan karena belum terlalu banyak pemilik angkutan kota yang meremajakan angkutan kotanya dikarenakan terhambat oleh harga biaya penggantian angkutan baru yang dirasa mahal.

3. Beberapa pihak terlibat dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini seperti Dinas perhubungan, Polresta atau Samsat, Dispenda, DPRD, para pemilik angkutan kota dan masyarakat pengguna jasa angkutan kota. Dari sini dapat dilihat, bahwa kriteria pemerataan dalam kebijakan ini dapat tercapai dengan masing-masing tanggung jawab kepada pihak-pihak yang terlibat. Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan musyawarah bersama dan persetujuan dari berbagai pihak, bukan kebijakan yang hanya mementingkan satu golongan masyarakat saja, hal ini terlihat dari banyaknya pihak dan instansi yang dilibatkan.

4. Hasil dari kebijakan peremajaan angkutan kota dilihat dari kriteria evaluasi kebijakan sendiri bahwa kebijakan peremajaan angkutan kota ini masih belum efektif dan efisien, ini terlihat dari kurangnya respon dari para pemilik angkutan kota untuk meremajakan angkutan kotanya. Dari data yang ada hanya sedikit angkutan kota yang diremajakan

dibandingkan dengan jumlah keseluruhan angkutan kota padahal kebijakan peremajaan angkutan kota ini dibuat sebagai upaya untuk peningkatan pelayanan transportasi umum di Kota Malang.

5. Dampak positif kebijakan peremajaan angkutan kota ini adalah adanya kenyamanan dan keselamatan dengan adanya penggantian angkutan yang baru sehingga dapat memberi kepuasan pada masyarakat pengguna angkutan kota. Namun, dampak negatif dirasakan oleh para pemilik angkutan kota karena harus menyiapkan biaya yang cukup besar untuk penggantian angkutannya dengan yang baru dan itu dinilai tidak efisien oleh pemilik angkutan kota. Selain itu dampak negatifnya dapat memicu kemacetan di jalan raya dikarenakan *volume* kendaraan yang semakin bertambah.

6. Adanya permintaan sebagian besar dari masyarakat terhadap sarana angkutan kota yang memadai, cepat, aman, dan nyaman hal ini disebabkan karena sebagian armada angkutan kota dinilai masyarakat kurang nyaman seperti salah satunya fisiknya yang kurang bagus dan harus diganti merupakan faktor pendukung dalam kebijakan ini.

Namun, hambatan terbesar adalah masalah perekonomian yang semakin susah dirasakan oleh para pemilik angkutan kota sehingga memberatkan mereka untuk melakukan peremajaan angkutan kota ini dan kurangnya kesadaran dari beberapa pemilik angkutan kota yang menganggap armada angkutannya tidak harus diremajakan padahal

kenyataannya sebagian dari angkutan mereka harus diadakan pergantian karena sudah dianggap tidak layak jalan.

## **B. Saran**

1. Sosialisasi kebijakan peremajaan angkutan kota ini ditingkatkan terhadap pemilik angkutan kota untuk menumbuhkan kesadaran akan pentingnya manfaat peremajaan angkutan kota. Sosialisasi itu bisa berupa himpunan baik secara langsung kepada pemilik angkutan kota maupun melalui media cetak.
2. Karena biaya untuk pembelian armada angkutan kota merupakan hambatan utama dalam peremajaan ini, sangat bijaksana kiranya untuk mendirikan koperasi guna menyediakan suku cadang dan armada angkutan baru yang lebih murah dari pasaran. Harga lebih murah ini salah satunya dapat diusahakan dengan cara membeli langsung dari produsen dan memangkas rantai distribusi.
3. Selain adanya Peraturan daerah yang mengatur kebijakan peremajaan angkutan tersebut perlu dibuatkan tentang tata tertib antar angkutan penumpang umum sendiri seperti tata tertib dalam mengemudi kendaraan, tata tertib dalam aspek fisik kendaraan, agar semuanya dapat teratur secara rapi dan tidak lagi menimbulkan persaingan seperti dalam hal menaikkan penumpang yang akan mengakibatkan dan membahayakan keselamatan sopir, penumpang, pejalan kaki, atau kendaraan lainnya.

4. Dengan melihat pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota di Kota Malang ini, maka peneliti memberikan saran:

a. Untuk Dinas Perhubungan Kota Malang

Diperlukannya melakukan uji pelayanan standar bagi angkutan kota dan jika terbukti tidak layak jalan harus adanya ketegasan dari Dinas perhubungan untuk memberikan sanksi pada pemilik angkutan kota jika tidak melakukan peremajaan atau penggantian armada yang baru. Hal ini agar dapat memberi pelayanan yang terbaik kepada masyarakat pengguna jasa angkutan kota disamping untuk menjaga keselamatan, kenyamanan dan keindahan.

b. Untuk Walikota Malang


Dalam penyempurnaan kebijakan ini sudah cukup baik dengan tidak adanya pembatasan usia kendaraan pada angkutan kota, hanya perlu ditingkatkan terus tahap demi tahap pelaksanaan peremajaan ini dalam bidang transportasi di Kota Malang.

Tabel 6

## TABEL HASIL PENELITIAN

Latar Belakang	Kajian Pustaka	Metode Penelitian	Rumusan Masalah	Fokus Penelitian	Temuan Penelitian	Kesimpulan	Saran
<p>Pembangunan Nasional: Transportasi yang tertib, aman, nyaman, tepat dan lancar</p> <p>↓</p> <p>Kualitas transportasi salah satunya angkutan kota menurun</p> <p>↓</p> <p>UU Lalu lintas no 22 Tahun 2009</p> <p>↓</p> <p>Pembenahan sarana prasarana transportasi di Indonesia khususnya di Kota Malang</p> <p>↓</p> <p>Banyaknya keluhan dari</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Teori Kebijakan Publik</li> <li>• Teori Evaluasi Kebijakan Publik</li> <li>• Teori Pelayanan Publik</li> <li>• Tinjauan Tentang Transportasi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Jenis Penelitian yaitu penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif</li> <li>• Lokasi penelitian di Kota Malang dan Situs penelitian adalah Dinas Perhubungan</li> <li>• Sumber data yaitu informan melalui wawancara peneliti dengan pihak Dishub atau pihak lain sedangkan jenis data yaitu data primer</li> <li>informasi yang dihimpun</li> </ul>	<p>1. Evaluasi Peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang</p>	<p>a. Efektivitas kebijakan peremajaan angkutan kota</p> <p>b. Efisiensi Kebijakan Peremajaan angkutan Kota</p>	<p>Pelaksanaan Kebijakan peremajaan angkutan kota hasil dinilai kurang efektif karena hanya beberapa angkot saja yang diremajakan dibandingkan dengan jumlah angkot keseluruhan</p> <p>Kebijakan peremajaan angkutan kota dinilai kurang efisien oleh pemilik angkot karena dengan peremajaan akan mengeluarkan biaya ekstra dan tidak menjamin penghasilan mereka bertambah</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Penetapan Perda no 5 Tahun 2011 melalui pembahasan yang melibatkan semua unsur terkait dengan demikian maka kebijakan tersebut sudah merupakan hasil musyawarah bersama yang menguntungkan baik pihak masyarakat atau pemilik angkot.</li> <li>• Pelaksanaan kebijakan peremajaan angkutan kota bisa dikatakan telah sesuai dengan Perda no 5 tahun 2011. Se jauh ini, cukup banyak pemilik angkot</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sosialisasi pada pemilik angkutan berupa himpunan baik melalui media cetak atau langsung</li> <li>• Mendirikan koperasi guna menyediakan suku cadang dan armada baru yang lebih murah dari pasaran</li> <li>• adanya tata tertib mengemudi serta aspek fisik bagi sopir dan pemilik angkot</li> <li>• Diperlukan ketegasan bagi Dinas Perhubungan untuk memberikan</li> </ul>

<p>masyarakat kota Malang tentang kualitas angkutan kota</p> <p>↓</p> <p>Dibuatlah kebijakan peremajaan angkutan kota yang diatur dalam perda no 9 tahun 2006</p> <p>↓</p> <p>Adanya ketidaksetujuan dari pemilik angkot yang mulai memperlakukan kebijakan tersebut</p> <p>↓</p> <p>Peraturan Daerah no 5 tahun 2011</p> <p>↓</p> <p>Terciptanya keamanan, keselamatan dan kenyamanan transportasi</p>		<p>langsung dari pihak-pihak terkait dan data sejunder dari arsip atau dokumen</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Metode pengumpulan data dalam penelitian ini berupa studi literature, wawancara, observasi, dan dokumentasi</li> <li>• Instrumen penelitian yaitu dari peneliti sendiri, pedoman wawancara dan catatan dari hasil pengamatan di lapangan.</li> <li>• Analisis data yang digunakan yaitu model analisis</li> </ul>		<p>c. Kecukupan Kebijakan Peremajaan angkutan kota</p> <p>d. Pemerataan kebijakan peremajaan angkutan kota</p> <p>e. Responsivitas kebijakan peremajaan angkutan kota</p>	<p>Kriteria kecukupan dapat tercapai sesuai tujuan walaupun tidak semua pemilik angkot meremajakan angkotnya.</p> <p>Pemerataan bisa terlihat dari pihak-pihak yang terlibat yang mendapat manfaat langsung dari peremajaan ini. Yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dinas Perhubungan</li> <li>• Polresta atau Samsat</li> <li>• Dispenda</li> <li>• Jasa Raharja</li> <li>• DPRD</li> <li>• Pemilik Angkot</li> <li>• Masyarakat</li> </ul> <p>Respon positif datang dari masyarakat karena berdampak positif yaitu memberi</p>	<p>meremajakan armadanya. Walau tidak semua karena terhambat oleh biaya penggantian angkot.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kebijakan peremajaan angkutan kota ini merupakan persetujuan dari berbagai pihak, ini terlihat dari banyaknya instansi yang dilibatkan.</li> <li>• Hasil peremajaan dinilai kurang efektif dan efisien karena kurangnya respon dari pemilik angkot yang hanya sedikit pemilik yang meremajakan angkutan kotanya.</li> <li>• Dampak positif dalam kebijakan peremajaan ini adalah memberi pelayanan angkot</li> </ul>	<p>sanksi bagi pemilik angkot yang terbukti tidak melakukan peremajaan</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perlu ditingkatkan tahap demi tahap kebijakan ini.</li> </ul>
---	--	---	--	---	---	---	---

<p>khususnya angkutan kota di Kota Malang</p>	<p>interaktif dengan mengumpulkan data sekunder dan primer yang kemudian diklasifikasikan melalui proses yang disebut reduksi data lalu di analisis dan kemudian diperoleh kesimpulan.</p>		<p>f. Ketepatan kebijakan peremajaan angkutan kota</p>	<p>pelayanan angkot yang nyaman dan aman sehingga dapat memberi kepuasan pada masyarakat pengguna angkot. Sedangkan dampak negatif justru dari pemilik angkot yaitu Adanya biaya yang cukup besar yang harus dikeluarkan pemilik angkutan kota, dan dapat menimbulkan kemacetan</p> <p>Ketepatan dalam kebijakan ini sudah bisa dilihat dari tujuan yang ada sudah bermanfaat bagi masyarakat. Karena dengan adanya kebijakan peremajaan angkutan kota ini secara otomatis menjadi suatu perbaikan bagi kualitas transportasi umum di Kota</p>	<p>yang nyaman dan aman sedangkan dampak negatif yang paling utama adalah adanya kemacetan lalu lintas yang ditimbulkan oleh <i>volume</i> kendaraan.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Permintaan sebagian besar dari masyarakat terhadap sarana angkot yang aman, nyaman adalah faktor pendukung suksesnya pelaksanaan kebijakan ini dan masalah perekonomian yang dirasa berat pada saat sekarang ini serta kurangnya kesadaran dari pemilik angkutan kota merupakan hambatan utama dalam kebijakan peremajaan angkutan kota ini.</li> </ul>	
---	--	---	--	--	--	--

		<p>2. Faktor-faktor yang mempengaruhi kebijakan peremajaan angkutan kota dalam upaya peningkatan pelayanan publik di Kota Malang</p>	<p>a. Faktor Pendukung</p> <p>b. Faktor Penghambat</p>	<p>Malang ini khususnya untuk angkutan kota.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Adanya permintaan dari masyarakat</li> <li>• Adanya dukungan pemerintah</li> <li>• Adanya dukungan pemilik angkot</li> <li>• Tersedianya jaringan trayek</li> <li>• Adanya penyandang dana dan penyedia kendaraan</li> <li>• Belum adanya kesadaran dari pemilik angkot</li> <li>• Adanya rute trayek yang berhimpitan</li> <li>• Banyaknya kebutuhan ekonomi yang dirasakan oleh pemilik angkot</li> </ul>	
--	--	--	--	---	--



## DAFTAR PUSTAKA

Abdul Wahab, Solichin. 1997. *Analisis Kebijakan Publik: Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara

..... 2001. *Evaluasi Kebijakan Publik Edisi Kedua*. Malang: UM Press.

Aminah, Siti. 2007. *Transportasi publik dan Aksebilitas Masyarakat Perkotaan*. Jurnal Ilmu Politik FISIP. 20 (1): 1 13.

Belwal, Rakesh dan Rakesh, Shweta. 2010. *Public Transportation Services in Oman: A Study Of Public Perception*. Jurnal Of Public Transportation. 13 (4): 1 21.

Dunn, William. 2000. *Analisis Kebijakan Publik Suatu Pengantar*. Yogyakarta: UGM Press

Gie, The Liang. 1992. *Ensiklopedia Administrasi*. Jakarta: Gunung Agung

Islamy, Irfan M. 1991. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara

Kamaludin, Rustian. 1987. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Kinsella, James dan Caulfield Brian. 2010. *An Examination of the Quality and Ease Of The Use Of Public Transportation*. Jurnal Of Public Transportation. 14 (1): 69 82.

Koentjoroningrat. 1991. *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama

Miles, Mattew, B.S, Huberman, A, Michael. 2007. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta : UI Press.

Moenir, H.A.S. 1992. *Manajemen Pelayanan Umum di Indonesia*. Jakarta: Bumi Aksara

Moleong, Lexy J. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosdakarya.

Musnandar, Aries. 2012. *Persoalan Pelayanan Transportasi Publik dan Solusinya*. diakses pada tanggal 20 Februari 2012 dari <http://www.uinmalang.ac.id/>

Nasution, H.M.N. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Nazir, Moh, 2005. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Parikesit, Danang. 2012. *20-50 Persen Armada Angkutan Umum Tidak Layak Beroperasi*. Diakses pada tanggal 19 Oktober 2012 dari <http://www.voaindonesia.com/>

Pucher, John dan Parku, Hyungyong. 2005. *Public Transport Reform in Seoul: Innovation Motivated by Funding Crisis*. *Jurnal Of Public Transportation*. 8 (5): 41-62.

Ramelan, Rahardi. 1998. *Pengembangan Wilayah dan Peluang Bisnis Transportasi*. Usahawan No. 03 TH XXVII Maret

Salim, Abbas. H.A. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Bumi Aksara

Siregar, Muchtarudin. 1991. *Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan*. Jakarta: Bumi Aksara

Siswoyo, Bambang. 2009. *Kajian Kualitas Pelayanan Angkutan Perkotaan yang Melayani dari dan Ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya*. *Jurnal Transportasi*. 21 (1): 68-76.

Siswoyo, Pujo M. 2008. *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum*. *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*. 2 (10): 171-180

Soenarko, S.O. 2000. *Public Policy (Pengertian Pokok-Pokok untuk memahami dan Analisa Kebijakan Pemerintah)*. Surabaya. Airlangga University Press

Soetisna, M.D. 1985. *Manajemen Pengangkutan*. Bandung: Anggota IKAPI

Suryono, Agus. 2001. *Administrasi Pelayanan Publik*, *Jurnal Administrasi Negara* Vol.1 No. 2 Malang: Jurusan Administrasi Negara- FIA Unibraw

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan. 1997. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.

Udi. 2009. *Hearing Peremajaan Angkot Deadlock*. Diakses pada tanggal 4 April 2009 dari <http://malangraya.web.id/>

Wibawa, Samodra. 1994. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada

Winarno, Budi. 2002. *Teori dan Proses Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Media Pressindo.

Yulianto, Arief. 2010. *Analisis Pengaruh Pelayanan Angkutan Umum Terhadap Pengambilan Keputusan Konsumen Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Kota (Sebagai Alternatif Mengatasi Kemacetan di Kota Semarang)*. *Jurnal Explanasi*. 5 (1): 20-27

**Peraturan Perundang-Undangan :**

Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992, *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, 1993, Sinar Grafika

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, 2010, Sinar Grafika

Peraturan Pemerintah No. 41 Tahun 1993 *Tentang Angkutan Jalan*, BP. Dharmabhakti Group Jakarta

Keputusan Menpan No. 81 Tahun 2003 *Tentang Pedoman Tata Laksana Pelayanan Umum di Indonesia*

Peraturan Daerah Nomor 9 Tahun 2006 *Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Dalam Trayek*

Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2011 *Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum*

Peraturan Walikota Nomor 9 Tahun 2007 *Tentang Tata Cara Peremajaan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek*



LAMPIRAN 1

FOTO HASIL PENELITIAN



Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang



Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang Tampak Depan



Salah satu armada Angkutan Kota yang belum diremajakan



Salah satu Angkutan Kota yang sudah diremajakan

LAMPIRAN 2  
SURAT RISET PENELITIAN



**PEMERINTAH KOTA MALANG**  
**BADAN KESATUAN BANGSA, POLITIK**  
**DAN PERLINDUNGAN MASYARAKAT**  
Jl. A. Yani No. 98 Telp. (0341) 491180 Fax. 474254 M A L A N G

Kode Pos 65125

**REKOMENDASI PELAKSANAAN PENELITIAN**  
**NOMOR : 072/ 242.P /35.73.405/2012**

Berdasarkan pemenuhan ketentuan persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam Peraturan Walikota Malang, Nomor 24 Tahun 2011 Tentang Pelayanan Pemberian Rekomendasi Pelaksanaan Penelitian dan Praktek Kerja Lapangan di Lingkungan Pemerintah Kota Malang Oleh Badan Kesatuan Bangsa, Politik Dan Perlindungan Masyarakat Kota Malang, serta menunjuk surat Ketua Jurusan Administrasi Publik Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang, tanggal 9 Nopember 2012, nomor : 10951/UN10.3/PG/2012, Perihal : Ijin Penelitian kepada pihak sebagaimana disebut di bawah ini :

- Nama : Esti Hartyanti Putri
- Momor Identitas : 0910311005
- Judul Penelitian : Evaluasi kebijakan peremajaan angkutan Kota Malang upaya peningkatan pelayanan publik

dinyatakan memenuhi persyaratan untuk mengajukan permohonan penelitian yang berlokasi di :

- Dinas Perhubungan Kota Malang

Sepanjang yang bersangkutan memenuhi ketentuan sebagai berikut :

- Tidak melakukan penelitian yang tidak sesuai atau tidak ada kaitannya dengan judul, maksud dan tujuan penelitian;
- Mentaati ketentuan peraturan perundang-undangan .
- Menjaga perilaku dan mentaati tata tertib yang berlaku pada Lokasi tersebut di atas;

Demikian rekomendasi ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya, dan masa berlaku rekomendasi ini bulan Nopember-Desember 2012.

Malang, 29 Nopember 2012

**KEPALA BAKESBANGPOL DAN LINMAS**  
**KOTA MALANG**



**Drs. DJOKO JUWONO M, MSi**

Pembina Utama Muda  
Telp. 19590724 198909 1 001

Tembusan :  
Yth. Sdr. ✓ Ketua Jurusan Administrasi Publik  
Fakultas Ilmu Administrasi Universitas  
Brawijaya Malang.

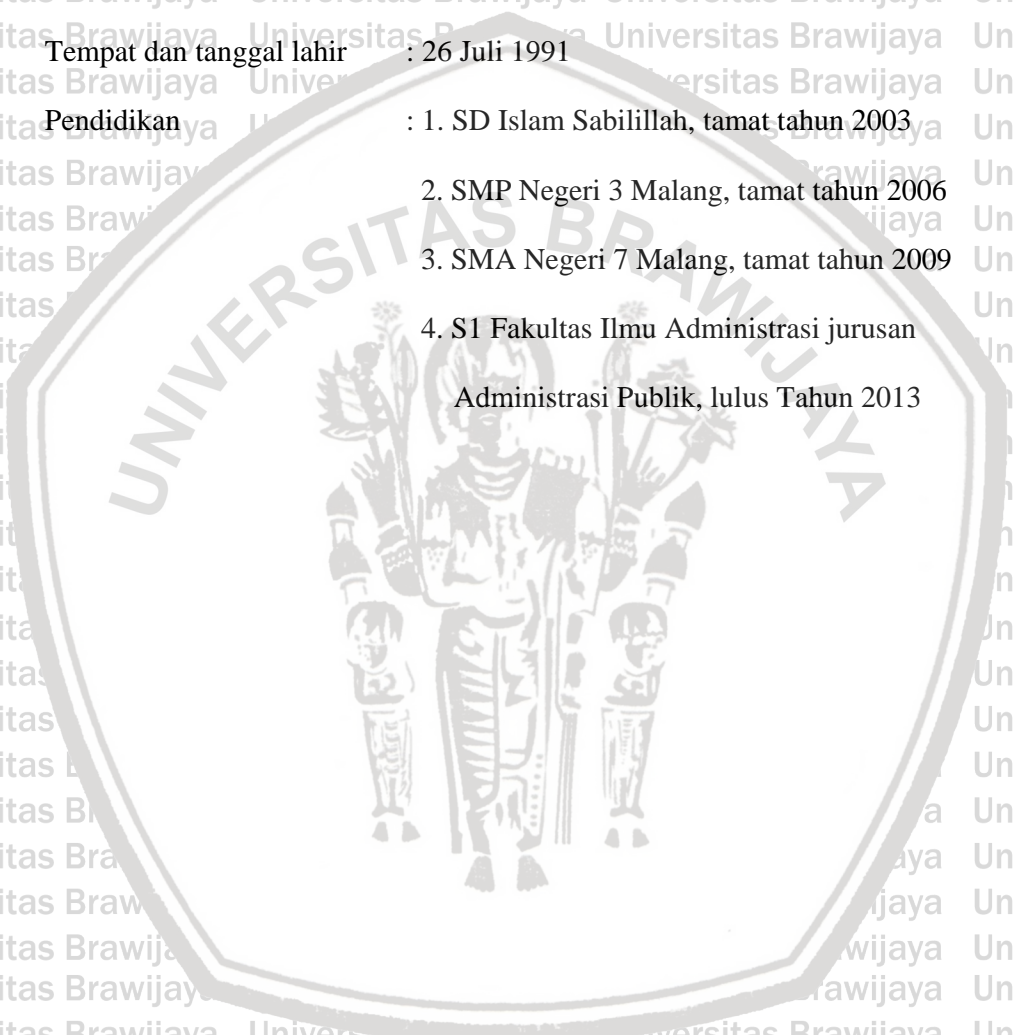
## CURRICULUM VITAE

Nama : Esti Hartyanti Putri

NIM : 0910311005

Tempat dan tanggal lahir : 26 Juli 1991

Pendidikan : 1. SD Islam Sabilillah, tamat tahun 2003  
2. SMP Negeri 3 Malang, tamat tahun 2006  
3. SMA Negeri 7 Malang, tamat tahun 2009  
4. S1 Fakultas Ilmu Administrasi jurusan  
Administrasi Publik, lulus Tahun 2013



**SALINAN**  
**NOMOR 2/E, 2011**

**PERATURAN DAERAH KOTA MALANG**

**NOMOR 5 TAHUN 2011**

**TENTANG**

**PENYELENGGARAAN ANGGKUTAN ORANG DI JALAN**

**DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM**

**DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**WALIKOTA MALANG,**

Menimbang

- a. bahwa dalam rangka untuk terciptanya keamanan, keselamatan dan kenyamanan di bidang transportasi khususnya angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum maka perlu diatur penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek;
- b. bahwa demi keselamatan dan kenyamanan penumpang angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang ada di Kota Malang, maka setiap kendaraan bermotor umum harus dilakukan uji teknis dan laik jalan sebagai persyaratan beroperasi;
- c. bahwa Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 6 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum dalam Trayek sudah tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan, maupun dengan perkembangan lalu lintas dan angkutan jalan, sehingga perlu diganti;
- d. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, huruf b, dan huruf c, perlu membentuk Peraturan Daerah tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum;

Mengingat

1. Undang-Undang Nomor 16 Tahun 1950 tentang Pembentukan Daerah-daerah Kota Besar dalam lingkungan Propinsi Jawa-Timur, Jawa-Tengah, Jawa-Barat dan Daerah Istimewa Yogyakarta sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1954 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1954 Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 551);



2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1981 tentang Hukum Acara Pidana (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1981 Nomor 76, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3209);
3. Undang-Undang Nomor 10 Tahun 2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4389);
4. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4437) sebagaimana telah diubah kedua kalinya dengan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 15, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4844);
5. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025);
6. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 112, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5038);
7. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 1987 tentang Perubahan Batas Wilayah Kotamadya Daerah Tingkat II Malang dan Kabupaten Daerah Tingkat II Malang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1987 Nomor 29, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3354);
8. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1993 Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3527);
9. Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang Pembagian Urusan Pemerintahan antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 82, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4737);

10. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum;
11. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2008 tentang Urusan Pemerintahan yang Menjadi Kewenangan Pemerintahan Daerah (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2008 Nomor 1 Seri E, Tambahan Lembaran Daerah Kota Malang Nomor 57);
12. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 6 Tahun 2008 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2008 Nomor 2, Seri D, Tambahan Lembaran Daerah Kota Malang Nomor 59);
13. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2009 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) (Lembaran Daerah Kota Malang Tahun 2009 Nomor 4 Seri E, Tambahan Lembaran Daerah Kota Malang Nomor 73);

**Dengan Persetujuan Bersama**

**DEWAN PERWAKILAN RAKYAT DAERAH KOTA MALANG**

**dan**

**WALIKOTA MALANG**

**MEMUTUSKAN :**

Menetapkan : **PERATURAN DAERAH TENTANG PENYELENGGARAAN  
ANGKUTAN ORANG DI JALAN DENGAN KENDARAAN  
BERMOTOR UMUM.**

## **BAB I**

### **KETENTUAN UMUM**

#### **Pasal 1**

Dalam Peraturan Daerah ini yang dimaksud dengan :

1. Daerah adalah Kota Malang.
2. Pemerintah Daerah adalah Pemerintah Kota Malang.
3. Walikota adalah Walikota Malang.
4. Badan adalah sekumpulan orang dan/atau modal yang merupakan kesatuan baik yang melakukan usaha maupun yang tidak melakukan usaha yang meliputi Perseroan Terbatas, Perseroan Komanditer, Perseroan Lainnya, Badan Usaha Milik Negara atau

Daerah dengan nama dan dalam bentuk apapun, Firma, Kongsi, Koperasi, Dana Pensiun, Persekutuan, Perkumpulan, Yayasan, Organisasi Massa, Organisasi Sosial Politik, atau Organisasi yang sejenis Lembaga, bentuk usaha tetap dan bentuk usaha lainnya.

5. Jaringan Transportasi Jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu-lintas dan angkutan jalan.
6. Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.
7. Lalu Lintas adalah gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan.
8. Kendaraan Umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung.
9. Kendaraan Bermotor adalah setiap kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel.
10. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran.
11. Mobil Penumpang Umum adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya tidak lebih dari 3.500 Kg.
12. Mobil Bus adalah kendaraan bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk lebih dari 8 (delapan) orang termasuk untuk pengemudi atau yang beratnya lebih dari 3.500 Kg.
13. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus atau mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.
14. Jaringan Trayek adalah kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.
15. Laik Jalan adalah persyaratan minimum kondisi suatu kendaraan yang harus dipenuhi agar terjaminnya keselamatan dan mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan lingkungan pada waktu dioperasikan di jalan.
16. Surat Tanda Kendaraan yang selanjutnya disebut STUK adalah Surat yang dikeluarkan bagi kendaraan wajib uji yang dinyatakan laik jalan.
17. Perusahaan Angkutan Umum adalah BUMN/BUMD, Badan Usaha Milik Swasta Nasional, Koperasi dan Perorangan di Daerah yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan.

18. Angkutan Kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat lain di daerah kota dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.

19. Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang serta perpindahan moda angkutan.

20. Kartu Pengawasan adalah turunan/kutipan surat izin trayek dan/atau operasi untuk setiap kendaraan bermotor umum dan senantiasa berada dalam kendaraan yang bersangkutan.

21. Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang selanjutnya disebut PPNS adalah Pejabat Pegawai Negeri Sipil tertentu di Lingkungan Pemerintah Kota Malang yang diberi wewenang khusus oleh peraturan perundang-undangan untuk melakukan penyidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah.

22. Penyidikan adalah serangkaian tindakan yang dilakukan oleh PPNS yang selanjutnya disebut Penyidik untuk mencari serta mengumpulkan bukti yang dengan bukti itu membuat terang tindak pidana di bidang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum dalam Trayek yang terjadi serta menemukan tersangkanya.

## **BAB II RUANG LINGKUP**

### **Pasal 2**

Ruang lingkup yang diatur dalam Peraturan Daerah ini adalah Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek berupa Angkutan Kota.

## **BAB III PENYELENGGARAAN DAN PELAYANAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK**

### **Pasal 3**

Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dilakukan dengan mobil penumpang atau bus.

### **Pasal 4**

(1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek dilakukan dalam jaringan trayek.

- (2) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan dengan Peraturan Walikota.

### **Pasal 5**

- (1) Jaringan trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1), merupakan kumpulan dari trayek utama, trayek cabang dan trayek ranting yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

- (2) Ciri-ciri trayek utama sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah :

- a. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada Kartu Pengawasan Kendaraan yang dioperasikan;
- b. melayani angkutan antar kawasan utama, antara kawasan utama dan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang alik secara tetap; dan
- c. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

- (3) Ciri-ciri trayek cabang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah :

- a. berfungsi sebagai trayek penunjang terhadap trayek utama;
- b. mempunyai jadwal tetap sebagaimana tercantum dalam jam perjalanan pada Kartu Pengawasan Kendaraan yang dioperasikan;
- c. melayani angkutan antar kawasan pendukung dan antara kawasan pendukung dan permukiman; dan
- d. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota.

- (4) Ciri-ciri trayek ranting sebagaimana dimaksud pada ayat (1), adalah :

- a. tidak mempunyai jadwal tetap;
- b. pelayanan angkutan secara terus menerus serta berhenti pada tempat-tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang telah ditetapkan untuk angkutan kota; dan
- c. melayani angkutan dalam kawasan permukiman.

## **BAB IV**

### **IZIN USAHA ANGKUTAN**

#### **Pasal 6**

- (1) Penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum dapat dilakukan oleh :

- a. Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah;
- b. Badan usaha milik swasta nasional;
- c. Koperasi; atau
- d. Perorangan warga negara Indonesia.

(2) Untuk dapat melakukan kegiatan usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib memiliki izin usaha angkutan.

(3) Izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), digunakan untuk mengusahakan :

- a. angkutan orang dalam trayek;
- b. angkutan orang tidak dalam trayek.

### **Pasal 7**

(1) Untuk memperoleh izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (2), penyelenggara angkutan wajib memenuhi persyaratan :

- a. memiliki NPWP;
- b. memiliki akte pendirian perusahaan bagi pemohon yang berbentuk badan usaha, akte pendirian koperasi bagi pemohon yang berbentuk koperasi, tanda jati diri bagi pemohon perorangan;
- c. memiliki surat keterangan domisili perusahaan;
- d. memiliki surat izin tempat usaha; dan
- e. pernyataan kesanggupan untuk menyediakan fasilitas penyimpanan kendaraan (garasi/pool).

(2) Apabila masih diperlukan persyaratan lain selain sebagaimana dimaksud pada ayat (1), akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

### **Pasal 8**

(1) Permohonan izin usaha angkutan diajukan kepada Walikota.

(2) Izin usaha angkutan diberikan oleh Walikota.

(3) Walikota dapat melimpahkan kewenangan pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (2), kepada Pejabat yang ditunjuk.

(4) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara permohonan dan pemberian izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

### **Pasal 9**

Penyelenggara angkutan orang di jalan dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang telah mendapat izin usaha angkutan wajib :

- a. memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam izin usaha angkutan;
- b. melakukan kegiatan usaha angkutan selambat-lambatnya dalam waktu 6 (enam) bulan sejak diterbitkan izin usaha angkutan; dan
- c. melaporkan kepada pemberi izin usaha angkutan, apabila terjadi perubahan kepemilikan perusahaan atau domisili perusahaan.

#### **Pasal 10**

- (1) Izin usaha angkutan diberikan oleh Walikota atau Pejabat yang ditunjuk sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) dan ayat (3), apabila :
  - a. memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7;
  - b. trayek atau wilayah operasi yang akan dilayani masih terbuka.
- (2) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (2) dan ayat (3), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (3) Penolakan permohonan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.

#### **Pasal 11**

- (1) Izin usaha angkutan dicabut apabila :
  - a. perusahaan angkutan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9; dan/atau
  - b. perusahaan angkutan tidak melakukan kegiatan angkutan.
- (2) Pencabutan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.
- (3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin usaha angkutan untuk jangka waktu 1 (satu) bulan.
- (4) Jika pembekuan izin usaha angkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (3), habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin usaha angkutan dicabut.

#### **Pasal 12**

- Izin usaha angkutan dapat dicabut tanpa melalui proses peringatan dan pembekuan izin, dalam hal perusahaan yang bersangkutan :
- a. melakukan kegiatan yang membahayakan keamanan daerah dan/atau negara;
  - b. memperoleh izin usaha angkutan dengan cara tidak sah.

### **Pasal 13**

Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk izin usaha angkutan, peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan izin usaha angkutan, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

## **BAB V**

### **TRAYEK**

#### **Bagian Kesatu**

#### **Izin Trayek**

### **Pasal 14**

- (1) Untuk melakukan kegiatan angkutan dalam trayek wajib memiliki izin trayek.
- (2) Izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), merupakan satu kesatuan dokumen yang terdiri dari :
  - a. Surat Keputusan Izin Trayek; dan
  - b. Kartu Keputusan pelaksanaan Izin Trayek;
  - c. Lampiran surat Keputusan berupa daftar kendaraan;
  - d. Kartu pengawasan kendaraan.
- (3) Izin Trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berlaku untuk jangka waktu 5 (lima) tahun dan dapat diperpanjang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (4) Kartu pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf d, berlaku untuk 6 (enam) bulan dan dapat diperpanjang dengan memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (5) Setiap kendaraan angkutan orang di jalan yang sedang dioperasikan wajib dilengkapi dengan kartu pengawasan kendaraan.

### **Pasal 15**

- (1) Untuk memperoleh izin trayek, pemohon menyampaikan permohonan secara tertulis kepada Walikota atau Pejabat yang ditunjuk.
- (2) Persetujuan atau penolakan atas permohonan izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.
- (3) Penolakan permohonan izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (2), diberikan secara tertulis disertai alasan penolakan.



- (4) Untuk memperoleh izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pemohon wajib memenuhi persyaratan administratif sebagai berikut :
- a. memiliki izin usaha angkutan;
  - b. menandatangani surat pernyataan kesanggupan untuk memenuhi seluruh kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16;
  - c. memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan yang dibuktikan dengan foto copy BPKB dan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor sesuai domisili perusahaan dan foto copy buku uji;
  - d. menguasai fasilitas penyimpanan/pool kendaraan bermotor yang dibuktikan dengan gambar lokasi dan bangunan serta surat keterangan mengenai pemilikan atau penguasaan.
- (5) Izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diberikan oleh Walikota.
- (6) Walikota dapat melimpahkan kewenangan pemberian izin sebagaimana dimaksud pada ayat (5), kepada Pejabat yang ditunjuk.

## **Pasal 16**

Penyelenggara angkutan yang telah memperoleh izin trayek diwajibkan untuk :

- a. melaporkan apabila terjadi perubahan pemilikan Perusahaan;
- b. melaporkan apabila terjadi perubahan domisili Perusahaan;
- c. melunasi iuran wajib asuransi pertanggung jawaban kecelakaan;
- d. mengembalikan dokumen izin trayek setelah terjadi perubahan;
- e. mengoperasikan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan;
- f. mengoperasikan kendaraan dilengkapi dokumen perjalanan yang sah yang terdiri dari kartu pengawasan, surat tanda nomor kendaraan, buku uji dan tanda uji kendaraan bermotor;
- g. mengoperasikan kendaraan sesuai izin trayek yang dimiliki;
- h. mengoperasikan kendaraan dengan identitas sesuai dengan ketentuan;
- i. mempekerjakan pengemudi yang memenuhi persyaratan sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku dan merupakan pengemudi perusahaan yang bersangkutan;
- j. melayani trayek sesuai izin trayek yang diberikan;
- k. mematuhi ketentuan tarif.

## **Bagian Kedua**

### **Pembukaan, Perubahan, dan Pencabutan Trayek**

#### **Paragraf 1 Pembukaan Trayek**

## **Pasal 17**

- (1) Wewenang pembukaan, penambahan dan pengalihan trayek dilakukan Walikota dengan ketentuan :

- a. adanya permintaan yang potensial, dengan perkiraan faktor muatan diatas 70 % (tujuh puluh per seratus), kecuali angkutan perintis;
- b. tersedianya fasilitas terminal yang sesuai.

(2) Penetapan trayek yang terbuka untuk penambahan jumlah kendaraan bermotor sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan dengan ketentuan :

- a. faktor muatan rata-rata diatas 70% (tujuh puluh per seratus);
- b. tersedianya fasilitas terminal yang sesuai.

## **Paragraf 2 Perubahan Trayek**

### **Pasal 18**

Perubahan izin dilakukan dalam hal :

- a. penambahan trayek atau penambahan kendaraan atau penambahan frekwensi;
- b. pengurangan trayek, atau pengurangan kendaraan, atau pengurangan frekwensi;
- c. perubahan jam perjalanan;
- d. perubahan trayek (dalam hal terjadi perubahan rute, perpanjangan rute atau perpendekan rute);
- e. penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak;
- f. pengalihan kepemilikan perusahaan;
- g. penggantian kendaraan meliputi peremajaan kendaraan, perubahan identitas kendaraan dan tukar lokasi operasi kendaraan.

## **Paragraf 3 Pencabutan Trayek**

### **Pasal 19**

(1) Izin trayek dicabut apabila :

- a. perusahaan angkutan melanggar ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (4);
- b. tidak mampu merawat kendaraan bermotor sehingga kendaraan tidak memenuhi persyaratan teknis laik jalan;
- c. melakukan pengangkutan melebihi daya angkut; dan/atau
- d. mempekerjakan pengemudi yang tidak memenuhi syarat.

(2) Pencabutan izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dilakukan melalui proses peringatan tertulis sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut dengan tenggang waktu masing-masing 1 (satu) bulan.

(3) Apabila peringatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2), tidak diindahkan, dilanjutkan dengan pembekuan izin trayek untuk jangka waktu 1 (satu) bulan.

- (4) Jika pembekuan izin trayek sebagaimana dimaksud pada ayat (3), habis jangka waktunya dan tidak ada usaha perbaikan, izin trayek dicabut.

#### **Pasal 20**

Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk izin trayek, peringatan tertulis, pembekuan dan pencabutan izin trayek, diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

### **BAB VI**

## **KEWAJIBAN PENGEMUDI KENDARAAN BERMOTOR UMUM UNTUK ANGKUTAN ORANG DALAM TRAYEK**

#### **Pasal 21**

Dalam pengoperasian kendaraan untuk pelayanan angkutan umum, pengemudi kendaraan umum yang bertugas wajib :

- a. mematuhi ketentuan dibidang pelayanan dan keselamatan angkutan;
- b. memakai pakaian seragam perusahaan yang dilengkapi dengan identitas perusahaan, yang harus dipakai pada waktu bertugas;
- c. memakai kartu pengenalan pegawai yang dikeluarkan oleh perusahaan;
- d. bertingkah laku sopan dan ramah;
- e. tidak merokok selama dalam kendaraan;
- f. tidak minum minuman yang mengandung alkohol, obat bius, narkotika maupun obat lain;
- g. mematuhi waktu kerja, waktu istirahat dan pergantian pengemudi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### **Pasal 22**

(1) Setiap pengemudi kendaraan umum yang mengoperasikan mobil bus dan/atau mobil penumpang harus mematuhi tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang serta tata cara pelayanan dan keselamatan angkutan umum.

(2) Tata cara menaikkan dan menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur sebagai berikut :

- a. di terminal, sejak awal pemberangkatan, persinggahan, sampai tujuan dan tempat tempat lain yang ditentukan;
- b. menaikkan penumpang dari pintu depan dan menurunkan penumpang dari pintu belakang secara tertib dan teratur, kecuali yang tidak berpintu ganda.

(3) Dalam menaikkan dan menurunkan penumpang sebagaimana dimaksud pada ayat (1), kendaraan harus dalam keadaan berhenti penuh dan tidak mengganggu kelancaran lalu lintas serta membahayakan penumpangnya.

## **BAB VII**

### **HAK DAN KEWAJIBAN PENUMPANG**

#### **Pasal 23**

- (1) Penumpang kendaraan umum berhak diberi tanda bukti atas pembayaran biaya angkutan yang telah disepakati.
- (2) Bagi penumpang yang telah diberikan tanda bukti pembayaran sebagaimana dimaksud pada ayat (1), berhak mendapatkan pelayanan sesuai dengan perjanjian yang tercantum dalam tanda bukti pembayaran.
- (3) Bagi penumpang yang telah memiliki bukti pembayaran dan/atau telah membayar biaya angkutan, tidak dibenarkan dibebani biaya tambahan atau kewajiban lainnya di luar kesepakatan.
- (4) Penumpang berhak atas penggunaan fasilitas bagasi yang tidak dikenakan biaya maksimal 10 kg per penumpang.

#### **Pasal 24**

Penumpang wajib membayar biaya angkutan sesuai yang ditentukan, dan yang tidak membayar biaya angkutan dapat diturunkan oleh pengemudi awak kendaraan pada tempat pemberhentian terdekat.

## **BAB VIII**

### **PERSYARATAN TEKNIS DAN LAIK JALAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM**

#### **Pasal 25**

- (1) Setiap Kendaraan Bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- (2) Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1), terdiri atas :
  - a. susunan;
  - b. perlengkapan;
  - c. ukuran;
  - b. karoseri;
  - c. rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya;
  - d. pemuatan;
  - e. penggunaan;
  - f. penggandengan Kendaraan Bermotor; dan/atau
  - g. penempelan Kendaraan Bermotor.

(3) Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. emisi gas buang;
- b. kebisingan suara;
- c. efisiensi sistem rem utama;
- d. efisiensi sistem rem parkir;
- e. kincup roda depan;
- f. suara klakson;
- b. daya pancar dan arah sinar lampu utama;
- c. radius putar;
- d. akurasi alat penunjuk kecepatan;
- e. kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban; dan
- f. kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

(4) Jika hasil hasil pengujian ternyata tidak memenuhi syarat teknis dan/atau laik jalan, kendaraan tersebut diberi kesempatan memenuhi persyaratan paling lama 3 bulan berikutnya sejak secara resmi dinyatakan tidak memenuhi syarat dan/atau tidak laik jalan.

(5) Ketentuan lebih lanjut mengenai persyaratan teknis dan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3), akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

## **BAB IX** **KETENTUAN RETRIBUSI**

### **Pasal 26**

(1) Setiap pemberian izin trayek dikenakan retribusi.

(2) Besarnya retribusi sebagaimana dimaksud pada ayat (1), diatur dengan peraturan Daerah tersendiri.

## **BAB X** **PENGAWASAN**

### **Pasal 27**

Pengawasan terhadap pelaksanaan izin usaha angkutan dan izin trayek dilakukan oleh Walikota atau pejabat yang ditunjuk.

**BAB XI**  
**KETENTUAN PIDANA**

**Pasal 28**

- (1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (2) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).
- (3) Dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp. 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah), setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor Umum yang tidak memiliki izin menyelenggarakan angkutan orang dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 ayat (1) dan ayat (2).
- (4) Tindak pidana dimaksud pada ayat (1), adalah pelanggaran.

**BAB XII**  
**KETENTUAN PERALIHAN**

**Pasal 29**

- (1) Izin usaha angkutan yang selama ini sudah diterbitkan dan masa berlakunya sudah diatas 5 (lima) tahun wajib diadakan daftar ulang.
- (2) Izin usaha angkutan yang masih dalam proses pada saat berlakunya Peraturan Daerah ini, masih mengikuti ketentuan sebelumnya.

**BAB XIII**  
**KETENTUAN PENUTUP**

**Pasal 30**

Pelaksanaan Peraturan Daerah ini ini akan diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota :

**Pasal 31**

Pada saat Peraturan Daerah ini diundangkan, Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum dalam Trayek dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

**Pasal 32**

Peraturan Daerah ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang dapat mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Daerah ini dengan penempatannya dalam Lembaran Daerah Kota Malang.

Ditetapkan di Malang  
pada tanggal 29 Juli 2011

**WALIKOTA MALANG,**

ttd.

**Drs. PENI SUPARTO, M.AP.**

Diundangkan di Malang  
pada tanggal 19 Agustus 2011

**SEKRETARIS DAERAH,**

ttd.

**Dr. Drs. H. SHOFWAN, SH, M.Si**

**Pembina Utama Madya**

**NIP. 19580415 198403 1 012**

**LEMBARAN DAERAH KOTA MALANG TAHUN 2011 NOMOR 2 SERI E**

Salinan sesuai aslinya  
**KEPALA BAGIAN HUKUM,**

ttd.

**DWI RAHAYU, SH, M.Hum.**

**Pembina**

**NIP. 19710407 199603 2 003**

**PENJELASAN  
ATAS  
PERATURAN DAERAH KOTA MALANG  
NOMOR 5 TAHUN 2011  
TENTANG**

**PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DI JALAN  
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM**

**I. PENJELASAN UMUM**

Tidak dapat dipungkiri bahwa transportasi memegang peran yang sangat vital di dalam menunjang pembangunan. Seiring dengan pembangunan dan perkembangan ekonomi maupun teknologi dibidang transportasi mendorong terjadinya mobilitas manusia yang semakin tinggi pula, baik dalam segi kuantitas maupun intensitasnya.

Namun patut disayangkan bahwa kemajuan teknologi dibidang transportasi tidak dibarengi dengan upaya pihak penyelenggara angkutan untuk mengutamakan keselamatan dan kenyamanan dalam penyelenggaraan angkutan orang di jalan.

Masih banyak ditemui kendaraan angkut orang di jalan yang sudah tidak laik jalan tetapi tetap beroperasi. Tentu hal ini bila dibiarkan dapat membahayakan keselamatan, mengurangi kenyamanan dan terganggunya estetika maupun kelestarian lingkungan akibat polusi.

Dalam rangka menjamin keselamatan, kenyamanan dan kelestarian lingkungan hidup, pemerintah merasa perlu memberikan batas umur bagi setiap angkutan orang di jalan.

**II. PENJELASAN PASAL DEMI PASAL.**

**Pasal 1**

Pasal ini memuat pengertian istilah yang dipergunakan dalam Peraturan Daerah ini. Dengan adanya pengertian tentang istilah tersebut dimaksudkan untuk mencegah timbulnya salah tafsir dan salah pengertian dalam memahami dan melaksanakan pasal-pasal yang bersangkutan sehingga para pihak yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Angkutan

Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum yang diatur dalam Peraturan Daerah ini, dalam melaksanakan hak dan kewajibannya dapat berjalan dengan lancar dan akhirnya dapat dicapai tertib administrasi.

Pengertian ini diperlukan karena istilah-istilah tersebut mengandung



pengertian yang baku dan teknis dalam bidang Penyelenggaraan Angkutan

Orang di Jalan dengan Kendaraan Bermotor Umum.

Pasal 2

Cukup jelas.

Pasal 3

Cukup jelas.

Pasal 4

Cukup jelas.

Pasal 5

Cukup jelas.

Pasal 6

Cukup jelas.

Pasal 7

Cukup jelas.

Pasal 8

Cukup jelas.

Pasal 9

Cukup jelas.

Pasal 10

Cukup jelas.

Pasal 11

Cukup jelas.

Pasal 12

Cukup jelas.

Pasal 13

Cukup jelas.

Pasal 14

Cukup jelas.

Pasal 15

Cukup jelas.

Pasal 16

Cukup jelas.

Pasal 17

Cukup jelas.

Pasal 18

Cukup jelas.

Pasal 19

Cukup jelas.

Pasal 20

Cukup jelas.

Pasal 21

Cukup jelas.

Pasal 22

Cukup jelas.

Pasal 23

Cukup jelas.

Pasal 24

Cukup jelas.

Pasal 25

Cukup jelas.

Pasal 26

Cukup jelas.

Pasal 27

Cukup jelas.

Pasal 28

Cukup jelas.

Pasal 29

Cukup jelas.

Pasal 30

Cukup jelas.

Pasal 31

Cukup jelas.

Pasal 32

Cukup jelas.

**TAMBAHAN LEMBARAN DAERAH KOTA MALANG NOMOR 4**

