

ANALISIS KEBIJAKAN TRASPORTASI PUBLIK

(Terhadap Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal
Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun)

SKRIPSI

Diajukan untuk menempuh ujian Skripsi
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya

Disusun oleh :

IVAN KURNIAWAN

NIM. 0910310072



UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI

JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK

MALANG

2013

MOTTO

“Jangan menjadi dirimu sendiri tetapi jadilah yang terbaik dari dirimu”

“Jadilah orang yang berfikir diluar kotak tetapi eksekusinya didalam kotak”



“Bekerja untuk Indonesia”



LEMBAR PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : ANALISIS KEBIJAKAN TRANSPORTASI PUBLIK (Terhadap
Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari
Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan)

Disusun oleh : Ivan Kurniawan

NIM : 0910310072

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Administrasi Publik

Konsentrasi :-

Malang, 17 Juni 2013

Komisi Pembimbing

Ketua

Anggota

Dr. Bambang Santoso Haryono, M.S.
NIP. 196102041986011001

Drs. Minto Hadi, M.Si
NIP. 195401271981031003



TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada :

Hari : Rabu
 Tanggal : 3 Juli 2013
 Jam : 09.00 – 10.00 WIB
 Skripsi atas nama : Ivan Kurniawan
 Judul : ANALISIS KEBIJAKAN TRANSPORTASI PUBLIK
 (Terhadap Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan

dan dinyatakan LULUS
MAJELIS PENGUJI

Ketua



Dr. Bambang Santoso Haryono, MS
NIP: 19610204 198601 1 001

Anggota



Drs. Minto Hadi, M.Si
NIP: 19540127 198103 1 003

Anggota



Prof. Dr. Abdul Juli Andi Gani MS
19540704 198103 1 003

Anggota



Dr. Imam Hanafi, MS, M.Si
19691002 199802 1 001

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

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

Apabila ternyata di dalam skripsi ini dapat dibuktikan terdapa unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 tahun 2003, pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, 17 Juni 2013

Mahasiswa



Nama : Ivan Kurniawan

Nim : 0910310072

RINGKASAN

Ivan Kurniawan. 2013. ANALISIS KEBIJAKAN TRASPORTASI PUBLIK (Terhadap Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon), Ketua Pembimbing: Dr. Bambang Santoso Haryono, M.S. Anggota: Drs. Minto Hadi, M.Si 156hal+xvii

Penelitian ini dilakukan karena ketertarikan peneliti atas adanya demonstrasi dan mogok kerja yang dilakukan oleh para sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA atas kebijakan pengalihan trayek dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon oleh Pemerintah Kota Surabaya pada tanggal 1 sampai 9 Mei 2012 di Kota Surabaya. Dampak selanjutnya dari demonstrasi para sopir bus tersebut membuat kebijakan pengalihan trayek AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA oleh Pemerintah Surabaya tertunda. Oleh karena itu, peneliti merasa tertarik untuk menganalisis kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

Rumusan masalah pada penelitian ini adalah; a) Bagaimana kondisi obyektif berdasarkan isi dan tujuan surat, kenyataan kronologi dilapangan, b) dampak kebijakan pengalihan trayek, c) faktor pendukung dan penghambat kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

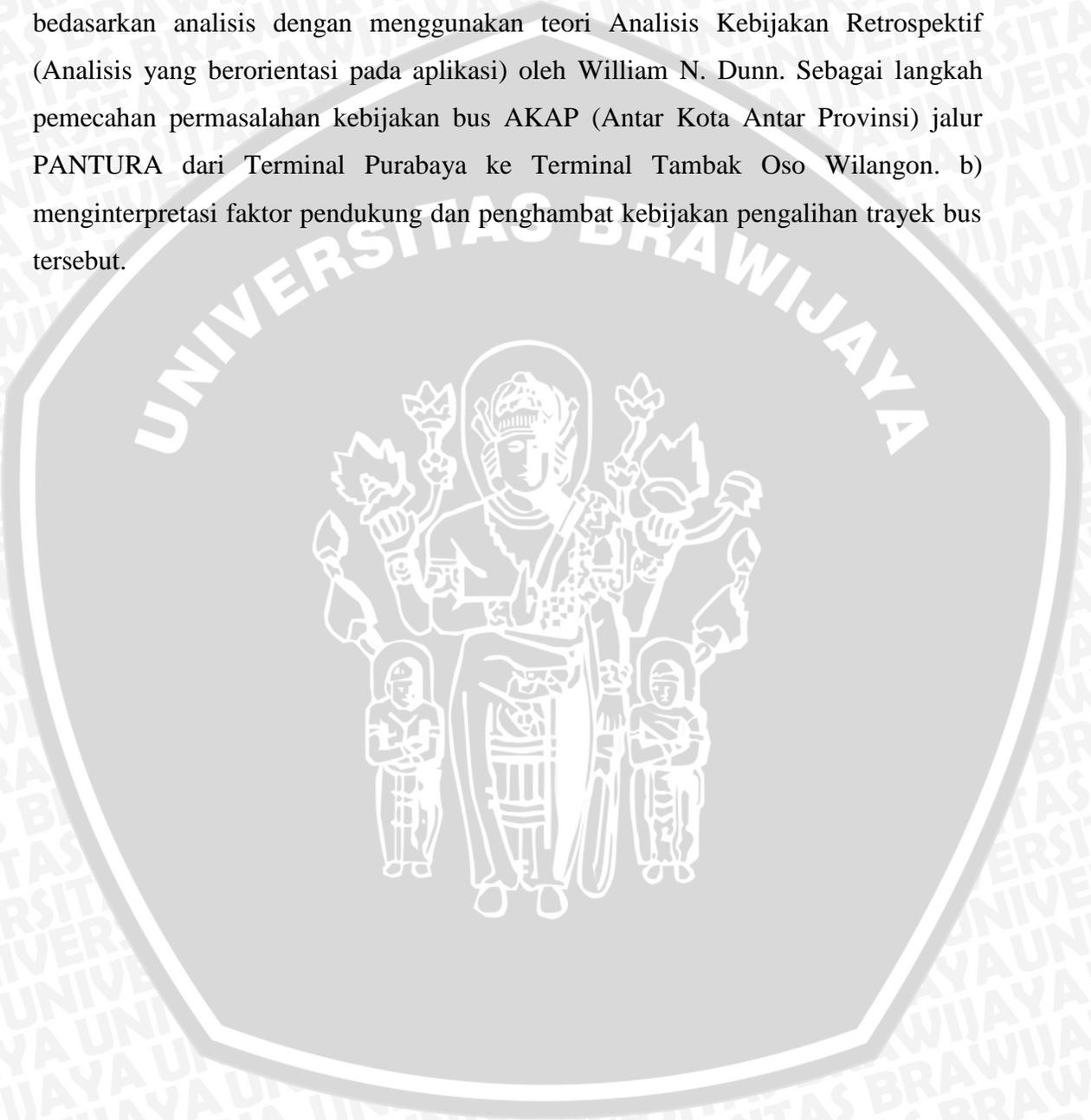
Tinjauan pustaka yang digunakan penulis untuk menganalisis dan penyajian data adalah a) Prosedur Analisis Kebijakan William N. Dunn b) teori Analisis Kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi) oleh William N. Dunn.

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara, observasi, dan teknik dokumentasi. Data yang diperoleh dari penelitian berupa penyajian data lokasi penelitian dan kondisi umum transportasi dan fasilitas di Terminal Tambak Oso Wilangon, serta data-data primer dan sekunder sesuai dengan fokus penelitian. Kemudian data tersebut diuji validasinya menggunakan model analisis kebijakan Publik menurut William N. Dunn.

Pada makalah ini, terdapat dua langkah analisis yang dilakukan oleh peneliti. Pada langkah pertama, peneliti berusaha menganalisis isi dan tujuan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, lalu menghubungkan dengan menggunakan lima prosedur analisis kebijakan William N. Dunn. Pada langkah ini, pengalihan data dilakukan dengan memperhatikan 2 pertanyaan pokok, yaitu isi, tujuan dan kronologi pengalihan trayek bus? b) faktor penghambat dan pendukung kebijakan pengalihan trayek bus? oleh karena itu, peneliti menggali data seputar kronologi pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon dan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012, guna menjawab pertanyaan pertama. Setelah itu peneliti menjawab pertanyaan kedua dengan jalan menggali data melalui proses identifikasi dampak, penghambat dan pendukung kebijakan pengalihan trayek yang telah diperoleh pada pemaparan mengenai kronologi sebelum dan setelah kebijakan pengalihan trayek bus tersebut dilakukan.

Selanjutnya, langkah kedua yang dilakukan peneliti adalah memetakan permasalahan sesuai dengan konsep Analisis Kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi) William N. Dunn. Untuk memetakan permasalahan-permasalahan yang terjadi pada kasus kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

Berdasarkan hasil analisis data dilakukan oleh peneliti dari tiga rumusan masalah yang ditetapkan peneliti, maka didapat poin-poin kesimpulan, antara lain; a) berdasarkan analisis dengan menggunakan teori Analisis Kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi) oleh William N. Dunn. Sebagai langkah pemecahan permasalahan kebijakan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun. b) menginterpretasi faktor pendukung dan penghambat kebijakan pengalihan trayek bus tersebut.



SUMMARY

Kurniawan, Ivan.2013. Analysis of Public Transportation Policy (against the route diversion AKAP (Inter City-Inter Province) from bus station Purabaya to bus station Tambak Oso Wilangon). Supervisor: Bambang Santoso Haryono, Dr. M.S. Co- Supervisor: Minto Hadi, Drs. M.Si 156pages+ xvii

This research was conducted because of the researcher's interest for demonstrations and strike work done by the bus driver AKAP (Inter City-Inter Province) PANTURA lane of the policy the route diversion from bus station Purabaya into the bus station Tambak Oso Wilangon by a city government Surabaya on the date of 1-9 may 2012 in the city of Surabaya. Impact further demonstrations the drivers the bus making policy the route diversion AKAP (Inter City-Inter Province) PANTURA lane by government Surabaya postponed. Hence, researchers feel interested to analyze policy the route diversion inter city (Inter City-InterProvince) PANTURA lane from bus station Purabaya into the bus station Tambak Oso Wilangon.

Formulation of the problem in this research are; a) How objective conditions based on the content and the purpose of the letter, fact the real chronology, b) the impact of policy transferee route, c) by factors in support and inhibitors policy the route diversion inter city (inter city-inter province) PANTURA lane from bus station Purabaya to bus station Tambak Oso Wilangon.

The review authors used library for analyzing and presenting data is a) Policy Analysis Procedure William n. Dunn, b) Theory Analysis of Retrospective Policy (analysis oriented applications) by William n. Dunn.

This study uses qualitative methods descriptive approach. Data collection techniques used in this research is the interview, observation, and technical

documentation. The data obtained from research presentation of data location in the form of research and the general condition of transportation and facilities in bus station Tambak Oso Wilangon, and primary and secondary data in accordance with the focus of research. Then the data is been tested using model analysis of public policy, according to William N. Dunn.

In this paper, there are two steps analysis conducted by researchers. In a first step researcher tried to analyze the contents and objective mayor letter urabaya no. 550 / 650 / 436.6.10 / 2012 about transfer bus from bus station Purabaya to bus station Tambak Oso Wilangon, then connect by using five procedures policy analysis William N. Dunn. In this step, the data is done by observing the multiplication of 2 basic questions, a) the content, purpose and the chronology of the bus route diversion? b) a factor of the economy and advocates policies transfer route bus? hence, researchers digging data about chronology transfer route AKAP bus (inter city-inter province) PANTURA lane from bus station Purabaya into bus station Tambak Oso Wilangon and mayor letter Surabaya no. 550 / 650 / 436.6.10 / 2012, in order to answer the first question. After that the researchers answer questions both to the digging data through the exposure of the timeline before and after the bus route diversion policy.

Next, the second step is mapping the problems researchers conduted in accordance with the concept of Analysis of Retrospective Policy (analysis oriented applications) by William n. Dunn. To map the problems that occur in ases of policy transfer route AKAP bus (inter city-inter province) PANTURA lane from bus station Purabaya to bus station Tambak Oso Wilangon.

Based on the results of data analysis conducted by researchers from the three issues defined the outline of the researcher, then gained points in conclusion, among others; a) based on the analysis by using the theory Analysis of Retrospective Policy (analysis oriented applications) by William n. Dunn. As a step solving problems

policy transfer route AKAP bus (inter city-inter province) PANTURA lane from bus station Purabaya to bus station Tambak Oso Wilangon. interpret the factors supporting and restricting the bus route diversion policy.



KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum. Wr.Wb

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya. Sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “ANALISIS KEBIJAKAN TRASPORTASI PUBLIK” Terhadap Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun).

Skripsi ini merupakan tugas akhir yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Ilmu Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Penulis menyadari bahwa penyusunan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa adanya bantuan dan dorongan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. ALLAH SWT, ku ucapkan beribu syukur karena telah melimpahkan seluruh nikmatnya.
2. Bapak Dr. Bambang Santoso Haryono, M.S. selaku pembimbing utama, yang meluangkan waktu dan dengan sabar membimbing, memberikan ilmu serta arahan untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Drs. Minto Hadi, M.Si selaku pembimbing kedua, yang meluangkan waktu dan dengan sabar membimbing, memberikan ilmu serta arahan untuk segera menyelesaikan skripsi ini.
4. Bunda dan Ayah yang selalu memberikan semangat dan do'a yang tiada henti-hentinya.
5. Adik-adikku Revi dan Inja yang selalu menanyakan kapan lulusnya

6. Elok Maharani yang telah menemani mengisi hati dan menjadi kekasih serta partner dalam suka maupun duka.
7. Untuk Mikhdad A.Z dan Sahabat-sahabatku yang tiada lelah berada disampingku selalu.
8. Untuk Narasumber yang telah memberikan informasi.

Demi kesempurnaan skripsi ini, saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Semoga karya skripsi ini bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan yang berarti bagi pihak yang membutuhkan.



Malang, 17 Juni 2013

Penulis



DAFTAR ISI

Halaman

COVER DALAM	
MOTTO	
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	
TANDA PENGESAHAN	
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	
RINGKASAN.....	vi
SUMMARY.....	ix
KATA PENGANTAR.....	xii
DAFTAR ISI.....	xiv
DAFTAR TABEL.....	xviii
DAFTAR GAMBAR.....	xx
DAFTAR LAMPIRAN.....	xxi
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	15
C. Tujuan Penelitian.....	15
D. Kontribusi Penelitian.....	16
E. Sistematika Penulisan.....	17
BAB II KAJIAN PUSTAKA	20
A. Kebijakan Publik dan Analisis Kebijakan Publik	20
1. Pengertian Kebijakan	20
2. Pengertian Kebijakan Publik.....	21
3. Tahap-tahap Kebijakan.....	23
4. Analisis Kebijakan	25
5. Bentuk- bentuk Analisis Kebijakan.....	28
6. Implementasi Kebijakan Publik.....	32
6.1 Faktor yang mempengaruhi Implementasi Kebijakan.....	33



a. Faktor Penghambat.....	33
b. Faktor Pendukung	34
7. Perubahan Kebijakan (<i>Policy Change</i>).....	35
B. Transportasi Publik.....	36
1. Pengertian Transportasi.....	36
2. Fungsi Pengangkutan	39
3. Manfaat Pengangkutan	40
4. Proses Perencanaan Transportasi	43
C. Terminal	44
1. Pengertian Terminal.....	44
2. Fungsi Terminal	45
3. Jenis Terminal	46
D. Pengertian Trayek	47
BAB III METODE PENELITIAN.....	49
A. Jenis Penelitian.....	49
B. Fokus Penelitian	50
C. Lokasi dan Situs Penelitian.....	52
D. Sumber Data	54
a. Data Primer	55
b. Data Sukunder	55
E. Teknik Pengumpulan Data.....	56
F. Instrumen Penelitian.....	57
G. Analisa Data	57
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	60
A. Penyajian Data Umum.....	60
1. Gambaran Umum Kondisi Wilayah Kota Surabaya	60
1.1 Kondisi Geografis dan Demografis	60

1.1.1	Karakteristik Lokasi dan Wilayah	60
1.1.2	Kondisi Demografis.....	62
2.	Gambaran Umum Terminal Purabaya.....	65
2.1	Sejarah Singkat Terminal Purabaya	65
3.	Gambaran Umum Terminal Tambak Oso Wilangon	68
3.1	Sejarah Singkat Terminal Tambak Oso Wilangon	68
4.	Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya	72
4.1	Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Surabaya.....	72
5.	Gambaran Umum LAJJ Provinsi Jawa Timur.....	78
6.	Sejarah singkat ORGANDA Jawa Timur.....	80
7.	Sejarah singkat YLPK Provinsi Jawa Timur.....	81
B.	Penyajian Data Fokus Penelitian.....	83
1.	Kondisi obyektif Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012.....	83
1.1	Secara Normatif.....	83
1.2	Secara Obyektif.....	86
2.	Dampak yang terjadi setelah Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) dikeluarkan terhadap <i>stakeholder</i>	103
2.1	Bagi Pemerintah.....	103
2.2	Bagi Sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura yaitu dampak ekonomi dan sosial dan sedangkan bagi P.O (Pemilik Operasional) yaitu dampak ekonomi.....	108
2.3	Bagi Masyarakat konsumen pengguna jasa bus AKAP dan AKDP yaitu dampak persepsi dan ekspektasi.....	111
3.	Faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012	

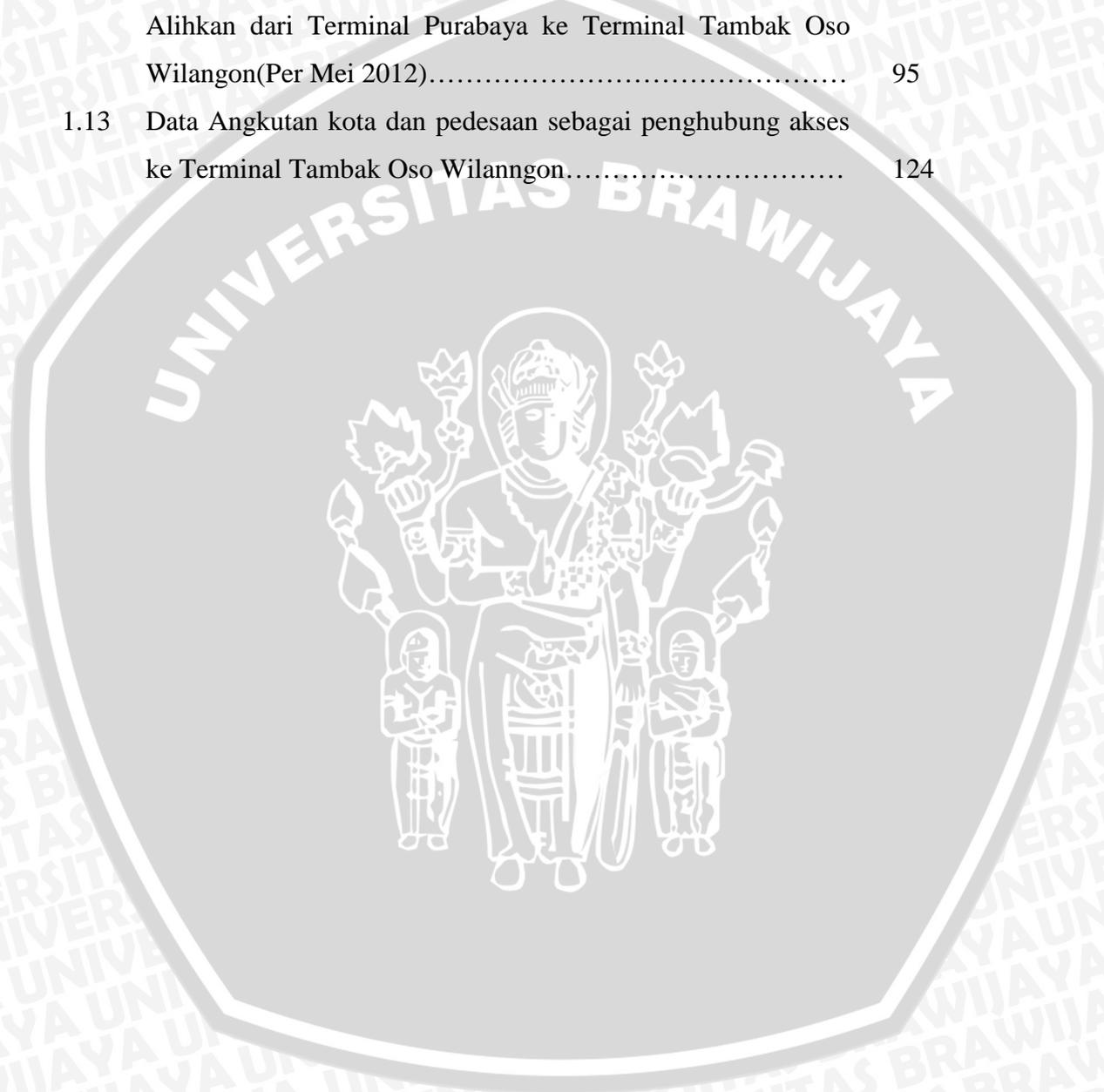
tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan).....	119
3.1 Persiapan fisik prasarana Terminal Tambak Oso Wilangan...	119
3.2 Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangan.....	123
C. Analisa dan Interpretasi Data Penelitian.....	127
1. Analisa Berdasarkan Isi dan Tujuan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan.....	127
2. Analisa berdasarkan kenyataan dilapangan.....	130
3. Interpretasi Faktor penghambat dan pendukung Implementasi Kebijakan.....	135
BAB V PENUTUP.....	148
A. Kesimpulan	148
B. Saran.....	152
DAFTAR PUSTAKA.....	155

DAFTAR TABEL

No	Judul	Halaman
1.1	P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam trayek/ Jurusan.....	5
1.2	P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dalam trayek / Jurusan.....	6
1.3	P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Data Angkutan Kota dan pedesaan.....	7
1.4	P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon setelah tahun 2000.....	8
1.5	P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon pada tahun 2013.....	9
1.6	Profil Penduduk Kota Surabaya berdasarkan Agama.....	65
1.7	Jenis Kendaraan dan Daya Tampung Penumpang yang ada di Terminal Tambak Osowilangun.....	70
1.8	Fasilitas-fasilitas yang ada di Terminal Tambak Osowilangun..	70
1.9	P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP)dalam trayek/ Jurusan.....	87
1.10	P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon setelah tahun 2000.....	88



1.11	P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon setelah tahun 2000.....	89
1.12	Daftar nama P.O Asal Tujuan Lintas yang direncanakan di Alihkan dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon(Per Mei 2012).....	95
1.13	Data Angkutan kota dan pedesaan sebagai penghubung akses ke Terminal Tambak Oso Wilanngon.....	124



DAFTAR GAMBAR/BAGAN

No	Judul	Halaman
1.1	Denah Lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon.....	4
1.2	Lima Prosedur Analisis Kebijakan.....	28
1.3	<i>The Policy Cycle</i>	35
1.4	Peta Kota Surabaya.....	61
1.5	Piramida Penduduk Kota Surabaya Tahun 2010.....	63
1.6	Profil Penduduk Kota Surabaya berdasarkan Pendidikan Tertinggi yang Ditamatkan Tahun 2010.....	64
1.7	Lokasi Terminal Purabaya.....	66
1.8	Struktur Organisasi Disbub Surabaya.....	78
1.9	Gedung Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur.....	79
1.10	Jalur trayek bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) yang akan dipindahkan dari jalur Selatan Pulau Jawa ke jalur Pantai Utara Pulau Jawa.....	92
1.11	Alur Kronologi Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.....	101
1.12	Survey YLPK Jawa Timur kepada Konsumen/Penumpang Terhadap Pengalihan Trayek Bus dari Terminal Purabaya Ke Terminal Tambak Oso Wilangon.....	112
1.13	Denah Lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon.....	121
1.14	Bangunan yang terbengkal di lahan yang disewa oleh PT.Maspion di Lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon	122
1.15	Lima Prosedur Analisis Kebijakan.....	134

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Perangkat Pedoman Wawancara (Interview Guide)**
- Lampiran 2 Surat Ijin Riset Fakultas FIA Universitas Brawijaya**
- Lampiran 3 Surat Ijin Riset BAKESBANG Kota Surabaya**
- Lampiran 4 Surat Ijin Riset BAKESBANG Provinsi Jawa Timur**
- Lampiran 5 Surat Ijin Riset Dinas Perhubungan Kota Surabaya**
- Lampiran 6 Surat Walikota Surabaya Nomor 550/650/436.6.10/2012**
- Lampiran 7 Surat Walikota Surabaya Nomor 550/1253/ 436.6.6.10/2012**
- Lampiran 8 Surat Walikota Surabaya Nomor 550/2143/ 436.6.6.10/2012**
- Lampiran 9 Berita Acara Rapat Koordinasi Pengalihan Asal Tujuan
Perjalanan AKAP Jalur Pantura di Kota Surabaya**
- Lampiran 10 Surat Dinas Perhubungan Kota Surabaya Nomor 550/0423/
436.6..10/2012**
- Lampiran 11 Lampiran surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor
AJ.205/25/4/DJDP/2012**
- Lampiran 12 Surat ORGANDA Provinsi Jawa Timur Nomor 058/OGD-
JTM/IX/2012**
- Lampiran 13 Surat OMBUSMAN Republik Indonesia Nomor 91/SRT-
ORI/II/2013**
- Lampiran 14 Saran OMBUSMAN Republik Indonesia Nomor
01/REK//0061.2012/sby-02/II/2013**
- Lampiran 15 Koesioner YLPK Provinsi Jawa Timur kepada konsumen**

**Lampiran 16 Bukti Tanda Tangan Informan untuk menjadi Narasumber
dalam Penelitian**

Lampiran 17 Foto Dokumentasi Penelitian



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

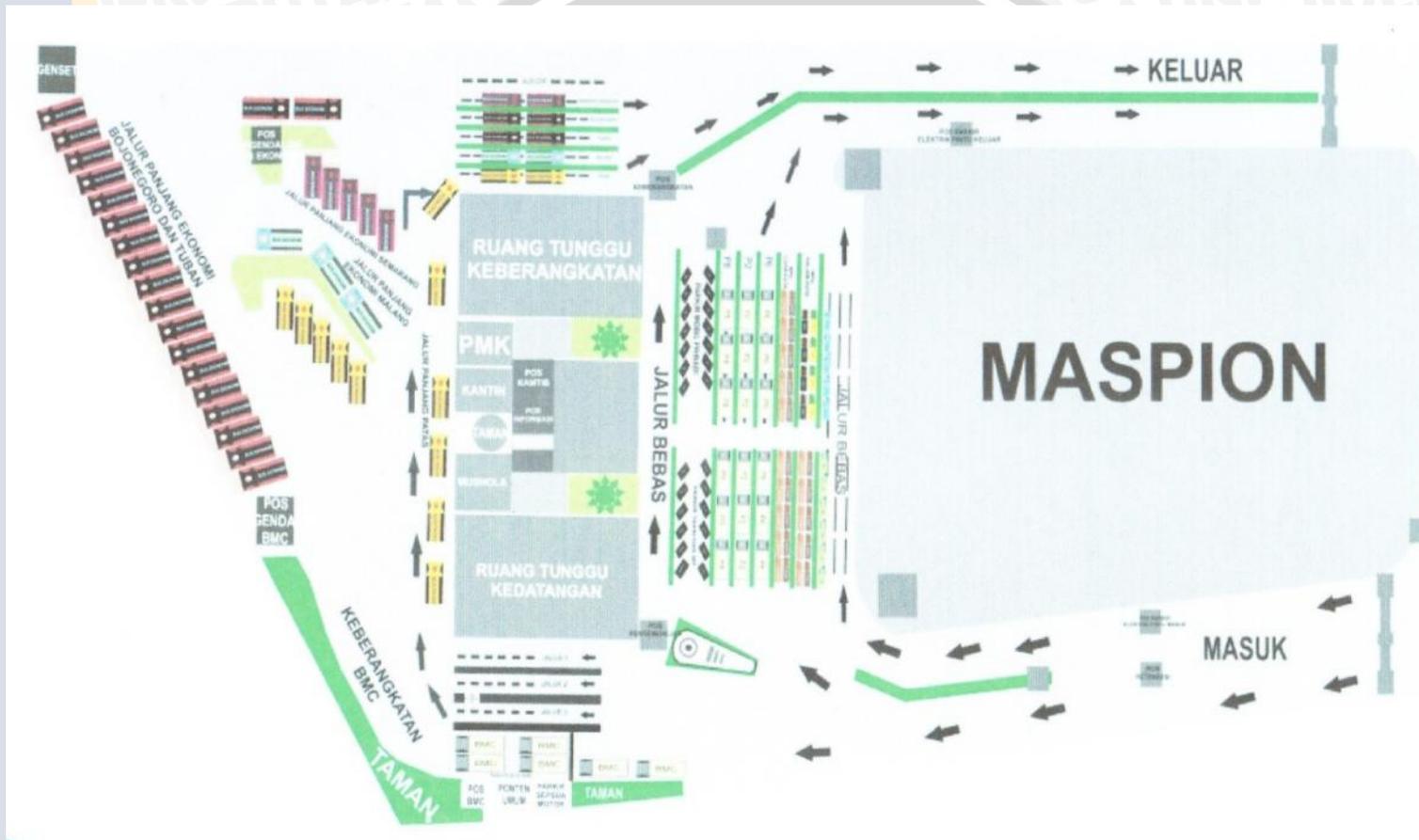
Moda transportasi pada saat ini bukanlah hal yang baru, karena hampir setiap hari masyarakat menggunakan moda transportasi untuk berpergian. “Moda transportasi merupakan alat/teknik atau cara untuk mempersingkat jarak ataupun mempersingkat waktu yang dipergunakan oleh manusia dalam menjalankan segala macam dan bentuk aktivitasnya (Jurnal Luwih 2010: 1)”. Transportasi memegang peran penting dalam kehidupan manusia, termasuk dalam kegiatan ekonomi, kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki keterkaitan yang sangat erat, dimana keduanya dapat saling mempengaruhi satu dengan yang lainnya Tamin (1997: 4). Seperti yang diungkapkan oleh Tamin (1997: 4) bahwa pertumbuhan ekonomi memiliki keterkaitan dengan transportasi, Karena akibat pertumbuhan ekonomi maka mobilitas seseorang meningkat dan kebutuhan pergerakannya pun menjadi meningkat melebihi kapasitas transportasi yang tersedia. Dari penjelasan oleh Tamin dapat disimpulkan bahwa dengan adanya transportasi yang baik, maka dapat mendorong peningkatan kegiatan ekonomi, karena dengan adanya infrastruktur transportasi maka secara tidak langsung distribusi barang-barang berjalan dengan lancar dan berdampak pada kegiatan ekonomi.

Namun untuk mencapai itu semua, sistem transportasi harus terlebih dahulu dapat bersinergi dengan pembangunan Kota, agar kegiatan ekonomi suatu daerah dapat meningkat. Seperti Kota megapolitan Surabaya, dalam setiap pembangunannya tentunya tidak lepas dari sebuah sistem transportasi massal. Transportasi di Kota Surabaya menjadi urat nadi perekonomian dan juga pelayanan, hal ini menimbulkan tuntutan untuk menyediakan sarana dan prasarana transportasi agar pelayanan transportasi berlangsung secara tertib, lancar, aman dan nyaman serta ekonomis dari segi waktu maupun biaya. Sarana dan prasarana penunjang transportasi tersebut ialah 1) alat yang bergerak, 2) pengaturan kegiatan transportasi, 3) lokasi untuk berproduksi, 4) lokasi pemasaran, 5) serta tempat berhentinya (untuk bongkar-muat) atau yang biasa disebut dengan Terminal (sumber: PP RI Nomor 43 tahun 1993).

Terminal merupakan salah satu prasarana yang wajib dimiliki untuk menunjang pergerakan dan perkembangan transportasi. Sementara itu Kota Surabaya didukung oleh beberapa terminal yang representatif antara lain (1) Terminal Bungurasih (Purabaya), (2) Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW), (3) Terminal Jembatan Merah, (4) Terminal Joyoboyo, dan (5) Terminal Bratang (www.ciptakarya.pu.go.id). Terminal-terminal tersebut diharapkan dapat memenuhi perkembangan transportasi yang ada di Kota Surabaya, terutama Terminal Purabaya dan Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW) yang masuk dalam Terminal kategori Tipe A. Terminal Purabaya di resmikan pengoprasiaannya oleh Menteri Perhubungan RI pada 1991 (Profil Terminal Purabaya 2011: 14). Sedangkan Terminal Tambak Oso Wilangon secara resmi dioperasikan pada bulan november tahun 1994 sebagai

terminal Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) serta Angkutan Dalam Kota / Angkutan Pedesaan, menggantikan atau perpindahan dari Terminal Angkutan Umum Jembatan Merah atau Sub Terminal Angkutan Umum Jayengrono yang sudah tidak lagi memadai pada kondisi saat itu. Luas tanah Terminal 50.000 m² tersebut yang 30.000 m² digunakan untuk pembangunan Terminal sedangkan yang 20.000 m² disewa oleh pihak Swasta (Arsip Terminal Tambak Oso Wilangon. Berikut adalah gambar denah lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon:





Gambar 1 Denah Lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Selain memiliki luas tanah 50.000 m², Terminal Tambak Oso Wilangon sejak berdirinya pada tahun 1994 juga mengoperasikan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) serta Angkutan Dalam Kota / Angkutan Pedesaan. Berikut adalah data bus yang beroperasi di UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon:

Tabel 1.1 P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam trayek/ Jurusan

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah
1	Adam	Surabaya-Semarang	9
2	Dali Mas	Surabaya-Cepu	2
3	Indonesia	Surabaya-Semarang Surabaya-Jepara	46 5
4	Jaya Utama	Surabaya-Semarang Surabaya-Cepu Malang-Surabaya-Cepu Surabaya-Cepu-Purwodadi	15 45 26 6
5	Margo Joyo	Surabaya-Cepu	15
6	Moedah	Surabaya-Cepu	3
7	Sumber Rahayu	Surabaya-Semarang	4
8	AKAS	Surabaya-Semarang	6
9	Tri Sumber Urip	Surabaya-Semarang	14
10	Widji	Surabaya-Semarang	20
11	Pahala kencana	Surabaya-Jakarta	5
Jumlah total			221

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Tabel 1.2 P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) dalam trayek / Jurusan

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah
1	Anggun Krida	Surabaya-Tuban	5
2	Dali Mas	Surabaya-Bojonegoro	42
3	Kenjono	Bojonegoro-Surabaya-jember	7
4	Puspa Indah	Tuban-Surabaya-Malang	2
5	Mutiara Indah Murni	Surabaya-Tuban	20
6	Margo Joyo	Surabaya-Bojonegoro Surabaya-Tuban	32 14
7	Moedah	Surabaya-Bojonegoro Surabaya-Tuban Surabaya-Sembayat	12 19 11
8	Persatuan	Surabaya-Tuban	9
9	Rajawali Indah	Surabaya-Bojonegoro Bojonegoro-Surabaya-Malang	24 4
10	Widji	Surabaya-Bojonegoro Surabaya-Tuban Bojonegoro-Surabaya-Malang	20 13 3
11	Tentrem	Surabaya-Malang	6
12	Ladju	Jember-Surabaya-Bojonegoro	1
13	Armada Sakti	Surabaya-Paciran-Brondong	20
Jumlah total			264

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Tabel 1.3 P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Data Angkutan Kota dan pedesaan

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah	Yang jalan/ Beroperasi
1	Bus Kota Damri P8	TOW-Purabaya(Tol Panjang)	18	12
2	Bus Kota Damri P7	TOW-M.Sungkono-A.Yani-Purabaya	4	0
3	Bus Kota P6	TOW-Demak-Kupang-Purabaya	14	13
4	Bus Kota Damri P2	TOW-JMP-Raya Darmo-Purabaya	4	0
5	Bus Kota Damri Lyn L	TOW-Jembatan Merah	6	0
6	MPU Antar Kota	Surabaya-Lamongan-Babat	12	4
7	L.300	TOW-Gresik-Karang Cangkring	40	20
8	Lyn SG	Surabaya(JMP)-Gresik	164	122
9	Lyn PTG	Surabaya(P.Turi)-Gresik	104	88
10	Lyn O	TOW-Keputih	20	20
11	Taxi	-	10	10
Jumlah total			396	289

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Dari Tabel 1.1, Tabel 1.2, Tabel 1.3 dapat dilihat data jumlah kendaraan yang beroperasi baik bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), Bus Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) serta Angkutan Kota dan Pedesaan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon sejak tahun 1994 hingga tahun 2000. Namun setelah tahun 2000 jumlah bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) di Terminal Tambak Oso Wilangon perlahan mulai berkurang, hal tersebut dikarenakan banyaknya bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang pindah beroperasi ke Terminal Purabaya yang

letaknya berada di sebelah Selatan Kota Surabaya. Berikut adalah data bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon setelah tahun 2000 :

Tabel 1.4 P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon setelah tahun 2000

N o	Nama P.O	Jurusan	Jumlah	Yang jalan/ Beroperasi
1	Indonesia	Surabaya – Semarang	26	18
		Surabaya - Jepara	3	2
2	Jaya Utama	Surabaya – Semarang	14	2
		Surabaya-Cepu-Purwodadi	3	2
		Surabaya-Cepu	3	2
		Malang-Surabaya-Cepu	14	12
3	Margo Joyo	Surabaya-Cepu	18	8
4	Moedah	Surabaya-Cepu	7	2
5	Widji	Surabaya-Semarang	10	3
6	AKAS	Surabaya-Semarang	15	0
7	Sinar Mandiri	Surabaya-Semarang	33	0
8	Harapan Kita	Surabaya-Semarang	10	0
9	Sanjaya	Surabaya-Semarang	4	0
10	Setia Bakti	Surabaya-Semarang	2	0
11	Nusantara	Surabaya-Semarang	2	0
12	EZRI	Surabaya-Semarang	1	0
13	Medali Mas	Surabaya-Semarang	4	0
Jumlah total			169	51

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Selain data tabel 1.4 P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon setelah tahun 2000” terdapat data terbaru tahun 2013 P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP)

dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon dari UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon. Berikut adalah data tabel tersebut :

Tabel 1.5 P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon pada tahun 2013

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah Trayek	Jumlah Trayek yang Beroperasi
1	Jaya Utama	Surabaya – Semarang	2	2
		Malang-Surabaya-Cepu	15	11
		Surabaya-Purwodadi	5	2
2	Indonesia	Surabaya – Semarang	17	8
		Surabaya-Jepara	3	2
3	Widji	Surabaya – Semarang	6	3
4	Margo Joyo	Surabaya-Cepu	17	12
5	Moedah	Surabaya-Cepu	3	3
6	Dali Mas	Surabaya-Cepu	2	2
7	Dali Jaya	Surabaya-Cepu	1	1
Jumlah			70	46

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Dari data tabel 1.4 dan 1.5 dapat dilihat terjadinya penurunan bus yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon pada awal tahun 2000 hingga tahun 2013, hal tersebut tentunya berdampak menjadi sepiya Terminal Tambak Oso Wilangon, karena banyak penumpang bus AKAP yang beralih melakukan perjalanan di Terminal Purabaya. Hal inilah yang kemudian membuat Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) melakukan unjuk rasa pada tanggal 6 Februari 2012, unjuk rasa tersebut menuntut agar menginginkan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura

terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya dikembalikan lagi ke Terminal Oso Wilangon. Karena pada awalnya bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya adalah bus yang semestinya beroperasi di Terminal Oso Wilangon sejak dipindahkannya dari Terminal Angkutan Umum Jembatan Merah atau Sub Terminal Angkutan Umum Jayengrono pada tahun 1994. (sumber: wawancara dengan Darwanto staf Terminal Tambak Oso Wilangon). Kemudian pada tanggal 10 Februari 2012 Walikota Surabaya Ir. Tri Rismaharini menyurati Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan melalui surat Nomor 550/650/436.6.10/2012 yang isi surat tersebut sebagai berikut:

“Memperhatikan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/ Kota Pasal 2 (dua) ayat 4 (empat) huruf g lampiran b 187 angka 49 (empat puluh Sembilan) tentang Pemberian izin Trayek Angkutan Lintas Batas Negara dan Antar Kota Antar Provinsi sebagai kewenangan saudara, serta makin berkembangnya Kota Surabaya, maka Pemerintah Kota Surabaya bermaksud untuk melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum khususnya terhadap bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban-Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat/ tiba di Terminal Purabaya untuk dapatnya dialihkan keberangkatan/ kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW), maksud dari pengalihan dimaksud adalah agar manajemen sistem transp. Ortasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya lebih tertata dan kawasan tersebut dapat berkembang sehingga dapat mendorong pertumbuhan sector-sector lainnya.”

Sumber: Arsip Pemerintah Kota Surabaya

Selain menanggapi tuntutan unjuk rasa dari Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI), dipindahkannya beberapa trayek ke Terminal Tambak Oso Wilangon juga agar

terminal tersebut menjadi ramai. Berikut adalah pernyataan anggota DPRD Ketua Komisi C, Sachiroel Alim Anwar dalam sebuah wawancara media elektronik:

“ Kami ingin trayek bus dikembalikan seperti dulu. Harus ada evaluasi agar bus kembali berhenti di TOW,” kata Ketua Komisi C, Sachiroel Alim Anwar, Sabtu (25/06). “Mati surinya terminal ini tidak hanya berdampak pada penumpang. Tetapi mikrolet yang memiliki trayek pemberhentian di terminal inipun mengeluhkannya. Angkutan Kota itu juga jadi sepi penumpang dan berimbas pada pendapatannya. Sudah ada paguyuban mikrolet yang mengeluhkan ini pada kami. Intinya, kami juga tidak ingin TOW kondisinya seperti ini terus” (*Suarakawan, 25 Juni 2011*).

Sejalan dengan hal tersebut PLT Kadishub Kota Surabaya, Eddi mengatakan bahwa selama ini fungsi dan keberadaan Terminal Tambak Oso Wilangon masih kalah dengan Terminal Purabaya. Jika ingin merubah kondisi Terminal Tambak Oso Wilangon, maka perlu ada peraturan yang jelas dan tegas khususnya yang menyangkut rute bus antar Kota yang akan masuk ke Surabaya terutama yang datang dari arah barat, penambahan rute dari Oso Wilangon ini untuk menghidupkan kembali aktifitas di terminal Tambak Oso Wilangon agar situasinya ramai lagi (*Suarakawan, 2 November 2011*).

Namun hanya berselang beberapa hari sejak bus-bus tersebut dipindahkan masuk ke Terminal Tambak Oso Wilangon pada tanggal 1 mei 2012, sopir-sopir bus tersebut banyak yang berdemo, mereka menuntut untuk dikembalikan ke Terminal Purabaya. Berikut adalah berita mengenai sopir bus yang berdemo akibat pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon:

“ Gedung DPRD Surabaya di jalan Yos Sudarso, Surabaya, Jawa Timur, Jumat (5/5) didatangi ratusan sopir bus yang menjadi korban pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Ratusan sopir bus dari berbagai jurusan itu berangkat dengan membawa lima bus. Mereka meminta dewan untuk membatalkan keputusan pemerintah daerah yang mengalihkan trayek bus

tersebut. Para sopir memaksa agar diizinkan masuk ke Gedung DPRD. Namun hanya perwakilan sopir bus yang diperkenankan berdialog dengan anggota komisi C DPRD Surabaya” (*Radaronline, 5 May 2012*).

Para sopir bus tersebut memprotes terkait pengalihan trayek karena Terminal Tambak Oso Wilangon dinilai kurang siap menerima bus jurusan Semarang. Bahkan, menurut para sopir sejak trayek dipindahkan, jumlah penumpang berkurang karena jarak Terminal Tambak Oso Wilangon terlalu jauh dan fasilitas terminalnya masih minim (*Radaronline, 5 May 2012*).

Selain terjadinya demonstrasi penolakan kebijakan pemindahan trayek bus jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon oleh Pemerintah Kota Surabaya yang dilakukan oleh para sopir bus AKAP yang terkena kebijakan tersebut, berdasarkan hasil penelitian yang telah peneliti lakukan, ternyata terdapat dampak lain akibat demonstrasi yang dilakukan oleh para sopir bus AKAP tersebut, yaitu berupa dampak ekonomi dan sosial bagi Pemerintah Kota Surabaya, sopir bus dan P.O bus. berikut adalah data dari hasil penelitian tersebut:

Bagi pemerintah kota Surabaya:

- I. Berupa Penurunan PAD Terminal Tambak Oso Wilangon karena adanya penutupan Terminal Tambak Oso Wilangon oleh para sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang terkena kebijakan pemindahan trayek tersebut.
- I. Berupa biaya dengan dana 9,4 miliar pada tahun 2013 dan bertahap selama 5 tahun hingga 2017 yang totalnya mencapai 27 miliar yang

dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk perbaikan dan menambah fasilitas-fasilitas umum maupun penunjang di Terminal Tambak Oso Wilangon yang dituntut oleh para sopir bus AKAP melalui unjuk rasa.

- II. Biaya untuk masalah pembebasan lahan didaerah Terminal Tambak Oso Wilangon yang disewa oleh Maspion.

Sedangkan kerugian dari segi sosial yang dialami Pemerintah Kota Surabaya sesuai data wawancara diatas terdapat 2, yaitu :

- I. Unjuk rasa di Terminal Tambak Osowilangon dan DPRD Kota Surabaya dan pemberitaan disejumlah media masa.
- II. Tuntutan dari konsumen yang diwakili oleh YLPK Jawa Timur kepada Walikota Surabaya terhadap pengalihan trayek bus dari terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangon.

Bagi Sopir bus dan P.O bus:

Dari segi ekonomi berupa :

- I. Kerugian materil hingga ratusan juta karena terhentinya operasional bus akibat dari pemogokan dan demonstrasi sopir-sopir bus.
- II. Kerugian ekonomi yang dialami P.O bus mencapai miliaran rupiah, karena ada banyak P.O bus yang terhenti

operasionalnya karena aksi demonstrasi dan pemogokan selama Sembilan hari sejak tanggal 1 Mei sampai 9 Mei 2012.

Dari segi sosial berupa :

- I. Mendapatkan protes dan keluhan dari para calon penumpang bus AKAP, dikarenakan sopir-sopir bus tersebut mogok beroperasi.
- II. Banyak P.O bus yang mendapatkan komplain dari para konsumen calon pengguna jasa bus AKAP akibat pemogokan operasional para sopir-sopir bus.

Melihat polemik kebijakan pemindahan beberapa trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon antara pemerintah Kota Surabaya dengan para sopir-sopir bus yang akan terkena kebijakan tersebut maka peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul : **“ANALISIS KEBIJAKAN TRANSPORTASI PUBLIK”** Terhadap Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon). Karena menurut Islamy (2002) agar suatu pelaksanaan kebijakan dapat berhasil maka birokrasi yang bertanggung jawab atas pelaksanaan kebijakan tersebut harus benar-benar memperhatikan tuntutan-tuntutan masyarakat yang terkena efek kebijakan itu (*beneficiaries*). Oleh karena itu, para pembuat kebijakan haruslah melakukan negosiasi secara langsung dengan masyarakat sebagai sasaran dari kebijakan yang akan dibuat.

A. Rumusan Masalah

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

1. Bagaimana kondisi obyektif Kebijakan Transportasi Publik di Kota Surabaya berdasarkan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon)?
2. Apa sajakah dampak Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) terhadap *stakeholder* (Pemerintah, Sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura, Masyarakat, Pemilik Operasional)?
3. Apa sajakah faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) ?

B. Tujuan Penelitian

1. Untuk mendeskripsikan dan menganalisis kondisi obyektif Kebijakan Transportasi Publik di Kota Surabaya berdasarkan Surat Walikota Surabaya

- No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan).
2. Untuk mengetahui dan menganalisis dampak Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan) terhadap *stakeholder* (Pemerintah, Sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura, Masyarakat, Pemilik Operasional).
 3. Untuk mengetahui dan menganalisis faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan).

C. Kontribusi Penelitian

Hasil dari penelitian ini nantinya diharapkan dapat memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Kontribusi Akademis

Sebagai wacana dan rujukan bagi penelitian selanjutnya dalam menganalisis pembuatan kebijakan Transportasi umum terutama pada pemindahan Terminal Bus.

2. Kontribusi Praktis

- a) Sebagai bahan masukan dan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam pembuatan dan analisis kebijakan perpindahan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- b) Sebagai bahan diskusi bagi akademisi, praktisi dan peminat administrasi publik khususnya kebijakan publik.

D. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini disesuaikan dengan peraturan yang telah ditetapkan oleh Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, yaitu sebagai berikut :

BAB I Pendahuluan

Bab ini akan membahas latar belakang penelitian mengenai argument yang mendasari penulis tertarik untuk menganalisis kebijakan Transportasi Publik tentang Pemandangan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Selain itu pada bab ini juga akan berisi rumusan masalah yang akan diteliti, tujuan peneliti, kontribusi peneliti dan sistematika penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka

Bab ini akan menguraikan landasan teori yang digunakan dalam penelitian ini. Terdapat satu teori utama yang digunakan oleh peneliti yang menjadi landasan penelitian yaitu teori Analisis Kebijakan Publik menurut William N. Dunn. Dan juga terdapat penjabaran tentang teori-teori yang berhubungan dengan pengertian-pengertian, karakteristik hingga strategi yang digunakan terkait dengan penelitian yang ingin diteliti.

BAB III Metode Penelitian

Bab ini akan membahas mengenai metode penelitian yang akan digunakan dalam penelitian ini yang meliputi: jenis penelitian, fokus penelitian, pemilihan lokasi dan situs penelitian, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, instrument penelitian, serta desain analisis data.

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan

Bab ini akan menguraikan hasil penelitian meliputi penyajian data dan analisis data yang diperoleh selama penelitian yang merupakan jawaban dari pertanyaan dalam rumusan masalah dengan alternatif penyelesaiannya.

BAB V Penutup

Bab ini berisi kesimpulan-kesimpulan yang didapatkan dari pembahasan dan hasil selama penelitian. Dalam bab ini juga akan diuraikan saran-saran yang sesuai dengan kesimpulan yang dicapai.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kebijakan publik dan Analisis Kebijakan Publik

1. Kebijakan

Istilah kebijakan (*policy*) seringkali penggunaannya saling dipertukarkan dengan istilah tujuan (*goals*), program, keputusan, undang-undang, ketentuan-ketentuan, usulan-usulan maupun rancangan-rancangan besar (Wahab, 1997: 2). Easton dalam Wahab (1999: 21) mendefinisikan kebijakan adalah “A *policy...consist of web of dicisions and actions that allocate...values*” (suatu kebijakan...terdiri atas serangkaian keputusan-keputusan dan tindakan untuk mengalokasikan...nilai-nilai). Sedangkan Fredrick dalam Islamy (2002: 17) menerangkan bahwa kebijakan itu adalah “... a *purposive course of action of person, group, or government within a given environmnet providing obstacles and opportunites which the policy was proposed to utilize and overcome in an effort to reach a goal or relize an objective or purpose*” (...serangkaian tindakan yang diusulkan seseorang, kelompok atau pemerintah dalam suatu lingkungan tertentu dengan menunjukan hambatan-hambatan dan kesempatan-kesempatan terhadap pelaksanaan usulan kebijakan tersebut dalam rangka mencapai tujuan tertentu).

Bedasarkan beberapa pengertian tentang kebijakan, dapat dipahami bahwa kebijakan adalah suatu ketetapan yang didalamnya terdapat prinsip-prinsip untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang dibuat secara terencana dan konsisten dalam mencapai tujuan tertentu. Sehingga dari kesimpulan tersebut peneliti menghubungkan dengan kebijakan pemindahan Terminal bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur pantura dari Terminal Bungurasih ke Terminal Tambak Osowilangun adalah suatu ketetapan yang didalamnya terdapat prinsip-prinsip dari Pemerintah Kota Surabaya untuk mengarahkan cara-cara bertindak yang terencana dalam mencapai tujuan tertentu.

2. Kebijakan Publik

Pengertian mengenai kebijakan publik dapat dilihat berdasarkan pendapat beberapa tokoh kebijakan publik. Salah satu tokohnya adalah Irfan Islamy, pengertian kebijakan publik oleh Islamy (1991: 20-21) yang mendefinisikan kebijakan publik sebagai serangkaian tindakan yang ditetapkan dan dilaksanakan atau tidak dilaksanakan oleh pemerintah yang mempunyai tujuan atau berorientasi pada tujuan tertentu demi kepentingan seluruh masyarakat. Islamy (1991: 20-21) juga menyimpulkan beberapa definisi kebijakan publik, antara lain sebagai berikut:

- a. Kebijakan publik itu dalam bentuk perdanannya berupa penetapan tindakan-tindakan pemerintah.
- b. Kebijakan publik itu tidak cukup hanya dinyatakan tetapi dilaksanakan dalam bentuk yang nyata.
- c. Kebijakan publik baik itu melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu itu mempunyai dan dilandasi dengan maksud dan tujuan tertentu.

- d. Kebijakan publik itu harus senantiasa ditunjukkan bagi kepentingan seluruh anggota masyarakat.

Sedangkan David Easton dalam Wahab (2001: 5-6) menerangkan bahwa ciri-ciri khusus yang melekat pada kebijakan negara bersumber pada kenyataan bahwa itu politik, yaitu para tetua adat, para tetua suku, para eksekutif, para legislative, para hakim, para administrator, para monarki dan sebagainya. Mereka adalah orang-orang yang terlibat dalam urusan-urusan politik dan berhak untuk mengambil tindakan-tindakan yang masih berada dalam batas-batas peran dan kewenangan mereka. Menurut David Easton dalam Wahab (2001: 6-7) kebijakan negara memiliki ciri-ciri diantaranya sebagai berikut:

- a. Kebijakan negara lebih merupakan tindakan yang mengarah pada tujuan dari pada sebagai perilaku atau tindakan yang serba acak dan kebetulan.
- b. 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.
- c. Kebijakan bersangkutan paut dengan apa yang senyatanya dilakukan pemerintah dalam bidang-bidang tertentu, misalnya dalam mengatur perdagangan, mengendalikan inflasi, atau menggalakkan program perumahan rakyat bagi golongan masyarakat berpenghasilan rendah dan bukan hanya sekedar apa yang ingin dilakukan oleh pemerintah dalam bidang tersebut.

- d. Kebijakan negara mungkin berbentuk positif, mungkin pula negative.

Bedasarkan pengertian kebijakan publik tersebut dapat dipahami bahwa kebijakan publik dibuat oleh para aktor yang memiliki suatu tujuan untuk memperhatikan ataupun menyelesaikan permasalahan yang ada di masyarakat. Dapat dihubungkan bahwa kebijakan pemindahan Terminal bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur pantura dari Terminal Bungurasih ke Terminal Tambak Osowilangun dibuat oleh para aktor kebijakan yaitu Pemerintah kota Surabaya yang bertujuan untuk memperhatikan ataupun menyelesaikan permasalahan yang ada.

3. Tahap - Tahap Kebijakan

Agar dapat menganalisis kebijakan, seorang analisis kebijakan harus mengetahui siklus atau tahap-tahap dalam proses pembuatan kebijakan. Hal ini dapat berguna bagi peneliti untuk mengetahui bagaimana tahap-tahap dalam proses proses kebijakan dibuat. Menurut Dunn (1999: 24) tahap-tahap dalam proses pembuatan kebijakan adalah sebagai berikut:

- a. Penyusunan Agenda

Dalam penyusunan agenda kebijakan dimulai ketika para pejabat yang dipilih dalam pembuatan kebijakan menyadari adanya masalah publik yang memerlukan intervensi dari Negara mengatasi masalah tersebut kemudian mengangkatnya menjadi isu publik.

- b. Formulasi Kebijakan

Formulasi kebijakan melibatkan para pejabat yang memiliki otoritas politik untuk membuat kebijakan publik. Formulasi kebijakan adalah proses politik untuk menentukan tindakan apa yang harus diambil oleh pemerintah untuk mengatasi masalah publik tersebut.

c. Adopsi Kebijakan

Adopsi kebijakan adalah ketika konsensus di antara direktur lembaga atau keputusan peradilan tercapai, maka rancangan kebijakan dapat diartifikasikan atau diadopsi menjadi kebijakan publik yang selanjutnya dapat diimplementasikan di lapangan.

d. Implementasi kebijakan

Implementasi kebijakan adalah sebuah proses untuk mentransformasikan keputusan ke dalam tindakan. Suatu kebijakan dapat dikatakan berhasil jika implementasi kebijakan dapat mentransformasikan tujuan dan sasaran ke dalam hasil atau kinerja kebijakan. Namun tidak menutup kemungkinan jika implementasi kebijakan dapat berubah hal ini dikarenakan adanya perubahan keadaan sehingga diantisipasi oleh pengambil kebijakan, hal ini juga dikarenakan perumusan dan implementasi kebijakan yang sering berjalan linier.

e. Penilaian kebijakan

Penilaian kebijakan berfungsi untuk mengevaluasi suatu kebijakan, dimana proses evaluasi dapat dilakukan secara vertikal oleh pemimpin eksekutif, secara internal oleh lembaga implementasi, secara horizontal

oleh lembaga-lembaga pengawas publik, atau secara eksternal oleh parlemen, para akademisi, media massa, tokoh masyarakat serta masyarakat itu sendiri yang menjadi sasaran dari kebijakan tersebut.

4. Analisis Kebijakan

Untuk menganalisis suatu kebijakan perlu adanya suatu teori Analisis Kebijakan dari beberapa tokoh ahli. Teori tersebut nantinya juga dapat dijadikan landasan teori oleh peneliti sebagai pisau analisis pemindahan terminal dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun menurut Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012. Berikut adalah pemahaman tentang beberapa analisis kebijakan analisis Kebijakan menurut E.S. Quade dalam Dunn (2000: 95) adalah:

Suatu bentuk analisis yang menghasilkan dan menyajikan informasi sedemikian rupa sehingga dapat memberi landasan dari para pembuat kebijakan dalam membuat keputusan.... Dalam analisis kebijakan, kata analisis digunakan dalam pengertian yang paling umum; termasuk penggunaan intuisi dan pengungkapan pendapat dan mencakup tidak hanya pengujian kebijakan dengan memilah-memilihkannya kedalam sejumlah komponen-komponen tetapi juga perancangan dan sintesis alternatif-alternatif baru. Kegiatan-kegiatan yang tercakup dapat direntangkan mulai penelitian untuk menjelaskan atau memberikan pandangan-pandangan terhadap isu-isu atau masalah-masalah yang terantisipasi sampai mengevaluasi suatu program yang lengkap.

Pengertian lain tentang analisis kebijakan menurut Williams dalam

Dunn (2000: 118) adalah:

Merupakan suatu alat untuk mensintesis informasi untuk dipakai dalam merumuskan alternatif dan preferensi kebijakan yang dinyatakan secara komparatif, diramalkan dalam bahasa kuantitatif dan kualitatif sebagai landasan atau penuntun dalam pengambilan keputusan kebijakan; secara konseptual tidak termasuk mengumpulkan informasi.

Sedangkan menurut Dunn (2000: 23) “analisis kebijakan dilakukan untuk menciptakan, secara kritis menilai, serta mengkomunikasikan pengetahuan yang relevan dengan kebijakan dalam satu atau lebih tahap proses pembuatan kebijakan”. Sehingga dapat dipahami bahwa analisis kebijakan adalah suatu analisis berupa data informasi dari sebuah kebijakan untuk menguji lalu memberikan pandangan-pandangan lain terhadap isu-isu atau masalah-masalah akibat dampak dari kebijakan tersebut. Sedangkan dalam menganalisis kebijakan tentunya terdapat proses-proses dalam menganalisis kebijakan. Dunn (2000: 22-23) menjelaskan tentang “proses analisis kebijakan adalah suatu serangkaian aktivitas *intelektual* yang dilakukan didalam proses kegiatan yang pada dasarnya bersifat *politis*”. Aktivitas *politis* inilah yang dijelaskan sebagai proses pembuatan kebijakan dan divisualisasikan sebagai serangkaian tahap yang saling bergantung yang diatur menurut urutan waktu: penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilaian kebijakan.

Dunn (2000: 21) menyebutkan terdapat lima proses dalam analisis kebijakan, yaitu:

a. Perumusan masalah (definisi)

Perumusan masalah berguna untuk menghasilkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan.

b. Peramalan (prediksi)

Peramalan menyediakan informasi mengenai konsekuensi di masa mendatang dari penerapan alternative kebijakan, termasuk tidak melakukan sesuatu.

c. Rekomendasi (preskripsi)

Rekomendasi dilakukan untuk menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relatif dari konsekuensi di masa depan dari suatu pemecahan masalah.

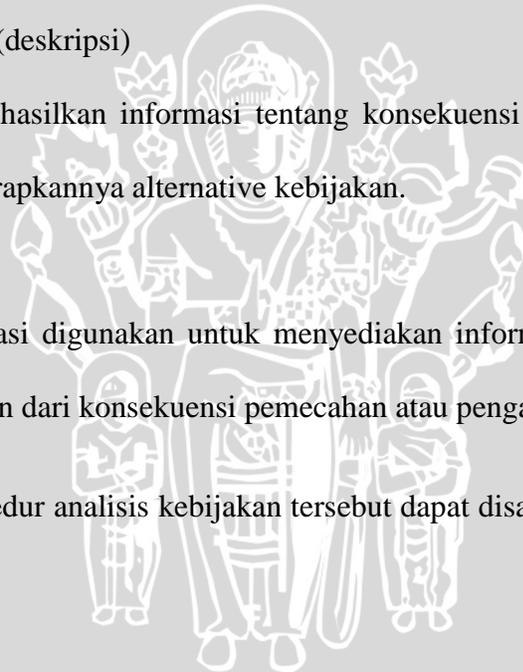
d. Pemantauan (deskripsi)

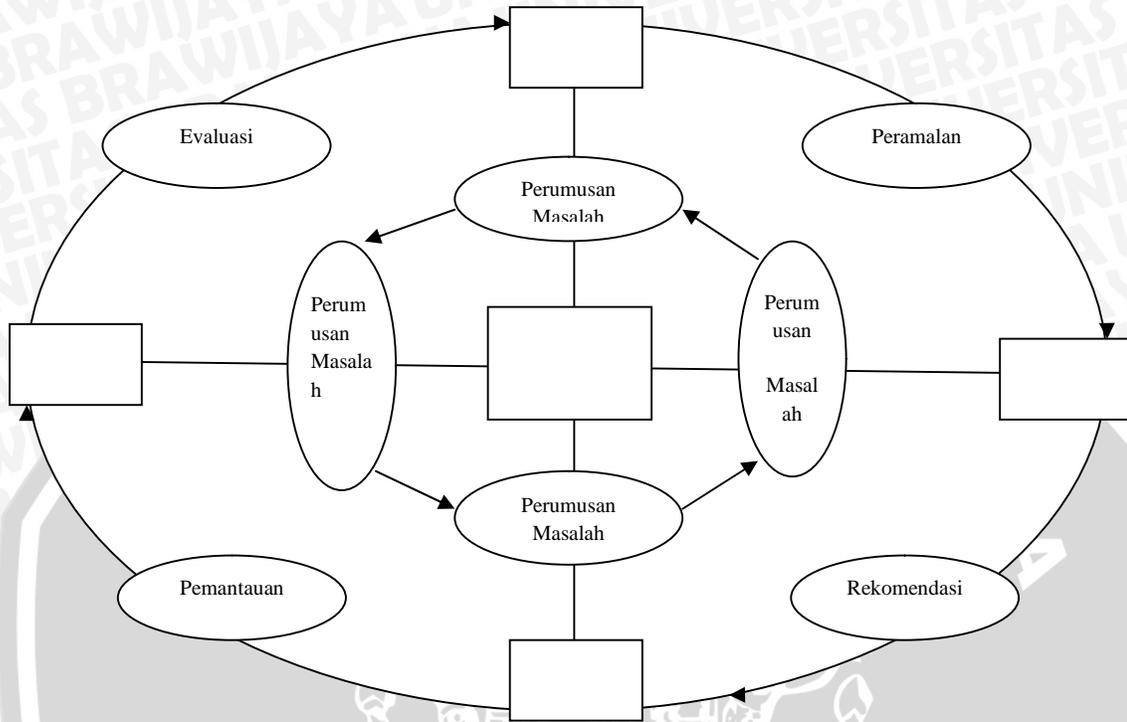
Menghasilkan informasi tentang konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternative kebijakan.

e. Evaluasi

Evaluasi digunakan untuk menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan atau pengatasan masalah.

Kelima prosedur analisis kebijakan tersebut dapat disajikan dalam gambar berikut:





Gambar 1.2 Lima Prosedur Analisis Kebijakan

Sumber: William N. Dunn (2000: 19) dalam buku Pengantar Analisis Kebijakan Publik

Gambar tersebut menerangkan bagaimana seorang analisis kebijakan menganalisis suatu kebijakan melalui proses analisis kebijakan, dimana tanda panah yang menghubungkan tiap komponen informasi menggambarkan proses dinamis di mana satu tipe informasi dipindahkan ke informasi lain.

5. Bentuk- bentuk Analisis Kebijakan

Menurut Dunn (2000: 117-123) terdapat tiga bentuk analisis kebijakan, antara lain:

- a. Analisis Kebijakan Prospektif

Analisis kebijakan prospektif yang berupa produksi dan transformasi informasi sebelum aksi kebijakan dimulai dan diimplementasikan yang cenderung mencari cara beroprasinya para ekonom, analisis sistem, dan peneliti operasi.

b. Analisis Kebijakan Retrospektif

Analisis kebijakan retrospektif sebagai penciptaan dan transformasi informasi sesudah aksi kebijakan dilakukan. Analisis kebijakan retrospektif mencakup tiga tipe kegiatan, yaitu:

- 1) Analisis yang berorientasi pada disiplin (*Discipline-oriented analysts*) ialah kelompok yang sebagian besar terdiri dari para ilmuwan politik dan sosiologi, terutama berusaha untuk mengembangkan dan menguji teori yang didasarkan pada teori dan menerangkan sebab-sebab dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan. Namun kelompok ini jarang berusaha untuk mengidentifikasi tujuan-tujuan dan sasaran spesifik dari para pembuat kebijakan dan tidak melakukan usaha apa pun untuk membedakan variabel-variabel kebijakan.
- 2) Analisis yang berorientasi pada masalah (*Problem-oriented analysts*) ialah kelompok yang sebagian besar terdiri dari para ilmuwan politik dan sosiologi, dan berusaha untuk menerangkan sebab-sebab dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan. Namun para analisis berorientasi pada masalah ini kurang “menaruh” perhatian

pada pengembangan dan pengujian teori-teori yang dianggap penting di dalam disiplin ilmu sosial, tetapi lebih menaruh perhatian pada identifikasi variabel-variabel yang dapat dimanipulasi oleh para pembuat kebijakan untuk mengatasi masalah.

- 3) Analisis yang berorientasi pada aplikasi (*Applications-oriented analysts*) ialah kelompok yang mencakup ilmuwan politik, sosiologi dan juga orang-orang dari bidang professional pekerjaan social (*social work*), administrasi publik dan juga bidang studi sejenis. Kelompok ini berusaha untuk menerangkan sebab dan konsekuensi kebijakan-kebijakan dan program publik, tetapi tidak menaruh perhatian terhadap pengembangan dan pengujian teori-teori dasar. Kelompok ini menaruh perhatian kepada variabel-variabel kebijakan, identifikasi tujuan dan sasaran kebijakan dari para pembuat kebijakan dan pelaku kebijakan.

c. Analisis Kebijakan yang Terinteraksi

Menurut Janet A. Weiss dalam Dunn (2000: 123), analisis kebijakan yang terinteraksi merupakan bentuk analisis yang mengombinasikan gaya operasi para praktisi yang menaruh perhatian pada penciptaan dan transformasi informasi sebelum dan sesudah kebijakan diambil. Analisis kebijakan yang terintegrasi tidak hanya mengharuskan para analis mengkaitkan tahap penyelidikan retrospektif dan prospektif,

tetapi juga menuntut para analis untuk secara terus menerus menghasilkan dan mentransformasikan informasi setiap saat. Hal ini berarti bahwa para analis dapat terlibat dalam transformasi komponen-komponen kebijakan searah dengan putaran jarum jam berulang kali sebelum akhirnya pemecahan masalah kebijakan yang memuaskan ditemukan. Analisis kebijakan yang terintegrasi dengan begitu bersifat terus menerus, berulang-ulang tanpa ujung, paling tidak dalam prinsipnya.

Dari beberapa pendapat yang dikemukakan oleh para ahli mengenai bentuk-bentuk analisis kebijakan, maka peneliti bermaksud untuk memakai bentuk *analisis kebijakan Retrospektif* (Analisis yang berorientasi pada aplikasi). Dimana bentuk analisis kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi) sebagai penciptaan dan transformasi informasi sesudah aksi kebijakan dilakukan dan juga karena kelompok ini mempunyai kesamaan dengan bidang yang peneliti ambil yaitu administrasi publik. Selanjutnya informasi kebijakan tersebut dipakai untuk memilih alternatif-alternatif pilihan kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan) yang ingin diambil berdasarkan pertimbangan kecenderungan terhadap suatu permasalahan atau fenomena tertentu. Sehingga diharapkan hal ini akan membantu menuntun dalam memutuskan suatu pilihan kebijakan dari sekian banyak alternatif.

6. Implementasi Kebijakan Publik

Setelah mengetahui tentang analisis kebijakan publik, selanjutnya seorang analisis juga harus mengetahui apa itu implementasi kebijakan publik. Implementasi menurut Mazmanian dan Sabatier dalam Wahab (2005: 68) menjelaskan implementasi itu adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan pengadilan. Sedangkan menurut Grindle dalam Wahab (2005: 59) implementasi kebijaksanaan sesungguhnya bukan sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan-keputusan politik ke dalam prosedur-prosedur rutin lewat saluran-saluran birokrasi, melainkan lebih dari itu, ia menyangkut masalah konflik, keputusan, dan siapa yang memperoleh apa dari suatu kebijakan oleh sebab itu tidak salah jika dikatakan implementasi kebijakan merupakan aspek yang penting dari keseluruhan proses kebijakan.

Jika peneliti menghubungkan antara pengertian implementasi menurut Mazmanian dan Sabatier dalam penelitian yang sedang diteliti, yaitu tentang kebijakan Walikota Surabaya terhadap Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan, tentunya ada sebuah implementasi kebijakan, dimana implementasi kebijakan tersebut berupa surat perintah dari Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan. dan keputusan

eksekutifnya adalah pelaksanaan kebijakan Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan pada tanggal 1 Mei 2012, dimana bus AKDP (Antar Kota Antar Provinsi) dilarang beroperasi di Terminal Purabaya dan dialihkan ke Terminal Tambak Oso Wilangan.

6.1 Faktor yang mempengaruhi Implementasi Kebijakan

a. Faktor Penghambat

Tidak semua program yang diimplementasikan dapat berlangsung mulus dan efektif, tentunya ada kendala-kendala yang menghambat suatu kebijakan tersebut. Gejala-gejala tersebut menurut Dunsir dalam Wahab (2005: 61) dinamakan sebagai *implementation gap*, yaitu suatu keadaan dimana dalam proses kebijakan selalu akan terbuka kemungkinan terjadinya perbedaan yang diharapkan (direncanakan) oleh pembuat kebijakan dengan apa yang senyatanya dicapai (sebagai hasil atau prestasi dari pelaksanaan kebijakan). Kebijakan dapat memiliki resiko untuk gagal biasanya disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu: 1) pelaksanaannya memang jelek (*bad execution*), dalam arti pelaksana tidak memiliki keahlian sesuai dengan tuntutan kebijakan, untuk menguasai medan sasaran kebijakan dan pengetahuan mereka tentang isi kebijakan belum mereka kuasai; 2) kebijakannya sendiri tidak mencerminkan kepentingan rakyat dan hanya sasaran yang ingin dicapai atau memang kebijakannya jelek (*bad policy*);

3) karena tidak sesuai dengan harapan rakyat maka kebijakan tersebut bernasip jelek (*bad luck*) (Wahab, 1997:48).

Bedasarkan hal-hal yang dapat menyebabkan kegagalan dalam pelaksanaan kebijakan tersebut, maka dapat diketahui bahwa sejak dalam pembentukan kebijakan tersebut tidak selalu disebabkan oleh kelemahan atau tidak kemampuan pelaksanaan atau administrator, melainkan dapat disebabkan oleh pembentukan kebijaka yang kurang bagus.

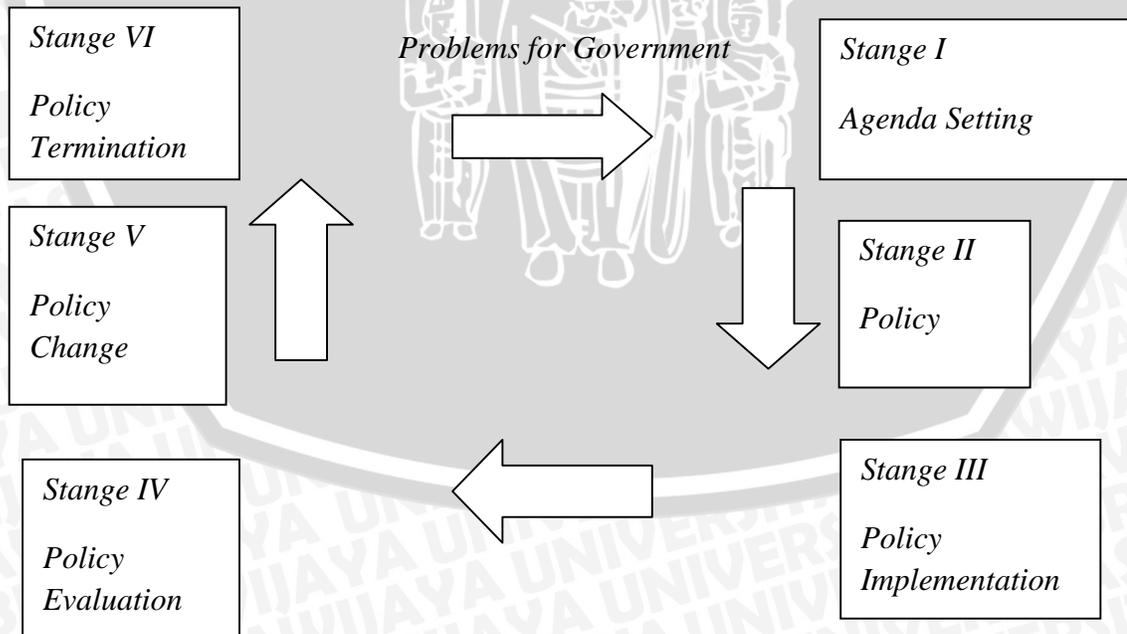
b. Faktor pendukung

Selain faktor penghambat kebijaka, terdapat juga faktor-faktor pendukung dalam implementasi kebijakan. Menurut Anderson dalam Wahab (2005: 56) menjelaskan faktor-faktor pendukung implementasi kebijakana yang antara lain sebagai berikut:

1. Anggota masyarakat respek terhadap otoritas-otoritas dan keputusan-keputusan badan pemerintah.
2. Adanya kesadaran untuk menerima kebijakan yang dibuat oleh pemerintah.
3. Adanya keyakinan bahwa kebijakan tersebut membawa dampak positif dalam menyelesaikan permasalahan yang ada di masyarakat.

7. Perubahan Kebijakan (*Policy Change*)

Policy Change atau yang biasa disebut perubahan kebijakan publik dilakukan setelah adanya evaluasi. Perubahan kebijakan publik adalah sesuatu yang dinamis dengan mengikuti perubahan yang didorong oleh perubahan lingkungan diluar maupun dari dalam organisasi tersebut. Sedangkan Lester dan Joseph menggambarkan adanya “*The Policy Cycle* ” dimana siklus pembuatan kebijakan tersebut mempunyai 6 tahap, dan tahap kelima diisi oleh *Policy Change* setelah adanya *Policy Evaluation* atau evaluasi kebijakan, dimana *Policy Change* berfungsi untuk menyusun penyempurnaan kebijakan setelah adanya evaluasi kebijakan. Berikut adalah gambar Siklus “*The Policy Cycle*” oleh Lester dan Joseph:



Gambar 3 The Policy Cycle

Sumber: James P. Lester and Joseph (2000)

Dimana dalam penelitian ini peneliti menghubungkan adanya perubahan kebijakan (*Policy Change*) setelah diputuskannya pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon melalui Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012. Namun setelah Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tersebut dilakukan, terjadi demonstrasi dan tuntutan dari para sopir bus yang terkena kebijakan tersebut. Mereka menginginkan dikembalikan lagi ke Terminal Purabaya sampai sarana dan prasarana Terminal Tambak Osowilangon dibenahi.

B. Transportasi Publik

1. Pengertian Transportasi

Transportasi berasal dari kata latin yaitu "*transportare*" dimana kata "*trans*" berarti seberang atau sebelah lain sedangkan "*portare*" berarti mengangkut atau membawa. Sedangkan menurut Kamaluddin (1987: 9) mendefinisikan "transportasi sebagai usaha mengangkut atau membawa barang dan atau jasa penumpang dari (sesuatu)sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lain". Jadi dapat disimpulkan makna dari transportasi ialah mengangkut atau membawa sesuatu dari suatu tempat ke tempat lain atau seberang. Dalam angkutan jalan raya (*road transportation*) terdapat empat unsur, yaitu:

- a. Jalan, sebagai basis penting alat angkutan untuk dapat bergerak,
 - b. Alat angkutan, merupakan unsur penting lain agar proses transportasi dapat terlaksana,
 - c. Tenaga penggerak, dimaksudkan pada bahan yang dapat menyebabkan alat transportasi dapat bergerak atau berjalan,
 - d. Tempat pemberhentian (terminal), merupakan tempat dimana alat angkutan tersebut berangkat dan berhenti sebagai tujuan akhir.
- (Sumber: Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993. “tentang Angkutan Jalan)

Selain empat unsur tersebut, terdapat hal penting lainnya dalam transportasi yaitu koordinasi dalam pengoperasian. Menurut Bigham dan Roberts dalam Kamaluddin (1987: 119), mengemukakan bahwa koordinasi transportasi adalah “sebagai suatu pengaturan secara organisasi dimana berbagai perusahaan angkutan, baik sejenis maupun tidak sejenis memberikan jasa transportasi secara terpadu”. Sedangkan menurut Fair dan Williams dalam Kamaluddin (1987: 118), mengartikan koordinasi transportasi sebagai tindakan kooperatif untuk kepentingan bersama dari berbagai perusahaan angkutan dalam hubungan dengan hal *operating* tertentu tanpa adanya peleburan (unifikasi) atas milik perusahaan di bawah satu manajemen. Jadi koordinasi dalam hal ini merupakan suatu pengaturan secara khusus yang dilakukan bersama diantara perusahaan-perusahaan angkutan yang ditunjuk untuk memungkinkan mereka menurunkan ongkos beroperasi atau memperbaiki jasa yang akan diberikan kepada masyarakat.

Menurut Kamaluddin (2003: 112-113) Terdapat empat bentuk yang dapat digunakan dalam koordinasi transportasi, yaitu:

- a. Kerjasama sukarela yaitu koordinasi di antara berbagai perusahaan angkutan yang dicapai melalui kerjasama, persetujuan dan kemauan bersama diantara mereka. Aturan yang pengaturannya adalah berdasarkan kesempatan yang dibuat mereka bersama.
- b. Koordinasi menurut undang-undang, koordinasi ini dicapai dengan adanya keputusan atau ketentuan resmi. Ketentuan ini bisa dibuat untuk mengatur tarif angkutan, alokasi trafik dan alokasi rute atau trayek, mengatur sumber-sumber financial atau dapat memaksa perusahaan-perusahaan angkutan mengkoordinir kegiatan mereka. Ketentuan resmi ini dibuat oleh pemerintah yang memiliki kewenangan untuk mengatur hal tersebut dengan tujuan kebaikan dalam operasional transportasi diwilayah tersebut.
- c. Koordinasi melalui pemilikan pemerintahan, bentuk ini untuk menghindari munculnya konflik kepentingan, tindakan kontroversional, persaingan yang mematikan. Kondisi negatif ini terjadi karena pemilikan dan manajemen yang majemuk dan beranekaragam. Campur tangan pemerintah diharapkan bisa meminimallisir pertentangan dan konflik. Dengan besarnya otoritas pemerintah, dalam penentuan tarif dan pengembangan alat transportasi bisa direncanakan secara sistematis dengan orientasi kepada kepentingan umum. Namun kelemahan dari bentuk koordinasi ini memungkinkan terjadinya pemborosan, inefisiensi, korupsi dan kolusi.

- d. Koordinasi melalui ketergantungan, koordinasi juga dapat dilakukan dengan menciptakan ketergantungan semua jenis dan alat transportasi dipercayakan kepada satu perusahaan pengangkut yang terbesar dan secara *financial* sangat kuat, missal pada suatu wilayah semua perusahaan-perusahaan transportasi jalan raya, transportasi air/sungai dan transportasi udara local dapat tergantung kepada perusahaan angkutan Kereta Api.

Dari pemaparan tentang empat koordinasi tersebut, peneliti memakai koordinasi menurut undang-undang untuk menganalisis Surat Walikota Surabaya No.550/650/436.6.10/2012. Dimana Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tersebut menjadi kebijakan Pemindahan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowalangun. Karena koordinasi tersebut sama dengan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 yang isi surat tersebut dibuat untuk mengatur alokasi trayek atau rute bus dari Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowalangun.

2. Fungsi Pengangkutan

Agar dapat menunjang kegiatan dan perkembangan ekonomi perlu adanya transportasi untuk mendistribusikan barang dan jasa. Pengangkutan berfungsi sebagai faktor penunjang dan perangsang pembangunan (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi. Fasilitas pengangkutan harus dibangun mendahului proyek-proyek pembangunan lainnya, seperti jalan raya, terminal, dermaga guna melancarkan kegiatan pengangkutan

barang dan jasa. Jika kegiatan ekonomi telah berjalan, maka jasa angkutan perlu terus tersedia untuk menunjang kegiatan-kegiatan tersebut. Demikianlah fungsi pengangkutan tersebut untuk menunjang pembangunan, merangsang, dan melayani perkembangan ekonomi.

3. Manfaat Pengangkutan

Pengangkutan bukanlah tujuan, melainkan sarana untuk mencapai tujuan. Sementara itu, kegiatan masyarakat sehari-hari bersangkut-paut dengan produksi barang dan jasa untuk mencukupi kebutuhannya yang beraneka ragam. Oleh karenanya manfaat pengangkutan dapat dilihat dari berbagai segi kehidupan masyarakat yang dapat dikelompokkan sebagai berikut:

a. Manfaat Ekonomi

Kegiatan ekonomi bertujuan memenuhi kebutuhan manusia dengan menciptakan manfaat. Dan agar manfaat itu dapat sampai kesemua orang, perlu adanya transportasi untuk mengangkut ataupun mendistribusikan kegiatan perekonomian. Sementara itu, menurut Schumer dalam Nasution (2004: 21) menjelaskan manfaat transportasi dalam pertukaran barang menimbulkan pengaruh, yaitu:

- 1) Pertukaran barang pada umumnya merupakan transaksi dagang antara dua kelompok penjual dan pembeli. Tanpa adanya pengangkutan maka kedua kelompok masyarakat tersebut bersama-sama berada hanya dalam satu kelompok kecil sehingga keuntungan perdagangan hanya terbatas.
- 2) Persediaan barang dan jasa di pasar yang berbeda-beda dapat disamakan.

- 3) Kemampuan untuk memindahkan barang dari suatu tempat yang mempunyai persediaan banyak ke tempat yang langka akan barang tersebut cenderung menyamakan harga barang yang bersangkutan.
- 4) Saat wilayah persediaan meluas, persaingan antara penjual meningkat dan harga cenderung akan bertahan pada suatu tingkatan yang wajar.
- 5) Spesialisasi dalam kegiatan ekonomi dimudahkan dan didukung.
- 6) Pertukaran barang antar kelompok masyarakat menimbulkan komunikasi antara orang yang terlibat dalam hubungan dagang.
- 7) Harga suatu barang diberbagai tempat dapat diseragamkan.

Dapat disimpulkan manfaat pengangkutan dalam ekonomi adalah menjadi salah satu jenis kegiatan yang menyangkut peningkatan kebutuhan manusia dengan mengubah letak geografis orang maupun barang.

b. Manfaat Sosial

Manusia pada umumnya hidup bermasyarakat dan berusaha hidup selaras satu sama lain, untuk kepentingan hubungan social tersebut pengangkutan sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan, antara lain (a) pelayanan untuk perorangan maupun kelompok, (b) pertukaran ataupun penyampaian informasi, (c) perjalanan untuk rekreasi, (d) perluasan jangkauan perjalanan social, (e) pemendekan jarak antar rumah dan tempat kerja, (f) bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan pendudukan menjadi kelompok yang lebih kecil.

c. Manfaat Politis dan Keamanan

Schumer (dalam Nasution 2004: 22) menyebutkan beberapa manfaat politis pengangkutan yang dapat berlaku bagi Negara manapun, yaitu:

- 1) Pengangkutan menciptakan persatuan dan kesatuan nasional yang semakin kuat dengan meniadakan isolasi.
- 2) Pengangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah suatu Negara.
- 3) Keamanan Negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki mungkin bergantung sekali pada pengangkutan yang efisien yang memudahkan kemampuan dan ketahanan nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang.
- 4) System pengangkutan yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah yang mengalami bencana alam.

d. Manfaat Kewilayahan

Pada penjelasan sebelumnya telah diungkapkan bahwa barang atau orang berpindah atau bergerak dari tempat asal ke tempat tujuan karena adanya maksud dan daya tarik di tempat tujuan atau kebutuhan mengatasi rintangan alami. Hal tersebut menandakan adanya kesenjangan jarak antara tempat asal dan tempat tujuan. Untuk mengatasi kesenjangan ini dibutuhkan pengangkutan. Inilah yang manfaat transportasi ataupun pengangkutan untuk kewilayahan. Transportasi ataupun pengangkutan dapat memperpendek jarak

maupun mempersingkat waktu sehingga jarak yang ditempuh untuk kewilayah tersebut menjadi singkat.

4. Proses Perencanaan Transportasi

Untuk menjalankan transportasi yang baik tentunya diperlukan proses perencanaan transportasi agar tercapai tujuan yang optimal. Proses perencanaan transportasi merupakan kegiatan untuk memilih dan memutuskan alternatif-alternatif pilihan pengadaan transportasi. Dalam perencanaan transportasi memerlukan perhitungan awal dan analisis maupun evaluasi untung rugi yang berguna agar setiap pengambilan keputusan, tindakan dan kebijakan dalam transportasi tidak berakibat fatal.

Menurut Miro (2010: 9) mengidentifikasi proses perencanaan transportasi sebagai berikut:

- a. Memerlukan skala waktu dan pentahapan
- b. Memerlukan perhitungan dan analisis secara rasional
- c. Memerlukan proses perulangan (umpan balik)
- d. Memerlukan evaluasi untung-rugi
- e. Memerlukan kondisi mendukung seperti koordinasi, integrasi, dan fleksibel terhadap perkembangan.

Miro (2010: 7) juga menjelaskan beberapa tujuan pokok dari proses perencanaan transportasi, yaitu:

- a. Mencegah masalah yang tidak diinginkan yang diduga akan terjadi pada masa yang akan datang (tindakan preventif)
- b. Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada (*problem solving*)
- c. Melayani kebutuhan transportasi (*demand of transport*) seoptimum dan seimbang mungkin.
- d. Mempersiapkan tindakan/ kebijakan untuk tanggap pada keadaan di masa depan

- e. Mengoptimalkan penggunaan daya dukung (sumber daya) yang ada, guna mencakup penggunaan dana yang terbatas seoptimal mungkin, demi mencapai tujuan atau rencana yang maksimal (daya guna dan hasil yang tinggi).

Sehingga dapat dipahami bahwa proses perencanaan transportasi digunakan untuk mengantisipasi permasalahan-permasalahan dan mempersiapkan tindakan maupun kebijakan terhadap keadaan di masa mendatang. Begitu juga dengan Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pemindahan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun sebagai perencanaan transportasi yang digunakan untuk mengantisipasi permasalahan-permasalahan dan mempersiapkan tindakan karena Terminal Purabaya yang sudah *overload* dan perlu adanya penataan ulang transportasi di Kota Surabaya.

C. Terminal

1. Pengertian Terminal

Terminal menjadi salah satu bagian terpenting dalam transportasi, karena terminal adalah titik awal, titik antara atau titik akhir dari jalur gerak transportasi. Secara umum pengertian terminal adalah suatu wadah aktivitas yang merupakan sarana dan prasarana transportasi jalan untuk keperluan masuk/ keluar, menaikan/menurunkan penumpang, perpindahan intra atau antar moda transportasi, juga mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum (jurnal Harahap 2005: 12). Sedangkan pengertian terminal menurut Undang-undang no 14 tahun 1992 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terminal adalah

prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu wujud simpul jaringan transportasi. Sejalan dengan Undang-undang no 14 tahun 1992, menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no 41 tahun 1993, terminal adalah sarana transportasi untuk keperluan memuat dan menurunkan orang atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan satu simpul jaringan transportasi.

2. Fungsi Terminal

Fungsi terminal menjadi suatu hal yang sangat penting dalam menunjang sarana transportasi. Karena dengan tanpa adanya terminal maka angkutan transportasi akan sangat sulit untuk melakukan bongkar muat penumpang maupun barang. Selain itu terminal juga diperlukan untuk mengontrol masuk dan keluarnya angkutan transportasi. Menurut Juknis LLAJ (1995) fungsi terminal angkutan jalan dapat ditinjau dari 3 unsur, yaitu:

1) Fungsi terminal bagi penumpang

Adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda (kendaraan) ke moda (kendaraan) lain, tempat fasilitas-fasilitas informasi dan fasilitas parkir kendaraan pribadi.

2) Fungsi terminal bagi pemerintah

Adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pemungutan retribusi dan sebagai kendali kendaraan umum.

3) Fungsi terminal bagi operator/pengusaha

Adalah pengaturan operasi bus, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak bus dan sebagai fasilitas pangkalan.

Berdasarkan pengertian fungsi terminal yang dipaparkan oleh LLAJ, dapat disimpulkan fungsi terminal adalah untuk penyediaan sarana masuk dan keluar/mengatur bagi objek-objek yang akan digerakan, penumpang atau barang menuju atau meninggalkan sistem.

3. Jenis Terminal

Jenis terminal transportasi dapat dibedakan berdasarkan moda yang dilayani, yaitu: terminal moda angkutan darat, moda angkutan air, dan moda angkutan udara. Terminal moda angkutan air: pelabuhan sungai dan pelabuhan samudera dan moda angkutan udara adalah terminal pesawat udara, sedangkan terminal moda darat terdiri dari stasiun kereta api dan terminal transportasi jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia no. 43 tahun 1993, tentang prasarana dan lalu lintas jalan, membedakan terminal angkutan jalan raya menurut jenis angkutannya, yaitu:

- 1) Terminal penumpang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra/antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- 2) Terminal barang, adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra/antar moda transportasi

Keputusan Menteri Perhubungan no.31 tahun 1995 pasal 2, terminal penumpang terbagi menjadi 3 (tiga) tipe bagian terminal menurut skala pelayanannya, yaitu:

- I. Terminal penumpang tipe A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dan/atau angkutan lintas batas Negara, angkutan Antar Kota Dalam Propinsi (AKDP) angkutan kota dan angkutan pedesaan.
- II. Terminal penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan AKDP, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
- III. Terminal penumpang tipe C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan.

D. Pengertian Trayek

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia no. 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan Pasal 37 Ayat (1) Pengertian trayek tetap dan teratur adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dalam jaringan trayek secara tetap dan

teratur, dengan jadwal tetap atau tidak berjadwal. Sedangkan pengertian tidak dalam trayek adalah pelayanan angkutan yang dilakukan dengan tidak terikat dalam jaringan trayek tertentu dengan jadwal pengangkutan yang tidak teratur. Untuk pelayanan angkutan umum penumpang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek tetap dan teratur dilaksanakan dalam jaringan trayek, terdiri dari:

- a. Trayek lintas batas negara, yaitu trayek yang melalui batas negara.
 - b. Trayek antar kota antar provinsi, yaitu trayek yang melalui lebih dari satu provinsi.
 - c. Trayek antar kota dalam provinsi, yaitu trayek yang melalui antar daerah kota atau kabupaten dalam satu daerah provinsi.
 - d. Trayek kota, yaitu trayek seluruhnya berada dalam satu daerah kota atau trayek dalam daerah khusus Ibu kota Jakarta.
 - e. Trayek perkotaan, yaitu trayek yang melalui perbatasan daerah kota atau kabupaten dalam satu daerah provinsi atau melalui daerah provinsi yang berdekatan.
 - f. Trayek pedesaan, yaitu trayek yang seluruhnya berada di dalam satu daerah kabupaten.
 - g. Trayek perbatasan, yaitu trayek antar pedesaan yang berbatasan, yang seluruhnya berada didaerah provinsi atau antar provinsi.
- (dalam Said, 2006: 50)

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Dalam melakukan penelitian ilmiah diperlukan metode yang dipakai agar tujuan penelitian dapat tercapai. Menurut Kartono (1996: 20) memberikan pengertian terhadap metode penelitian adalah “cara-cara berpikir dan berbuat yang dipersiapkan dengan sebaik-baiknya untuk mengadakan penelitian dan untuk mencapai tujuan penelitian”. Dari definisi tersebut, dapat diketahui metode penelitian merupakan hal penting dalam menentukan ketepatan dan kebenaran data yang akan dikumpulkan, disamping sangat menentukan tercapainya tujuan yang telah ditetapkan.

Jenis penelitian yang dipakai dalam penelitian ini adalah jenis penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Menurut Bogdan dan Taylor dalam Maleong (2006: 3) metode deskriptif adalah prosedur penelitian yang menghasilkan data berupa kata-kata tertulis atau lisan dari orang-orang dan perilaku yang diamati. Penelitian deskriptif juga memiliki tujuan untuk menemukan gejala seadanya dilapangan serta menemukan hubungan antar gejala tersebut untuk kemudian ditindaklanjuti dengan analisa dan implementasi terhadap data gejala tersebut. Sedangkan Kirk dan Miller dalam Moleong (2006: 4) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif adalah “tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial secara fundamental bergantung pada pengamatan manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan

dengan ruang tersebut dalam bahasa dan peristilahannya”. Pendekatan kualitatif didasarkan pada upaya membangun pandangan mereka yang diteliti secara rinci, dan dibentuk dengan kata-kata berupa gambaran holistik dan rumit.

Penggunaan metode ini oleh peneliti dengan alasan peneliti ingin berusaha mendeskripsikan dan menganalisis Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon), serta memecahkan masalah dengan membandingkan persamaan dan perbedaan gejala, mengadakan klasifikasi gejala, menilai gejala, menetapkan standar dan menghubungkan gejala-gejala yang ditemukan. Atau secara ringkasnya metode deskriptif langkah-langkah representasi obyektif terhadap gejala-gejala yang terdapat pada masalah yang akan diteliti. Oleh karena itu penggunaan metode deskriptif ini memusatkan pada pemecahan masalah yang ada pada masa sekarang. Data-data dari gejala yang ditemukan dilapangan mula-mula disusun lalu diuraikan kemudian dianalisis serta menerima alternative pemecahan masalah.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah hal-hal yang dijadikan pusat penelitian terhadap masalah yang berkaitan dengan apa yang diteliti. Maksud ditetapkannya fokus penelitian menurut Moleong (2000: 1) adalah 1) agar dapat membatasi studi atau

dengan kata lain fokus penelitian dapat membatasi diri pada upaya menentukan teori-teori dasar, sehingga teori penelitian lainnya tidak dimanfaatkan lagi. 2) untuk memenuhi kriteria inklusi-eksklusi (masukan dan pengeluaran) suatu informasi yang diperoleh dilapangan. Dengan adanya fokus penelitian, maka seseorang dapat mengetahui data mana yang perlu diambil dari data-data yang sedang dikumpulkan. Dari penjelasan Maleong terhadap fokus penelitian dapat disimpulkan bahwa dengan menentukan fokus penelitian, maka akan memudahkan peneliti dalam mengambil atau mengumpulkan serta memilih data yang dilakukan dan mengelolanya, agar dapat menghasilkan suatu kesimpulan yang benar sesuai dengan permasalahan dan tujuan penelitian.

Adapun yang menjadi fokus peneliti adalah sebagai berikut :

1. Kondisi obyektif Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan), yang didalamnya meliputi :
 - a. Secara normatif
 - b. Secara Obyektif
2. Dampak yang terjadi setelah Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan) dikeluarkan terhadap *stakeholder*, yang didalamnya meliputi :

- a. Bagi Pemerintah yaitu dampak ekonomi dan sosial.
 - b. Bagi Sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura yaitu dampak ekonomi dan sosial dan sedangkan bagi P.O (Pemilik Operasional) yaitu dampak ekonomi.
 - c. Bagi Masyarakat konsumen pengguna jasa bus AKAP dan AKDP yaitu dampak persepsi dan ekspektasi.
3. Faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon), yang didalamnya meliputi :
- a. Persiapan fisik prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon.
 - b. Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon.

C. Lokasi dan Situs Penelitian

Yang dimaksud dengan lokasi penelitian dalam penelitian ini adalah tempat yang dipilih sebagai obyek penelitian untuk mendapatkan data yang valid. Pada penelitian yang menjadi lokasi penelitian adalah Kota Surabaya.

Kemudian yang dimaksud dengan situs penelitian adalah tempat dimana peneliti menangkap keadaan yang sebenarnya dari obyek yang diteliti. peneliti menetapkan dua syarat dalam situs penelitian, (1) berdasarkan lokasi penelitian dan

(2) berdasarkan asumsi awal peneliti mengenai *stakeholder* terkait kebijakan pengalihan Terminal bus dari Terminal Bungurasih ke Terminal Tambak Oso Wilangun, yaitu :

1. Terminal Purabaya alamat Jl. Mayjen Sutoyo, Waru Sidoarjo dan Terminal Tambak Oso Wilangun, alamat Jl. Raya Tambak Oso Wilangun, Buntaran, Asemrowo, nomor telpon +62.31.7491268, fax:0318662496, kode pos :60184. Adapun alasan peneliti memilih lokasi tersebut karena :
 - a. Terminal Bungurasih adalah Terminal dimana Terminal tersebut menjadi pangkalan awal Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) sebelum akan di pindah.
 - b. Terminal Tambak Oso Wilangun adalah Terminal dimana Terminal tersebut menjadi rencana pemindahan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya.
2. Dinas Perhubungan Kota Surabaya alamat Jalan Duku Menanggal No. 1 Surabaya, Nomor Telepon (031) 8295335, 8295324 dan LLAJ sebagai pihak yang memiliki wewenang izin trayek kepada Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura.
3. PO (Pemilik Operasional) dan supir Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), serta para penumpang Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), sebagai pihak yang terkena dampak kebijakan.

Peneliti memilih penelitian berdasarkan *stakeholder* terkait kebijakan tersebut agar dapat mempertimbangkan ke obyektifan data yang diperoleh baik dari sudut pandang pembuat kebijakan maupun dari sudut pandang pihak-pihak yang terkena dampak kebijakan tersebut.

D. Sumber Data

Sumber data adalah faktor yang penting dalam metode pengumpulan data.

Yang dimaksud dengan sumber data dalam penelitian ini adalah:

1. Orang atau informan

Orang atau informan yang dipilih untuk memperoleh data-data maupun informasi yang diperlukan sesuai dengan fokus peneliti yang telah ditetapkan.

Orang atau informan yang dimaksud oleh peneliti adalah orang-orang atau informan yang terlibat dalam kebijakan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangun dan yang terkena kebijakan Surat Keputusan tersebut.

2. Peristiwa

Peristiwa-peristiwa yang terjadi dalam kebijakan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangun.

3. Dokumentasi

Dokumentasi (hal atau benda) berupa dokumen-dokumen, arsip-arsip, data-data statistik laporan-laporan atau catatan-catatan mengenai Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangun.

Terdapat dua jenis sumber data , yaitu :

a. Data Primer

Adalah data yang diperoleh peneliti secara langsung dari sumbernya, sumber tersebut diperoleh dari informan yang berhubungan dengan obyek peneliti meliputi observasi (pengamatan) serta wawancara mendalam dengan aparat pemerintahan yaitu pejabat yang berada di dinas terkait kebijakan tersebut. Wawancara juga dilakukan kepada pihak-pihak yang terkena dampak kebijakan seperti ORGANDA sebagai perwakilan P.O bus, supir Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura serta penumpang Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jurusan Semarang yang diwakili oleh YLPK Jawa Timur.

b. Data Sekunder

Yaitu data yang terlebih dahulu ditelusuri dan dilaporkan oleh orang lain di luar peneliti. Data sekunder terdiri dari dokumen-dokumen, arsip-arsip, catatan-catatan dan laporan resmi yang berkaitan dengan kebijakan pengalihan Terminal bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangun.

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data adalah metode yang digunakan oleh penulis guna memperoleh data-data yang relevan, maka peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Wawancara

Peneliti mengadakan tanya jawab dengan Kepala Dinas Dishub, LAJJ, ORGANDA sebagai perwakilan P.O bus, supir Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura, Masyarakat dan Pemilik Operasional untuk memperoleh keterangan atau informasi lisan secara bebas dan mendalam.

2. Observasi

Peneliti mengadakan pengamatan atas gejala-gejala tertentu baik secara langsung dengan melihat kejadian itu sendiri maupun secara tidak langsung dengan menggunakan pengamatan dan pendapat orang lain dilokasi atau dilapangan.

3. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk mengamati, mencatat serta mempelajari catatan-catatan dan dokumen dalam berbagai bentuk yang isinya berkaitan dengan penelitian yang dilakukan.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat bantu yang digunakan dan dipilih oleh peneliti dalam kegiatan pengumpulan data agar kegiatan tersebut menjadi sistematis dan mudah. Adapun instrumen yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Peneliti sendiri, yaitu dengan menggunakan panca indra dalam melakukan pengamatan dan pencatatan terhadap fenomena yang terjadi dilapangan.
2. Pedoman wawancara (*interview guide*).
3. Alat pendokumentasian, (buku catatan, alat tulis, laptop, kamera dan lain-lain) yang digunakan untuk mendokumentasikan dan mencatat berbagai informasi yang relevan dengan masalah yang akan diteliti.

G. Analisis Data

Proses penganalisaan data merupakan kegiatan yang amat penting dalam suatu metode penelitian, Karena dalam analisis data dapat diberi arti dan makna yang berguna dalam memecahkan masalah penelitian. Bogdan dan Biklen dalam Arifin (1994: 77) mendefinisikan bahwa “Analisis data adalah proses pelacakan dan pengaturan secara sistematis transkrip wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan tersebut agar dapat dipresentasikan semuanya kepada orang lain.” Sedangkan menurut Singarimbun (1989: 263) menjelaskan “Analisis data adalah proses penyederhanaan data kedalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan dipresentasikan”.

Menurut Miles dan Huberman (1992: 124) analisis data kualitatif terdiri dari tiga kegiatan, yaitu:

1. *Data reduction*

Data reduction adalah proses pemilihan, pemberian fokus, penyederhanaan, abstraksi dan transformasi data mentah (*raw method*) yang terdapat dalam buku catatan lapangan. *Data reduction* berlangsung terus menerus dalam keseluruhan perjalanan proyek penelitian. Tujuannya adalah untuk mempertajam, menetapkan fokus dan mengorganisasikan data sedemikian rupa, hingga kesimpulan akhir dapat ditarik atau diverifikasi.

2. *Data display*

Data display adalah susunan informasi yang terorganisir yang memungkinkan penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Dengan memeriksa data display akan memudahkan memahami apa yang sedang terjadi dan harus melakukan apa (analisis lebih lanjut atau tindakan)

3. *Conclusion drawing*

Conclusion drawing adalah penarikan kesimpulan dan verifikasi.

Kesimpulan akhir baru ditarik setelah tidak ditemukan informasi lagi mengenai kasus yang diteliti, kemudian kesimpulan yang telah ditarik akan diverifikasi baik dengan kerangka fikir peneliti maupun dengan kolega peneliti. Dalam artian makna yang muncul dari data yang telah diuji dengan berbagai cara hingga diperoleh validitas dan akuratisasinya. Jadi analisis data adalah proses

kegiatan penganalisaan dari data-data yang telah dikumpulkan yang selanjutnya diuraikan, diinterpretasikan dan diverifikasikan untuk menarik kesimpulan sehingga akan memperoleh makna dan hasil sebagaimana mestinya.

Maka sesuai dengan tujuan peneliti, analisis terhadap data-data ialah ketika peneliti berada dilapangan (bersama dengan pengumpulan data) sampai dengan pembuatan laporan penelitian, karena penelitian kualitatif adalah berbentuk siklus, yaitu setiap informasi baru harus diikuti perkembangannya sebagai data terbaru untuk membuktikan kebenaran suatu fenomena dilapangan.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. HASIL PENELITIAN

1. Gambaran Umum Kondisi Wilayah Kota Surabaya

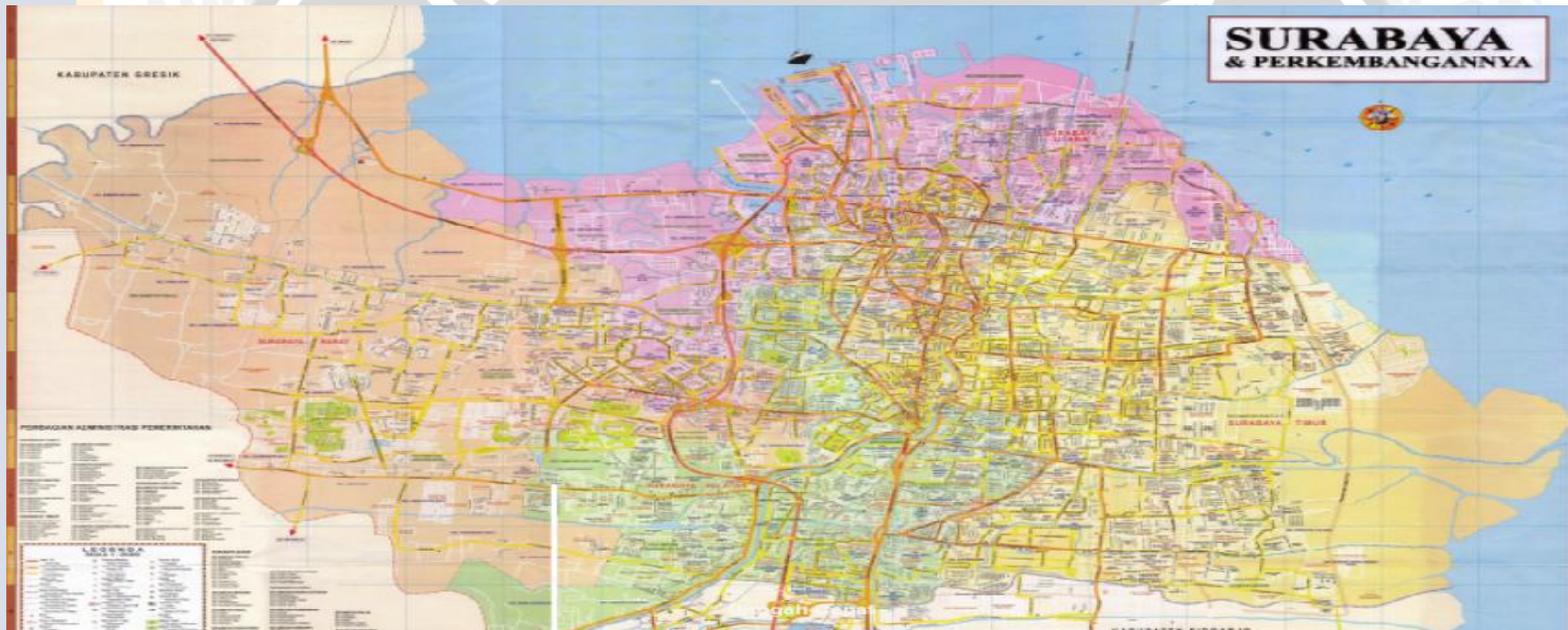
1.1 Kondisi Geografis dan Demografis

1.1.1 Karakteristik Lokasi dan Wilayah

Kota Surabaya merupakan ibukota Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Secara geografis, Kota Surabaya terletak di hilir sebuah Daerah Aliran Sungai (DAS) Brantas yang bermuara di Selat Madura. Wilayah Kota Surabaya terletak di tepi pantai Utara Provinsi Jawa Timur, tepatnya berada diantara $07^{\circ} 9''$ - $07^{\circ} 21''$ Lintang Selatan dan $112^{\circ} 36''$ - $112^{\circ} 54''$ Bujur Timur. Wilayah Kota Surabaya diapit oleh batas-batas wilayah sebagai berikut :

Sebelah Utara	: Selat Madura
Sebelah Timur	: Selat Madura
Sebelah Selatan	: Kabupaten Sidoarjo
Sebelah Barat	: Kabupaten Gresik

Berikut adalah Lokasi dan Peta wilayah Kota Surabaya :



Gambar 1.4. Peta Kota Surabaya

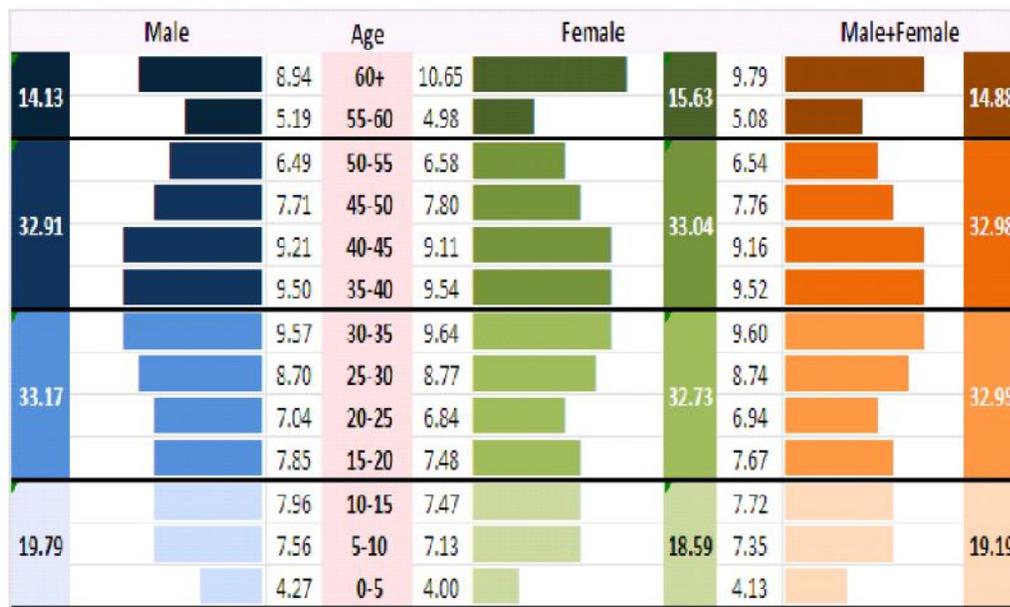
Sumber : Google Map, Peta Kota Surabaya, diolah

Secara Topografi, sebagian besar (25.919,04 Ha) kota Surabaya berada pada dataran rendah dengan ketinggian antara 3 - 6 meter di atas permukaan laut pada kemiringan kurang dari 3 persen, sebagian lagi pada sebelah barat (12,77 persen) dan sebelah selatan (6,52 persen) merupakan daerah perbukitan landai dengan ketinggian 25-50 meter di atas permukaan laut dan pada kemiringan 5-15 persen.

1.1.1 Kondisi Demografis

Bedasarkan data dari Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil, Kota Surabaya memiliki penduduk hingga akhir tahun 2010 sebanyak 2.929.528 orang dengan komposisi yang relative seimbang antara Laki-laki dan 49,82 persen perempuan. Dengan luas wilayah yang seluas 33.048 Ha maka tingkat kepadatan Kota Surabaya sebesar 8.864 jiwa / km².

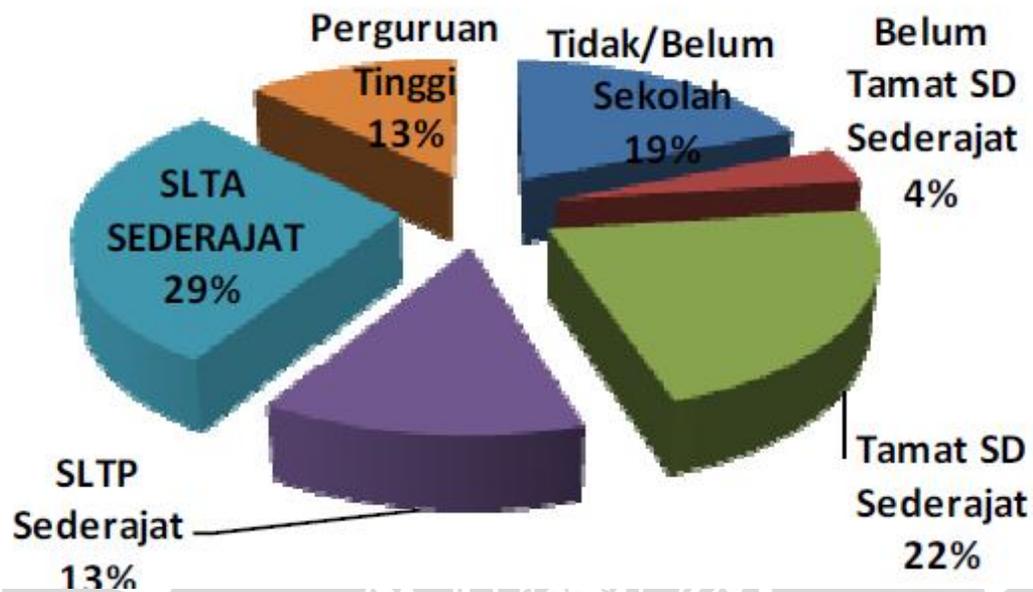
Jika dilihat berdasarkan struktur usianya, penduduk Kota Surabaya lebih banyak berusia produktif yaitu 35 tahun sampai 54 tahun atau sebesar 32,98 persen dari total penduduk, selanjutnya pada usia 15 tahun sampai 34 tahun atau sebesar 32,95 persen. Sedangkan pada proporsi penduduk usia tua hanya 14,89 persen dan sisanya proporsi penduduk usia muda atau anak-anak yaitu usia kurang dari 14 tahun yaitu 19,19 persen. Berikut adalah gambar piramida penduduk Kota Surabaya :



Gambar 1.5 Piramida Penduduk Kota Surabaya Tahun 2010

Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Surabaya (dalam RPMJD Kota Surabaya tahun 2010-2015), diolah

Sedangkan Komposisi penduduk Kota Surabaya ditinjau dari aspek pendidikan (di atas umur 10 Tahun), persentase jumlah penduduk yang menamatkan pendidikan minimal SLTP sebesar 35%, sedangkan penduduk yang mengenyam pendidikan minimal SMU sederajat sebanyak 29%. Berikut adalah gambar profil penduduk Kota Surabaya berdasarkan pendidikan tertinggi yang ditamatkan :



Gambar 1.6 Profil Penduduk Kota Surabaya berdasarkan Pendidikan Tertinggi yang Ditamatkan Tahun 2010

Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Surabaya (dalam RPMJD Kota Surabaya tahun 2010-2015), diolah

Pada tahun 2010, penduduk Surabaya yang memeluk agama islam sebanyak 84,79%, pemeluk agama Kristen sebanyak 9,82%, pemeluk agama Katholik sebanyak 4,21% sedangkan pemeluk agama Hindu 0,33,1,76%, dan pemeluk agama Budha 1,76% dan lainnya 0,01%. Dari data tersebut komposisi penduduk Kota Surabaya ditinjau menurut agama yang dipeluk menunjukkan bahwa penduduk Kota Surabaya mayoritas memeluk agama Islam. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 1. 6 Profil Penduduk Kota Surabaya berdasarkan Agama

Agama	2008	2009	2010
Islam	82.31%	84.86%	84.79%
Kristen	10.06%	9.99%	9.82%
Katholik	4.50%	4.21%	4.21%
Hindu	0.83%	0.34%	0.33%
Budha	2.29%	1.82%	1.76%
Lainnya	0.00%	0.01%	0.01%

Sumber : Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Surabaya (dalam RPMJD Kota Surabaya tahun 2010-2015), diolah

2. Gambaran Umum Terminal Purabaya

2.1 Sejarah Singkat Terminal Purabaya

Terminal Purabaya merupakan pengembangan dari Terminal Joyoboyo yang kapasitasnya sudah tidak memadai serta berada dipusat kota yang tidak memungkinkan dilakukan pengembangan. Pembangunan terminal Type A Purabaya sudah direncanakan sejak tahun 1982 berdasarkan surat Persetujuan Gubernur Jawa Timur namun baru dapat dilaksanakan pembangunan pada 1989 serta diresmikan pengoperasiannya oleh Menteri Perhubungan RI pada tahun 1991. Lokasi pembangunan Terminal Purabaya

berada di desa Bungurasih Kecamatan Waru Kabupaten Sidoarjo dengan luas ± 12 Ha. Berikut adalah Gambar Letak Lokasi Terminal Purabaya:



Gambar 1.7 Lokasi Terminal Purabaya

Sumber: surabaya.net-peta-surabaya.htm

Dipilihnya lokasi tersebut karena mempunyai akses yang sangat baik dan strategis sebagai pintu masuk ke kota Surabaya serta berada pada jalur keluar kota Surabaya arah timur selatan dan barat. Walaupun lokasi Terminal Purabaya berada di Kabupaten Sidoarjo namun pengelolaan terminal dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya. Hal tersebut berdasarkan perjanjian kerjasama (MOU) antara Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan Pemerintah Kota Surabaya.

Adapun Visi, Misi, Motto dan Kebijakan Mutu dari Terminal Purabaya, yang didapat peneliti dari jurnal profil terminal purabaya 2011 sebagai berikut :

Visi :

Menuju terminal Purabaya dengan pelayanan berkualitas dan handal.

Misi :

- a. Meningkatkan mutu pelayanan meliputi kebersihan, kenyamanan , keindahan , ketertiban, dan keamanan.
- b. Memberikan layanan informasi yang tepat dan dapat dipercaya.
- c. Meningkatkan kompetensi SDM guna mendukung terciptanya pelayanan yang berkualitas.
- d. Meingkatkan PAD dari retribusi terminal
- e. Meningkatkan Koordinasi dengan pihak terkait
- f. Melakukan control dan evaluasi secara terus menerus untuk peningkatkan kinerja pelayanan terminal.

Motto

“ Purabayaku Aman dan Nyaman “

Kebijakan Mutu

UPTD Terminal Purabaya kota Surabaya berkomitmen meningkatkan pelayanan berkualitas dan handal dengan mengedepankan perbaikan berkelanjutan (*Contiinual Improvement*) yang berorientasi pada kepuasan pelanggan dan selalu berpegang pada peraturan perundang-undangan yang berlaku, melalui :

- a. Pemingkatan kualitas pelayanan terminal yang jelas dan mempunyai kepastian layanan.
- b. Peningkatan pendapatan jasa terminal untuk mendukung PAD.
- c. Peningkatan keamanan. Ketertiban dan kebersihan untuk mendukung kenyamanan lingkungan terminal.
- d. Peningkatan kompetensi sumber daya manusia.

Sedangkan Tugas dan fungsi Terminal Purabaya sebagai berikut:

Tugas

UPTD mempunyai tugas melaksanakan sebagian tugas Dinas dibidang terminal khususnya operasional pengelolaan terminal.

Fungsi

Dalam melaksanakan tugas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5, UPTD mempunyai fungsi :

- a. Pelaksanaan penyusunan program kegiatan pengelolaan terminal;
- b. Penyelenggaraan kegiatan pengelolaan terminal dan pangkalan
- c. Pelaksanaan pemungutan retribusi dan pendapatan daerah yang sah yang berkaitan dengan pengelolaan terminal dan pangkalan
- d. Pelaksanaan penertiban dan pengamanan di dalam terminal dan pangkalan ;
- e. Pelaksanaan ketatausahaan UPTD
- f. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas ;
- g. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Gambaran Umum Terminal Tambak Oso Wilangon

3.1 Sejarah Singkat Terminal Tambak Oso Wilangon

Terminal Tambak Oso Wilangon merupakan pengganti atau perpindahan dari Terminal Angkutan Umum Jembatan Merah atau Sub Terminal Angkutan Umum Jayengrono yang sudah tidak lagi memadai pada kondisi saat itu. sehingga Pemerintah Kota Surabaya berencana mengganti Terminal Angkutan Umum Jembatan Merah atau Sub Terminal Angkutan Umum Jayengrono ke tempat yang lebih luas, rencana awal perpindahan tersebut dipersiapkan di Dupak Rukun Kelurahan Genting Kecamatan

Asemrowo yang merupakan tanah milik Dinas Perhubungan. Namun tempat tersebut sudah digunakan sebagai penampungan pedagang dan sebagian juga terpotong untuk jalan tol sehingga tidak memenuhi untuk membangun Terminal. Akhirnya Pemerintah Kota Surabaya mencari alternative lain sebagai lokasi pengganti sub Terminal Jembatan Merah (Jayengrono) dan solusinya adalah tanah yang berada di Dupak Rukun ditukar guling dengan tanah milik PT.Wisma Hartono Jaya seluas 20.000 m² di Greges (Asemrowo Kecamatan Tandes) yang sekarang menjadi Kelurahan Tambak Oso Wilangon, Kecamatan Benowo.

Luas 20.000 m² tanah hasil tukar guling tersebut ditambah 30.000 m² menjadi 50.000 m². Dari total luas tanah terminal 50.000 m² tersebut yang 30.000 m² digunakan untuk pembangunan terminal sedangkan yang 20.000 m² disewa oleh pihak swasta. Pada Awal tahun 1993 Pemerintah Kota Surabaya mulai membangun Terminal Tambak Oso Wilangon dan pada bulan november tahun 1994 Terminal Tambak Oso Wilangon secara resmi dioperasikan sebagai terminal Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) serta Angkutan Dalam Kota / Angkutan Pedesaan. Luas bangunan Terminal Tambak Oso Wilangon sebesar 12.500 m², sedangkan jalur kedatangan bis antar kota, jalur panjang atau peristirahatan bus, jalur pemberangkatan bus antar kota, jalur bus kota dan jalur taxi (angguna dan mobil pribadi) luasnya mencapai 13.500 m², untuk

land scapping atau taman luasnya mencapai 4.350 m² . Ruang tunggu Terminal Tambak Osowilangun dapat menampung penumpang sebanyak 500-600 orang. Berikut ini adalah fasilitas-fasilitas yang ada di terminal Tambak Oso Wilangun :

Tabel 1.7 Jenis Kendaraan dan Daya Tampung Penumpang yang ada di Terminal Tambak Oso Wilangun

No.	Jenis Kendaraan	Daya Tampung
1	Bis antar kota	70 kendaraan
2	Bis kota	24 kendaraan
3	Taxi	10 kendaraan
4	Mobil Pengantar	21 kendaraan
5	Sepeda Motor	100 kendaraan

Sumber : Arsip Terminal Tambak Oso Wilangun

Tabel 1. 8 Fasilitas-fasilitas yang ada di Terminal Tambak Osowilangun

No.	Nama Fasilitas	Jumlah
1	Plotting rambu-rambu/traffic light di terminal	-
2	Lampu penerangan dan jalan sekitarnya	-
3	Unit P3K	-

4	Menara Pengawasan	1 unit
5	Ruang informasi	1 unit
6	Kantor Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (KA.UPTD)	1 unit
7	Kantor Kepala Sub Bagian Tata Usaha dan Staf	1 unit
8	Kantor Kepala Sub Unit Tata Terminal dan KAMTIB	1 unit
9	Kantor Kepala Sub Unit Pendapatan dan Koordinator	1 unit
10	Telepon umum	2 unit
11	Loket Penjualan Peron	1 unit
12	Kios pedagang	33 unit
13	Toilet/kamar mandi	4 Tempat
14	Ruang PMI	1 unit
15	Musholla	1 unit
16	Pos Polisi	1 unit
17	Ruang generator	1 unit
18	Ruang Rapat	1 unit
19	Pemadam kebakaran	1 unit
20	Kamera CCTV	10 unit
21	Ruang CCTV	1 unit

Sumber : Arsip Terminal Tambak Oso Wilangon

4. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Surabaya

4.1 Singkat Dinas Perhubungan Kota Surabaya

Dinas Perhubungan Kota Surabaya berlokasi di jalan Dukuh Menanggal No. 1 Surabaya, Telpn (031) 8295335, 8295324. Dinas Perhubungan Kota Surabaya memiliki tugas pokok melaksanakan urusan daerah berdasarkan azas otonomi dan tugas pembantuan di bidang perhubungan. Selain itu Dinas Perhubungan mempunyai fungsi sebagai berikut :

- 1) Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan.
- 2) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum.
- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas sebagaimana dimaksud dalam pasal 146.
- 4) Pengelolaan ketatausahaan Dinas.
- 5) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh kepala Daerah sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Selain memiliki tugas pokok, Dinas Perhubungan kota Surabaya juga memiliki tugas dalam setiap bidang, berikut adalah bidang-bidang dan tugasnya masing-masing dalam Dinas Perhubungan Kota Surabaya:

Tugas bidang sarana dan prasarana transportasi

- 1) Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana.
- 2) Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana.
- 3) Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang sarana dan prasarana.
- 4) Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang sarana dan prasarana.
- 5) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.

- 6) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Bidang Sarana dan Prasarana Transportasi dibagi menjadi 2 seksi, yaitu:

a. Seksi Pemeliharaan, memiliki tugas:

- i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pemeliharaan.
- ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pemeliharaan.
- iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang pemeliharaan.
- iv. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang pemeliharaan.
- v. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- vi. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana Dan Prasarana sesuai dengan tugas dan fungsinya

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

b. Seksi Pengembangan, memiliki tugas:

- i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengembangan.
- ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengembangan.
- iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang pengembangan.
- iv. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang pengembangan.
- v. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- vi. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Sarana Dan Prasarana sesuai tugas dan fungsinya.
- vii. Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana.
- viii. Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang sarana dan prasarana.

- ix. Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang sarana dan prasarana.
- x. Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang sarana dan prasarana.
- xi. Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- xii. Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Tugas bidang lalu lintas

- 1) Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang lalu lintas.
- 2) Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang lalu lintas.
- 3) Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang lalu lintas.
- 4) Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang lalu lintas.
- 5) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- 6) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

a. Seksi Manajemen Lalu Lintas mempunyai tugas:

- i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen lalu lintas.
- ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen lalu lintas.
- iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang manajemen lalu lintas.
- iv. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang manajemen lalu lintas .
- v. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas..
- vi. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sesuai tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Tugas bidang angkutan

- 1) Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan.
- 2) Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan.

- 3) Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan.
- 4) Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan.
- 5) Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan.
- 6) Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Bidang Angkutan dibagi menjadi 2 seksi, yaitu:

a. Seksi Angkutan Darat, memiliki tugas:

- i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan darat.
- ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan darat.
- iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan darat.
- iv. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan darat.
- v. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- vi. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

b. Seksi Angkutan Laut dan Udara, memiliki tugas:

- i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan laut dan udara.
- ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang angkutan laut dan udara.
- iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan laut dan udara.
- iv. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan laut dan udara.
- v. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- vi. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Angkutan sesuai tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Tugas dan fungsi UPTD parkir :

- 1) Pelaksanaan penyusunan program kegiatan pengelolaan perpajakan.
- 2) Pelaksanaan pemungutan retribusi parkir.
- 3) Penyiapan bahan penetapan lokasi tempat parkir serta memproses permohonan perizinan penyelenggaraan parkir di tepi jalan umum dan penyelenggaraan parkir oleh orang atau badan.
- 4) Pelaksanaan pengelolaan, penataan dan pemeliharaan sarana prasarana pendukung penyelenggaraan perpajakan.
- 5) Pelaksanaan penertiban, pengawasan dan pengamanan tempat parkir.
- 6) Pelaksanaan ketatausahaan UPTD
- 7) Pelaksanaan penerimaan dan penyetoran retribusi parkir ke Rekening Kas Umum Daerah.
- 8) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- 9) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

Tugas bidang pengendalian dan operasional

- 1) Penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengendalian dan operasional.
- 2) Pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang pengendalian dan operasional.
- 3) Pelaksanaan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang pengendalian dan operasional.
- 4) Pelaksanaan pengawasan dan pengendalian di bidang pengendalian dan operasional.
- 5) Pelaksanaan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
- 6) Pelaksanaan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Dinas sesuai tugas dan fungsinya.

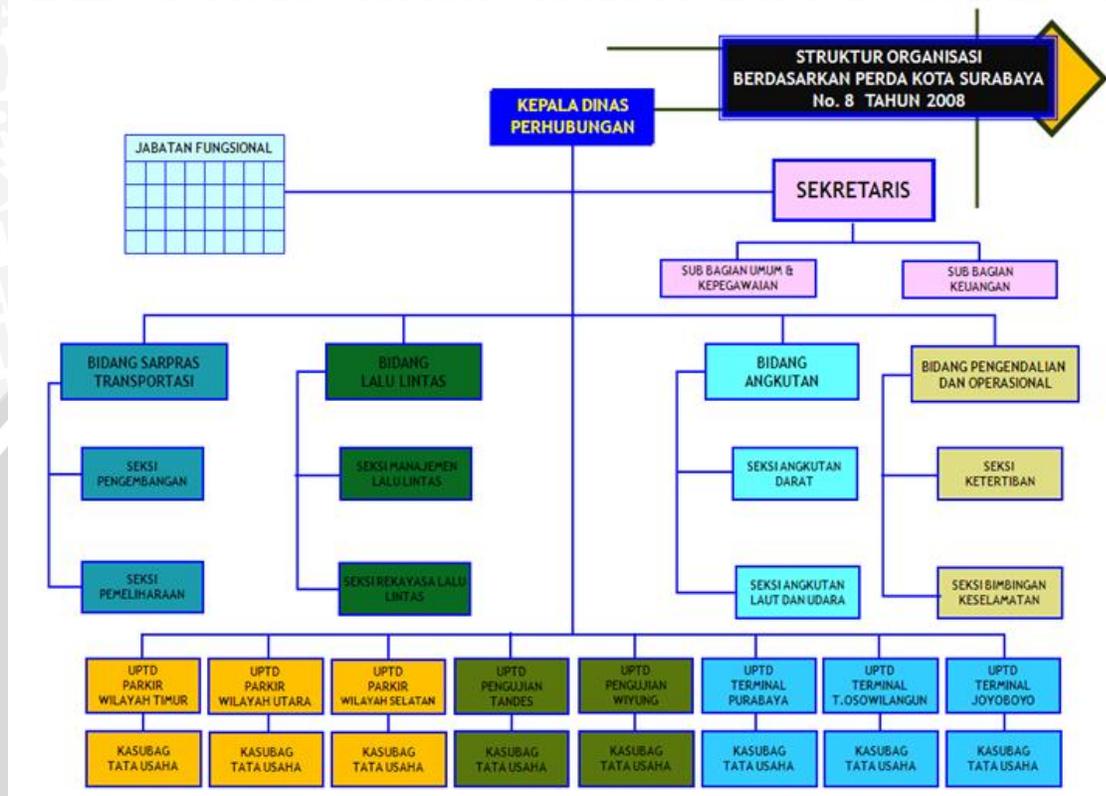
Bidang Pengendalian dan Operasional dibagi menjadi 2 seksi, yaitu:

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

- a. Seksi Penertiban, memiliki tugas:
 - i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang penertiban.

- ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen penertiban.
 - iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang manajemen penertiban.
 - iv. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang manajemen penertiban.
 - v. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.
 - vi. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Bidang Lalu Lintas sesuai tugas dan fungsinya.
- b. Seksi Bimbingan Keselamatan, memiliki tugas:
- i. Menyiapkan bahan penyusunan rencana program dan petunjuk teknis di bidang bimbingan dan keselamatan.
 - ii. Menyiapkan bahan pelaksanaan rencana program dan petunjuk teknis di bidang manajemen bimbingan dan keselamatan.
 - iii. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang angkutan laut dan udara.
 - iv. Menyiapkan bahan koordinasi dan kerjasama dengan lembaga dan instansi lain di bidang manajemen bimbingan dan keselamatan.
 - v. Menyiapkan bahan pengawasan dan pengendalian di bidang manajemen bimbingan dan keselamatan.
 - vi. Menyiapkan bahan evaluasi dan pelaporan pelaksanaan tugas.





Gambar1. 8 Struktur Organisasi Dishub Surabaya

Sumber : <http://www.dishubsurabaya.org/id/>

5. Gambaran Umum LAJJ Provinsi Jawa Timur

Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur berlokasi di Jalan Jenderal Ahmad Yani No. 268 kota Surabaya telpon (031) 8292276-8291530-8291380 fax (031)8292433. Berikut adalah Gambar Gedung Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur :



Gambar 1.9 Gedung Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur

Sumber: LAJJ Provinsi Jawa Timur

Tugas pokok Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan sebagai Dinas Perhubungan, Komunikasi, dan Informatika mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan pemerintah daerah bidang perhubungan, komunikasi dan informatika berdasarkan asas otonomi daerah dan tugas pembantuan.

Selain itu Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur mempunyai beberapa fungsi, berikut adalah fungsi itu Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan :

- 1) Perumusan kebijakan teknis bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- 2) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.

- 4) Pelaksanaan tugas di bidang lalu lintas jalan, angkutan jalan, pengendalian operasional dan keselamatan jalan, komunikasi, dan informatika.
- 5) Pemantauan, evaluasi dan pelaporan bidang perhubungan, komunikasi dan informatika.
- 6) Pelaksanaan kesekretariatan dinas.
- 7) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Gubernur sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Sumber : <http://dishublaj.jatimprov.info/>

Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur memiliki Visi dan Misi. Berikut adalah Visi dan Misi Dinas Perhubungan dan Lalu Lintas Angkutan Jalan Provinsi Jawa Timur :

- 1) Meningkatkan pemerataan pelayanan, dengan prioritas pada wilayah kepulauan dan masyarakat berpenghasilan rendah.
- 2) Meningkatkan pelayanan yang murah, mudah, aman, nyaman dan cepat.
- 3) Meningkatkan peran bidang Transportasi dalam percepatan dan pemerataan proses pembangunan daerah.
- 4) Mendorong partisipasi masyarakat dan dunia usaha dalam meningkatkan pelayanan perhubungan.

Sumber : <http://dishublaj.jatimprov.info/>

6. Sejarah singkat ORGANDA Provinsi Jawa Timur

Organisasi Pengusaha Nasional Angkutan Bermotor di Jalan Raya atau yang biasa di singkat ORGANDA didirikan pada tanggal 30 Juni 1962 di Seleka Batu Malang Jawa Timur yang merupakan peleburan atau gabungan dari beberapa organisasi Angkutan Jalan Raya antar lain IPPOSI (Ikatan Perserikatan Oto Bis Seluruh Indonesia), OPENI (Organisasi Pengangkutan Nasional Indonesia), FEGAPRI (Federasi Gabungan Perusahaan Prahoto Indonesia), GANDAVETRI (Gabungan Angkutan Darat veteran Indonesia). Namun melalui

surat keputusan Dewan Pimpinan Pusat ORGANDA No. SKEP. 097/K/DPP/X/2003 tentang pengukuhan dan pengesahan susunan pengurus dan personalia dewan pimpinan daerah ORGANDA Provinsi Jawa Timur periode 2003-2008 dengan pengurus Drs H.B Mustafa sebagai Ketua, Drs. Nur Hasyim sebagai Wakil Ketua I, Kho Yan Suwandi sebagai Wakil Ketua II, Drs. Hadi Mujoto sebagai Sekertaris, Ir. Chaeruddin Ramly sebagai Wakil Sekertaris (Sumber : Arsip ORGANDA Jawa Timur).

7. Sejarah singkat YLPK Povinsi Jawa Timur

Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) adalah organisasi non-pemerintah dan nirlaba yang bertujuan untuk meningkatkan kesadaran kritis konsumen tentang hak dan tanggung jawabnya sehingga dapat melindungi dirinya sendiri dan lingkungannya. Dasar utama dan sumber inspirasi YLPK dalam bertindak adalah keluhan konsumen. Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Jawa Timur terletak di Jalan Jend Ahmad Yani 99 Surabaya, Gedung JX Internasional Ground Floor R-A1.

Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM) termasuk di dalamnya Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Jawa Timur dalam kegiatannya mempunyai tugas pokok dan fungsi (TUPOKSI) berdasarkan Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan dengan kewenangan sebagai berikut:

Tugas Pokok Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Jawa Timur adalah sebagai berikut :

- 1) Menyebarkan informasi dalam rangka meningkatkan kesadaran atas hak dan kewajiban dan kehati-hatian konsumen dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa.
- 2) Memberikan nasehat kepada konsumen yang memerlukannya.
- 3) Bekerja sama dengan instansi terkait dalam upaya mewujudkan perlindungan konsumen. (Dasar hukumnya UUPK No. 8 Tahun 1999 Pasal 44 ayat 3 huruf a, b, c.)

Sumber : http://ylpkjatim.com/tentang_ylpkjatim/profil/

Fungsi Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Jawa Timur ialah Membantu konsumen dalam memperjuangkan haknya, termasuk menerima keluhan atau pengaduan konsumen. (Dasar hukumnya UUPK No. 8 Tahun 1999 Pasal 44 ayat 3 huruf d.)

Kewenangan dari Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Jawa Timur adalah melakukan pengawasan bersama pemerintah dan masyarakat terhadap pelaksanaan perlindungan konsumen. (Dasar hukumnya UUPK No. 8 Tahun 1999 Pasal 44 ayat (3 huruf e.) dan melakukan gugatan atas pelanggaran pelaku usaha. (Dasar hukumnya UUP No. 8 Tahun 1999 Pasal 46 ayat (1) huruf e.) Penyelesaian sengketa konsumen di luar pengadilan diselenggarakan untuk mencapai kesepakatan mengenai bentuk dan besarnya ganti rugi dan/atau mengenai tindakan tertentu untuk menjamin tidak akan terjadi kembali atau tidak akan terulang kembali kerugian yang diderita oleh konsumen. (Dasar hukumnya UUPK No. 8 Tahun 1999 Pasal 47).

B. PENYAJIAN DATA FOKUS PENELITIAN

1. Kondisi obyektif Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012

1.1 Secara Normatif

Dalam hal ini peneliti akan mendeskripsikan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon secara Normatif, yaitu berdasarkan isi dan tujuan surat tersebut. Dengan menggunakan data-data yang didapat oleh peneliti, baik berupa data sekunder (yaitu surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012) maupun data hasil wawancara dari *stakeholder* yaitu pihak Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan LAJJ Provinsi Jawa Timur terhadap kebijakan tersebut. Berikut adalah isi dan tujuan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon yang dapat dilihat juga surat aslinya di halaman lampiran :

“Memperhatikan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/ kota Pasal 2 (dua) ayat 4 (empat) huruf g lampirab 187 angka 49 (empat puluh Sembilan) tentang Pemberian izin Trayek Angkutan Lintas Batas Negara dan Antar kota Antar Provinsi sebagai kewenangan saudara, serta makin berkembangnya Kota Surabaya, maka Pemerintah Kota Surabaya bermaksud untuk melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum khususnya terhadap bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban- Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat/ tiba di Terminal Purabaya untuk dapatnya dialihkan keberangkatan/ kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW), maksud dari pengalihan dimaksud adalah agar manajemen sistem transportasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya lebih tertata

dan kawasan tersebut dapat berkembang sehingga dapat mendorong pertumbuhan sektor-sektor lainnya.” (sumber : Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tanggal 10 Februari 2012)

Setelah membaca Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, maka peneliti akan mendeskripsikan isi dari surat tersebut juga dengan hasil wawancara yang telah dilakukan oleh peneliti sejak dalam masa penelitian hingga penelitian berakhir pada bulan April 2013 dengan narasumber dari *stakeholder* terkait yaitu Dinas Perhubungan dan LAJJ Provinsi Jawa Timur. Dari isi Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, Pemerintah Kota Surabaya ingin melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang melewati jalur Pantura khususnya untuk bus jurusan Surabaya-Tuban-Semarang (Boemel/ Ekonomi) yang semula berangkat atau tiba di Terminal Purabaya kemudian akan dialihkan keberangkatannya dan kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon. Dimana Pemerintah Kota Surabaya menggunakan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/ kota Pasal 2 (dua) ayat 4 (empat) huruf g lampirab 187 angka 49 (empat puluh Sembilan) tentang Pemberian izin Trayek Angkutan Lintas Batas Negara dan Antar kota Antar Provinsi sebagai kewenangan untuk melaksanakan kebijakan

pemindahan trayek bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang melewati jalur Pantura khususnya untuk bus jurusan Surabaya-Tuban-Semarang (Boemel/ Ekonomi) agar dapat dialihkan kedatangan dan keberangkatannya ke terminal Tambak Oso Wilangon.

Namun setelah melakukan wawancara dengan Riza Adita Kurniawan salah satu staf Dinas Perhubungan bagian Bidang Angkutan Kota Surabaya peneliti menemukan faktor lain yang di inginkan Pemerintah Kota Surabaya selain hanya tertatanya manajemen sistem transportasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya. Berikut adalah pertanyaan serta kutipan hasil wawancara dari narasumber Riza Adita Kurniawan salah satu staf Dinas Perhubungan bagian Bidang Angkutan Kota Surabaya, dengan pertanyaan “Apakah kebijakan pemindahan trayek bus ini ada hubungannya dengan peraturan lain seperti peraturan RTRW daerah Surabaya terhadap pengembangan kawasan Oso Wilangon kedepannya?”

“Ya, karena Pemerintah Kota Surabaya sendiri ingin meramaikan wilayah utara Kota Surabaya, dengan memulai dari meramaikan kembali Terminal Tambak Oso Wilangon, yang bisa dilihat di dalam RTRW perda 3/2007 Kota Surabaya”

Dari hasil wawancara tersebut menunjukkan adanya faktor lain dari Pemerintah Kota Surabaya selain hanya untuk menata sistem transportasi di Kota Surabaya, dimana hal tersebut akan dibahas oleh peneliti didalam sub bab Analisa Data Penelitian.

1.2 Secara Obyektif

Secara obyektif atau berdasarkan kenyataan yang ada dilapangan mengenai Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) yang berhasil peneliti kumpulkan dari narasumber-narasumber seperti Dinas Perhubungan Surabaya, LAJJ Provinsi Jawa Timur, UPTD Terminal Purabaya, UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon, OMBUSMAN dan YLPK Jawa Timur, baik data secara sekunder (surat-surat) maupun data berupa wawancara sampai penelitian tersebut berakhir pada bulan April 2013. Berikut adalah kronologi obyektif (kenyataan yang ada dilapangan) hingga dikeluarkannya surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) :

Kronologi obyektif (kenyataan yang ada dilapangan) hingga dikeluarkannya surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) berawal dari unjuk rasa tuntutan Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) pada tanggal 6 Februari 2012 yang menginginkan bus Antar kota antar Provinsi (AKAP)

jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya dikembalikan lagi ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Karena pada awalnya bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya adalah bus yang semestinya beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon sejak dipindahkannya dari Terminal Angkutan Umum Jembatan Merah atau Sub Terminal Angkutan Umum Jayengrono pada tahun 1994. Namun pada tahun 2000 bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Semarang banyak yang mengalihkan busnya ke Terminal Purabaya karena sopir-sopir bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Semarang merasa di Terminal Purabaya lebih ramai dari pada di Terminal Tambak Oso Wilangon. Berikut adalah data-data bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) yang berada di Terminal Tambak Oso Wilangon sejak tahun 1994 hingga tahun 2013 :

Tabel 1.9 P.O yang Beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai tahun 1994-2000 Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam trayek/ Jurusan

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah
1	Adam	Surabaya-Semarang	9
2	Dali Mas	Surabaya-Cepu	2
3	Indonesia	Surabaya-Semarang	46
		Surabaya-Jepara	5

4	Jaya Utama	Surabaya-Semarang Surabaya-Cepu Malang-Surabaya-Cepu Surabaya-Cepu-Purwodadi	15 45 26 6
5	Margo Joyo	Surabaya-Cepu	15
6	Moedah	Surabaya-Cepu	3
7	Sumber Rahayu	Surabaya-Semarang	4
8	AKAS	Surabaya-Semarang	6
9	Tri Sumber Urip	Surabaya-Semarang	14
10	Widji	Surabaya-Semarang	20
11	Pahala kencana	Surabaya-Jakarta	5
Jumlah total			221

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangan

Tabel 1.10 P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangan setelah tahun 2000

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah	Yang jalan/ Beroperasi
1	Indonesia	Surabaya – Semarang	26	18
		Surabaya - Jepara	3	2
2	Jaya Utama	Surabaya – Semarang	14	2
		Surabaya-Cepu-Purwodadi	3	2
		Surabaya-Cepu	3	2
		Malang-Surabaya-Cepu	14	12
3	Margo Joyo	Surabaya-Cepu	18	8
4	Moedah	Surabaya-Cepu	7	2
5	Widji	Surabaya-Semarang	10	3
6	AKAS	Surabaya-Semarang	15	0
7	Sinar Mandiri	Surabaya-Semarang	33	0

8	Harapan Kita	Surabaya-Semarang	10	0
9	Sanjaya	Surabaya-Semarang	4	0
10	Setia Bakti	Surabaya-Semarang	2	0
11	Nusantara	Surabaya-Semarang	2	0
12	EZRI	Surabaya-Semarang	1	0
13	Medali Mas	Surabaya-Semarang	4	0
Jumlah total			169	51

Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Tabel 1.11 P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon pada tahun 2013

No	Nama P.O	Jurusan	Jumlah Trayek	Jumlah Trayek yang Beroperasi
1	Jaya Utama	Surabaya – Semarang	2	2
		Malang-Surabaya-Cepu	15	11
		Surabaya-Purwodadi	5	2
2	Indonesia	Surabaya – Semarang	17	8
		Surabaya-Jepara	3	2
3	Widji	Surabaya – Semarang	6	3
4	Margo Joyo	Surabaya-Cepu	17	12
5	Moedah	Surabaya-Cepu	3	3
6	Dali Mas	Surabaya-Cepu	2	2
7	Dali Jaya	Surabaya-Cepu	1	1
Jumlah			70	46

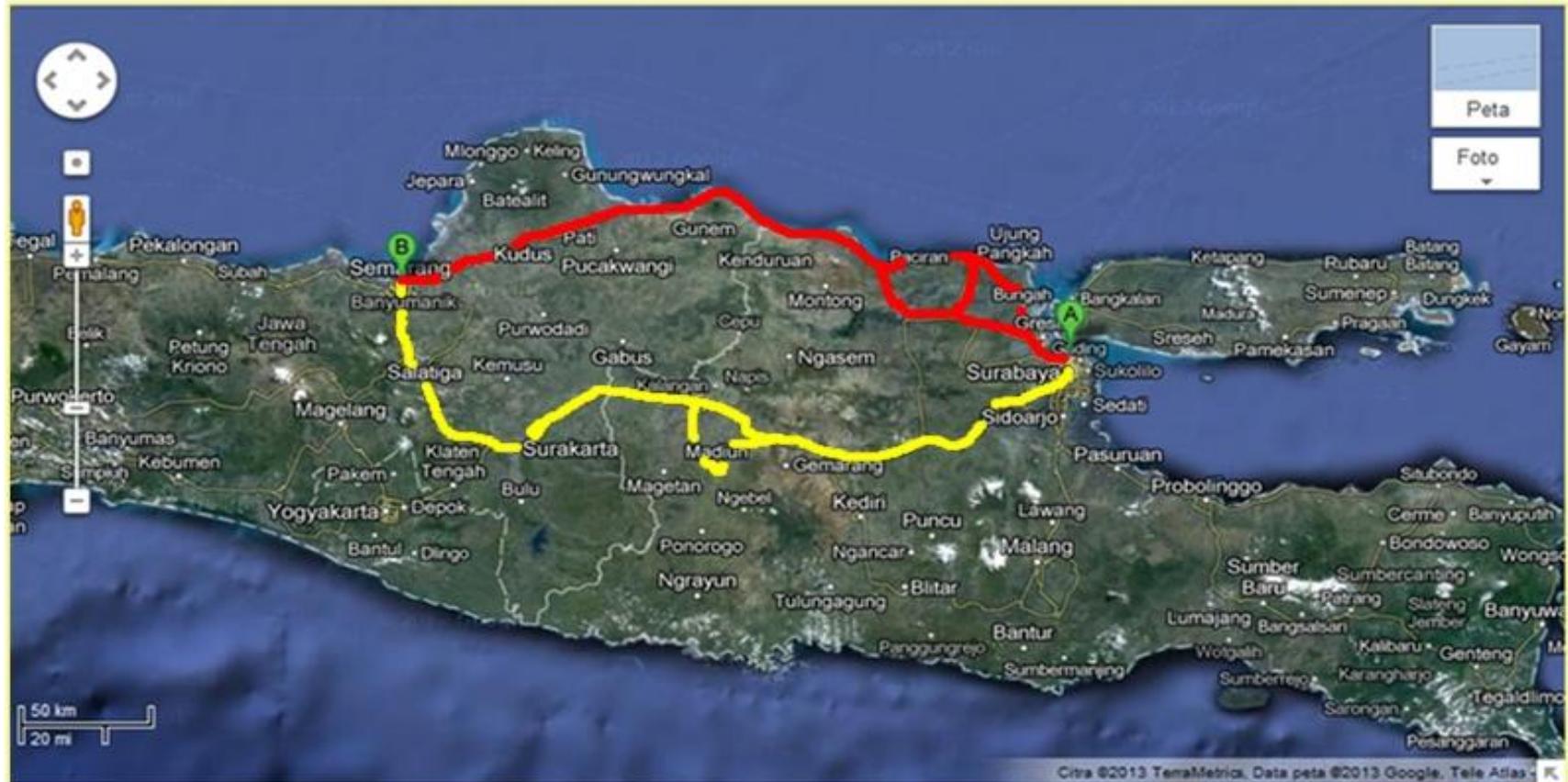
Sumber: Arsip UPTD Terminal Tambak Oso Wilangon

Dari data tabel P.O Bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP) dalam Trayek / Jurusan yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon mulai dari tahun 1994-2000 hingga 2013 menjelaskan adanya penurunan bus yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon terutama pada bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Semarang. Dari penurunan bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) terutama jurusan Semarang tersebut membuat menjadi sepiya Terminal Oso Wilangon dari penumpang, sehingga membuat Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) yang terdiri dari sopir bus AKDP jurusan Surabaya-bojonegoro, Surabaya tuban, angkutan kota dan sopir angkot, pedagang di sekitar Terminal Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) menuntut agar dikembalikannya lagi bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya ke Terminal tambak Oso Wilangon.

Kemudian aksi unjuk rasa tuntutan Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) pada tanggal 6 Februari 2012 tersebut ditindaklanjuti oleh Walikota Surabaya Ir. Tri Rismaharini dengan menyurati Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan melalui surat Nomor 550/650/436.6.10/2012 pada tanggal 10 Februari 2012, dimana isi dari surat tersebut adalah sebagai berikut :

“Memperhatikan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 tentang pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/ kota Pasal 2 (dua) ayat 4 (empat) huruf g lampiran 187 angka 49 (empat puluh Sembilan) tentang Pemberian izin Trayek Angkutan Lintas Batas Negara dan Antar kota Antar Provinsi sebagai kewenangan saudara, serta makin berkembangnya Kota Surabaya, maka Pemerintah Kota Surabaya bermaksud untuk melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum khususnya terhadap bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban- Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat/ tiba di Terminal Purabaya untuk dapatnya dialihkan keberangkatan/ kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW), maksud dari pengalihan dimaksud adalah agar manajemen sistem transportasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya lebih tertata dan kawasan tersebut dapat berkembang sehingga dapat mendorong pertumbuhan sektor-sektor lainnya.” (sumber: Arsip Walikota Surabaya, dapat dilihat dalam lampiran)

Surat Walikota Surabaya Nomor 550/650/436.6.10/2012 berisi tentang melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum khususnya untuk bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban-Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat dan tiba di Terminal Purabaya kini dialihkan keberangkatannya dan kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon. Agar lebih jelas memahami maksud dari surat Walikota Surabaya Nomor 550/650/436.6.10/2012 maka peneliti membuat skema jalur bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Pantura yang sebelumnya beroperasi di Terminal Oso Wilangon (yang melewati jalur Pantai Utara Pulau Jawa) hingga pindah beroperasi ke Terminal Purabaya (yang melewati jalur Selatan Pulau Jawa). Berikut adalah skema jalur bus yang akan dipindahkan yang semula melewati jalur Selatan Pulau Jawa kemudian akan dipindah melewati jalur Pantai Utara Pulau Jawa :



Gambar 1.10 Jalur trayek bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) yang akan dipindahkan dari jalur Selatan Pulau Jawa ke jalur Pantai Utara Pulau Jawa

Sumber: Google map (Peta Pulau Jawa), diolah

Dari gambar tersebut dapat dijelaskan titik A adalah Kota Surabaya dimana menjadi tempat Lokasi Terminal Purabaya dan Terminal Tambak Oso Wilangan dan titik B adalah tujuan keberangkatan maupun awal keberangkatan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP). Kemudian warna kuning adalah trayek jalur bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) yang berangkat dan tiba di Terminal Purabaya melalui jalur Selatan Pulau Jawa, sedangkan warna merah adalah trayek jalur bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) yang rencananya akan dipindahkan oleh Pemerintah Kota Surabaya yang berangkat dan tiba di Terminal Tambak Oso Wilangan melalui jalur Pantai Utara Pulau Jawa.

Setelah mengirimkan surat Nomor 550/650/436.6.10/2012 pada tanggal 10 Februari 2012 kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan di Jakarta, selanjutnya Walikota Surabaya mengirim kembali surat Nomor 550/ 1253/ 436.6.10/2012 kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan tentang tindak lanjut pengalihan trayek pada tanggal 9 Maret 2012 yang isi surat tersebut sebagai berikut:

“Keputusan Hearing disepakati bahwa seluruh trayek jalur Utara yang melintas maupun berasal/ tujuan di Kota Surabaya ditetapkan hanya di Terminal Tambak Oso Wilangan baik untuk trayek ekonomi, non ekonomi/ eksekutif, PATAS dan Bus Malam Cepat. Maksud dari pengalihan tersebut adalah agar manajemen system transportasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya lebih tertata dan kawasan tersebut dapat berkembang sehingga mendorong pertumbuhan sektor-sektor lainnya.” (sumber : surat Walikota Surabaya Nomor 550/ 1253/ 436.6.10/2012, dapat dilihat di dalam lampiran)

Inti dari surat Walikota Surabaya Nomor 550/ 1253/ 436.6.10/2012 adalah menyepakati seluruh trayek jalur Utara dipindahkan di Terminal Tambak Oso Wilangon. Kemudian keesokan harinya pada tanggal 10 april 2012, Dinas Perhubungan Kota Surabaya melakukan rapat koordinasi yang dihadiri oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat, sekretariat Daerah kota Surabaya, Polrestabes Kota Surabaya, DPD Organda Provinsi Jawa Timur, DPD Organda Surabaya dan Paguyuban Pekerja Oso Wilangon (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon Kota Surabaya terhadap rencana pengalihan asal tujuan dan lintas perjalanan trayek jalur Pantura di Kota Surabaya, dengan hasil kesepakatan sebagai berikut :

- I. Semua peserta rapat pada prinsipnya dapat memahami dan menyetujui pemindahan Terminal asal tujuan dan yang melintas di Kota Surabaya untuk trayek AKAP pada jalur Pantura yang semula di Terminal Purabaya di alihkan ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- II. Segala hal yang mungkin timbul di kemudian hari terkait dampak sosial dan ekonomi akibat proses pemindahan tersebut Pemda Kota Surabaya (Dishub Kota Surabaya) bertanggung jawab dalam upaya menangani dampak tersebut.
- III. Semua pihak dalam hal pemindahan tersebut saling mendukung dan tidak saling menyalahkan.
- IV. Segera dilakukan penyesuaian dalam administrasi perizinan Angkutan AKAP (Kartu Pengawas) yang berada di Direktorat Jenderal Perhubungan Darat paling lambat pada tanggal 12 April 2012 sesuai dengan ketentuan peraturan perundangan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya.
- V. Pemda Kota Surabaya akan menyediakan fasilitas penunjang Terminal dan Alat Angkut Penumpang umum Penunjang dari dank e Terminal Tambak Oso Wilangon.
- VI. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang berhimpitan (trayek Surabaya-Tuban) dan Surabaya Bojonegoro) tidak akan mempermasalahkan pengalihan tersebut.

- VII. Operasi Terminal Tambak Oso Wilangon akan dimulai efektif pada tanggal 1 Mei 2012, dengan terlebih dahulu Dishub Kota Surabaya mempersiapkan operasional dan sosialisasi.
(Sumber : Dinas Perhubungan Darat Kota Surabaya, dapat dilihat di dalam lampiran)

Setelah Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan mendapatkan surat Nomor 550/ 1253/ 436.6.10/2012 pada tanggal 9 Maret 2012 dari Walikota Surabaya, selanjutnya Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan membalas dan memberikat rekomendasi atas surat tersebut melalui surat Nomor AJ.205/ 25/ 4/ DJPD/2012 pada tanggal 12 April 2012. Berikut adalah data sekunder yang didapat oleh peneliti mengenai rekomendasi jumlah pemindahan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan :

Tabel 1.12 Daftar nama P.O Asal Tujuan Lintas yang direncanakan di Alihkan dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon (Per 1 Mei 2012)

No.	Kode P.O	Nama P.O	Trayek Asal Tujuan	Trayek Lintas	Jumlah
1	3011	P.O Lorena	6	61	67
2	31046	P.O Kramat Djati Jakarta	18	28	46
3	31062	P.O Ryanta Mitra	20	16	36

4	31063	P.O Safari Dharma	2	32	34
5	31065	P.O Setia Bhakti	-	13	13
6	31076	P.O Pahala Kencana Jakarta	6	47	53
7	31101	P.O Malino Putra	-	4	4
8	32096	P.O Kramat Djati Bandung	5	16	21
9	33013	P.O Ezri	2	-	2
10	33032	P.O Sari Mustika	-	2	2
11	33033	P.O Pahala Kencana	-	3	3
12	33050	P.O Safari Dharma	-	4	4
13	33078	P.O Handoyo	-	17	17
14	33101	P.O Coyo	-	10	10
15	33109	P.O Nusantara	4	3	7
16	35012	P.O Akas	-	16	16
17	35021	P.O Mawar	4	10	14
18	35027	P.O Jawa Indah	4	-	4
19	35050	P.O Jaya Utama	16	6	22
20	35053	P.O Indonesia	25	8	33
21	35059	P.O Widji	11	-	11
22	35062	P.O Harapan Kita	-	10	10
23	35067	P.O Pahala Kencana Cab. Malang	-	10	10
24	35077	P.O Mendali Mas	-	4	4

25	35091	P.O Sanjaya	4	-	4
26	35096	P.O Sinar Mandiri Mulia	38	3	41
27	36013	P.O Haryanto Motor	-	18	18
28	51022	P.O Surya Bali	-	2	2
29	52022	P.O Dunia Mas	-	7	7
30	52007	P.O Rasa Sayang	1	14	15
31	52008	P.O Langsung Indah	-	10	10
32	52010	P.O Setia Jaya	-	7	7
33	52011	P.O Tirta Mas	-	6	6
Jumlah			166	387	533

Sumber: Lampiran surat Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (dapat dilihat di dalam Lampiran)

Dari data tabel tersebut, Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan merekomendasikan total sebanyak 533 bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) yang ada di Terminal Purabaya akan di alihkan trayeknya ke Terminal Tambak Oso Wilangan. Setelah mendapatkan saran rekomendasi pemindahan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya akan di alihkan trayeknya ke Terminal Tambak Oso Wilangan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan Kota Surabaya kemudian mengeluarkan surat 550/0423/436.610/2012 pada tanggal 16 Mei 2012 kepada P.O bus yang inti dari isi surat tersebut adalah agar segera melaksanakan perpindahan

pemberangkatan/ kedatangan bus trayek Pantura dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon terhitung sejak tanggal 1 Mei 2012. (sumber : Dinas Perhubungan Kota Surabaya, dapat dilihat di dalam lampiran)

Kemudian pada tanggal 1 mei 2012 kebijakan pemindahan trayek bus itupun dilaksanakan sesuai dengan Surat Walikota Surabaya Nomor 550/650/436.6.10/2012, kemudian dilanjutkan dengan surat 550/1253/436.6.6.10/2012, dan hasil rapat koordinasi yang dilakukan Dinas Perhubungan kota Surabaya pada Tanggal 10 April 2012 serta surat Dinas Perhubungan Darat Nomor 550/ 10423/436.6.10/2012 yang mengharuskan melaksanakan perpindahan pemberangkatan atau kedatangan bus trayek jurusan Pantura dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

Namun kelancaran pemindahan trayek bus tersebut tidak berjalan dengan lancar, karena terjadi pemogokan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura di Terminal Tambak Oso Wilangon. Berikut adalah berita mengenai sopir bus yang berdemo akibat pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon:

“Gedung DPRD Surabaya di jalan Yos Sudarso, Surabaya, Jawa Timur, Jumat (5/5) didatangi ratusan sopir bus yang menjadi korban pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Ratusan sopir bus dari berbagai jurusan itu berangkat dengan membawa lima bus. Mereka meminta dewan untuk membatalkan keputusan pemerintah daerah yang mengalihkan trayek bus tersebut. Para sopir memaksa agar diizinkan masuk ke Gedung DPRD. Namun hanya perwakilan sopir bus yang diperkenankan berdialog dengan anggota komisi C DPRD Surabaya” (Radaronline, 5 May 2012).

Selain berita di atas yang menuntut agar anggota komisi C DPRD membatalkan pemindahan trayek bus tersebut, para sopir juga meminta tuntutan lain seperti yang diberitakan Radaronline berikut ini :

“Para sopir bus tersebut memprotes terkait pengalihan trayek karena Terminal Tambak Oso Wilangon dinilai kurang siap menerima bus jurusan Semarang. Bahkan, menurut para sopir sejak trayek dipindahkan, jumlah penumpang berkurang karena jarak Terminal Tambak Oso Wilangon terlalu jauh dan fasilitas Terminalnya masih minim” (*Radaronline, 5 May 2012*).

Dari kedua berita diatas, dapat disimpulkan kebijakan pemindahan trayek bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) yang semula berangkat/kedatangan di Terminal Purabaya kemudiaan di pindahkan keberangkatan/kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon tidak berjalan dengan lancar dan mendapat penolakan dari sopir-sopir bus yang terkena kebijakan tersebut. Tidak melakukan pemogokan saja, sopir-sopir bus juga menyampaikan aspirasi ke DPRD Kota Surabaya, berikut adalah aspirasi sopir-sopir bus kepada DPRD Kota Surabaya :

- I. Menuntut sarana prasarana di Terminal Tambak Oso Wilangon diperbaiki terlebih dahulu sampai representative untuk digunakan perpindahan bus jalur pantura
 - II. Jika kondisi Terminal Tambak Oso Wilangon belum ada perbaikan, bus AKAP jalur Pantura minta kembali ke Terminal Purabaya.
 - III. Disedakan akses angkutan penunjang dari dank e Terminal Tambak Oso Wilangon selama 24 jam.
 - IV. Untuk sementara mengizinkan penggunaan KPS lama OD (Origin Destination) Purabaya.
 - V. Tidak sepakat dengan pemindahan sesuai SK Dirjen yang akan dilaksanakan tanggal 1 Mei 2012 karena sarana prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon belum berbenah.
- (Sumber : Surat OMBUSMAN Republik Indonesia Nomor 01/REK0061.2012/sby-02/II/2013 hal 2, dapat dilihat di dalam lampiran)

Setelah terjadi unjuk rasa yang dilakukan oleh para sopir-sopir bus yang terkena kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) tersebut, akhirnya Walikota Surabaya menunda kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi). Namun dikarenakan masih terdapatnya konfil, tuntutan dan ketidak setujuan dari kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon), YLPK (Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen) Jawa Timur dan PO (Perusahaan Otobus) mengirimkan laporan kepada OMBUSMAN Republik Indonesia, yang kemudian pada tanggal 11 Februari 2013 OMBUSMAN Republik Indonesia meberikan surat dengan nomor 91/SRT-ORI/II/2013 yang isi surat tersebut berupa saran terkait penataan bus AKAP/AKDP di Terminal Tambak Oso Wilangon dan Terminal Purabaya, dimana surat tersebut dapat dilihat didalam lampiran. Selanjutnya agar lebih mempermudah pembaca memahami Kronologi pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya kini beralih ke Terminal Tambak Oso Wilangon, peneliti membuat gambar alur kronologi sesuai dengan kenyataan yang ada dilapangan.berikut adalah gambar alur kronologinya:

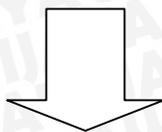
Alur Kronologi Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon

Berawal dari unjuk rasa tuntutan PPA Terminal Tambak Oso Wilangon dan (SPTI) pada tanggal 6 Februari 2012 yang menginginkan bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya dikembalikan lagi ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

Tuntutan PPA ditindaklanjuti oleh Walikota Surabaya Ir. Tri Rismaharini dengan menyurati Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan melalui surat Nomor 550/650/436.6.10/2012 pada tanggal 10 Februari 2012.

Kemudian pada tanggal 10 april 2012, Dinas Perhubungan Kota Surabaya melakukan rapat koordinasi yang dihadiri oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat, sekretariat Daerah kota Surabaya, Polrestabes Kota Surabaya, DPD Organda Provinsi Jawa Timur, DPD Organda Surabaya dan Paguyuban Pekerja Oso Wilangon (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon Kota Surabaya terhadap rencana pengalihan asal tujuan dan lintas perjalanan trayek jalur Pantura di Kota Surabaya.

selanjutnya Walikota Surabaya mengirim kembali surat Nomor 550/ 1253/ 436.6.10/2012 kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan tentang tindak lanjut pengalihan trayek pada tanggal 9 Maret 2012.



Dinas Perhubungan Kota Surabaya kemudian mengeluarkan surat 550/0423/436.610/2012 pada tanggal 16 Mei 2012 kepada P.O bus yang inti dari isi surat tersebut adalah agar segera melaksanakan perpindahan pemberangkatan/ kedatangan bus trayek Pantura dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon terhitung sejak tanggal 1 Mei 2012.

Kemudian pada tanggal 1 Mei 2012 dilaksanakan kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

Sopir bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura menuntut perbaikan fasilitas sarana dan prasarana di Terminal Tambak Oso Wilangon.

Kemudian terjadi pemogokan dan demonstrasi sopir bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura di Terminal Tambak Oso Wilangon pada tanggal 2 Mei sampai 9 Mei.

Kemudian setelah terjadi unjuk rasa dari sopir bus dan adanya laporan dari YLPK JATIM dan PO kepada OMBUSMAN RI tentang pengalihan trayek bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, OMBUSMAN Republik Indonesia mengirimkan surat Nomor 91/SRT-ORI/II/2013

Gambar1.11 Alur Kronologi Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak OsoWilangon

Sumber : Dari berbagai sumber,diolah

2. Dampak yang terjadi setelah Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan) dikeluarkan terhadap stakeholder:

2.1 Bagi Pemerintah

Dampak ekonomi dan sosial bagi Pemerintah Kota Surabaya baik UPTD Terminal Tambak Oso Wilangan sebagai Terminal yang terkena kebijakan pemindahan trayek bus tersebut. Data dan informasi mengenai Dampak ekonomi dan sosial bagi Pemerintah Kota Surabaya didapat oleh peneliti dari hasil wawancara narasumber yang tentunya mengetahui tentang hal tersebut, mulai dari kebijakan tersebut berjalan pada tanggal 1 Mei 2012 hingga penelitian ini berakhir pada bulan April 2013. Terminal UPTD Tambak Oso Wilangan sebagai Terminal yang menjadi tempat pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya semenjak kebijakan tersebut berjalan pada tanggal 1 Mei 2012 hingga terjadi pemogokan pada pukul 08.00 WIB tanggal 1 Mei 2012 sampai tanggal 9 Mei 2012 (sumber : surat OMBUSMAN Republik Indonesia no. 91 /ISRT-ORI/II/2013 dan *Radaronline*, 5 May 2012). Menurut hasil wawancara oleh peneliti kepada narasumber Sukariantio selaku Kepala Tata Usaha Terminal Tambak Oso Wilangan dan Darwanto selaku staf Terminal Tambak Oso Wilangan dengan pertanyaan “Setelah tanggal 1 Mei tentang kebijakan pemindahan trayek bus tersebut, hingga adanya demonstrasi dan pemogokan oleh sopir-sopir bus yang terkena kebijakan

tersebut adakah dampak ekonomi dan sosial bagi Terminal Osowilangun sendiri?” Darwanto mengatakan :

“Banyak sekali, karena selama demonstrasi dan pemogokan oleh para sopir-sopir bus yang terkena kebijakan pemindahan tersebut selama sembilan hari UPTD Terminal Tambak Oso Wilangun mengalami kerugian ekonomi, berupa Penurunan PAD, terhentinya operasional angkutan penghubung lain yang ada di terminal Tambak Oso Wilangun seperti bus AKDP (Antar Kota Antar Provinsi), Damri 06 dan 08 sebagai penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangun dan Terminal Purabaya, bus MPU, angkutan pedesaan dan taxi yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangun, selain itu masih ada kerugian lainnya seperti kerugian para pedagang yang ada di Terminal Tambak Oso Wilangun akibat dari pemogokan oleh para sopir-sopir bus yang terkena dampak kebijakan pemindahan trayek tersebut.”

Namun Bapak Darwanto sendiri tidak tahu persis berapa kerugian yang dialami Terminal Tambak Oso Wilangun dan sopir-sopir angkutan bus lainnya, juga pedagang yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangun akibat demonstrasi dan pemogokan yang dilakukan sopir bus Antar Kota Antar provinsi (AKAP) yang terkena kebijakan pemindahan trayek tersebut, dikarenakan belum ada pendataan kerugian tersebut sampai saat ini semenjak aksi demonstrasi dan pemogokan tersebut. Selain kerugian berupa materil (ekonomi) yang di alami UPTD Terminal Tambak Oso Wilangun, juga terdapat kerugian dari segi sosial, bapak Darwanto selaku staf Terminal Tambak Oso Wilangun mengatakan:

“Kerugian dari segi sosial tersebut berupa adanya penutupan Terminal Tambak Oso Wilangun selama sembilan hari dan juga terhentinya operasional Terminal Tambak Oso Wilangun sehingga membuat para penumpang yang akan berangkat maupun tiba di Terminal Tambak Oso Wilangun menjadi terlantar.”

Dari data informasi hasil wawancara tersebut peneliti menyimpulkan bahwa terdapat tiga kerugian dari segi ekonomi yang dialami oleh Pemerintah Kota Surabaya akibat pemblokiran Terminal Tambak Oso Wilangon oleh Para sopir bus, kerugian dari segi ekonomi tersebut berupa:

- I. Berupa Penurunan PAD Terminal Tambak Oso Wilangon karena adanya penutupan Terminal Tambak Oso Wilangon oleh para sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang terkena kebijakan pemindahan trayek tersebut.
- II. Terhentinya operasional angkutan penghubung lain yang ada di terminal Tambak Oso Wilangon seperti bus AKDP (Antar Kota Antar Provinsi), Damri 06 dan 08 sebagai penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon dan Terminal Purabaya, bus MPU, angkutan pedesaan dan taxi yang beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangon.
- III. Kerugian para pedagang kios dan asongan yang ada di Terminal Tambak Oso Wilangon.

Sedangkan kerugian dari segi sosial yang dialami Terminal Tambak Oso Wilangon sesuai data wawancara diatas terdapat 2, yaitu :

- I. terhentinya operasional Terminal Tambak Oso Wilangon.
- II. Terlantarnya para penumpang yang akan berangkat maupun tiba di Terminal Tambak Oso Wilangon.

Setelah meneliti kerugian ekonomi dan sosial yang dialami Terminal Tambak Oso Wilangon selanjutnya peneliti akan mendeskripsikan kerugian

ekonomi dan sosial yang dialami oleh Pemerintah Kota Surabaya melalui data wawancara yang dilakukan kepada staf Dinas Perhubungan Kota Surabaya Bidang Angkutan Umum Riza Adita Kurniawan. Berikut adalah hasil wawancara dengan narasumber Riza Adita Kurniawan tentang dampak ekonomi dan sosial bagi Pemerintah Kota Surabaya :

“tentunya ada, dampak ekonomi yang dialami oleh Pemerintah Kota Surabaya mengenai kebijakan pengalihan trayek bus tersebut adalah berupa biaya yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk perbaikan dan menambah fasilitas-fasilitas umum maupun penunjang di Terminal Tambak Oso Wilangan dan juga biaya masalah pembebasan lahan didaerah Terminal Tambak Oso Wilangan yang disewa oleh Maspion.

Pernyataan dari narasumber Riza Adita Kurniawan itu juga diperkuat oleh pernyataan dari narasumber Darwanto staf Terminal Tambak Oso Wilangan yang mengatakan:

“Dishub Kota Surabaya juga ingin mengembangkan Terminal Tambak Osowilangun dengan dana 9,4 milliar pada tahun 2013 dan bertahap selama 5 tahun hingga 2017 yang totalnya mencapai 27 milliar.”

Kemudian setelah mengetahui data wawancara dampak kebijakan pengalihan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun, selanjutnya peneliti akan memaparkan data hasil wawancara dari segi social. Berikut adalah kutipan hasil wawancara dengan Riza Adita Kurniawan:

“Dampak sosial dari kebijakan pengalihan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso wilangan adalah terjadinya unjuk rasa di Terminal

Tambak Oso Wilangon dan DPRD Kota Surabaya dan pemberitaan disejumlah media masa.”

Selain dampak sosial yang dijelaskan dari narasumber dengan Riza Adita Kurniawan peneliti juga mendapatkan data sekunder mengenai dampak sosial yang dialami Pemerintah Kota Surabaya terhadap pengalihan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, yaitu tuntutan dari konsumen yang diwakili oleh YLPK Jawa Timur kepada Walikota Surabaya, (sumber: surat YLPK Jatim No. 027/YLPK-Jatim/KLF/V/2012 Permohonan Klarifikasi, dapat dilihat didalam lampiran)

Dari data informasi hasil wawancara tersebut peneliti menyimpulkan bahwa terdapat dua kerugian dari segi ekonomi yang dialami Pemerintah Kota Surabaya, kerugian dari segi ekonomi tersebut berupa:

- I. Berupa biaya dengan dana 9,4 miliar pada tahun 2013 dan bertahap selama 5 tahun hingga 2017 yang totalnya mencapai 27 miliar yang dikeluarkan oleh Pemerintah Kota Surabaya untuk perbaikan dan menambah fasilitas-fasilitas umum maupun penunjang di Terminal Tambak Oso Wilangon yang dituntut oleh para sopir bus AKAP melalui unjuk rasa.
- II. Biaya untuk masalah pembebasan lahan didaerah Terminal Tambak Oso Wilangon yang disewa oleh Maspion.

Sedangkan kerugian dari segi sosial yang dialami Pemerintah Kota Surabaya sesuai data wawancara diatas terdapat 2, yaitu :

- I. Unjuk rasa di Terminal Tambak Osowilangun dan DPRD Kota Surabaya dan pemberitaan disejumlah media masa.
- II. Tuntutan dari konsumen yang diwakili oleh YLPK Jawa Timur kepada Walikota Surabaya terhadap pengalihan trayek bus dari terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun.

2.2 Bagi Sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur Pantura yaitu dampak ekonomi dan sosial dan sedangkan bagi P.O (Pemilik Operasional) yaitu dampak ekonomi.

Dalam mengumpulkan data informasi tentang dampak ekonomi serta social yang dialami sopir bus dan PO bus yang terkena kebijakan pengalihan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun tersebut, peneliti mewawancarai ORGANDA Provinsi Jawa Timur dimana organisasi tersebut merupakan organisasi yang sah dan legal secara hukum di Indonesia. Peneliti mewawancarai Bapak Chairuddin. R sebagai wakil sekertaris ORGANDA Provinsi Jawa Timur. Berikut adalah hasil wawancara dengan Bapak Chairuddin. R :

“Dampak ekonomi dari Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangun bagi sopir bus yang terkena kebijakan tersebut adalah kerugian materil hingga ratusan juta, karena sejak 1 Mei hingga 9 Mei para sopir terhenti kegiatan

operasionalnya akibat melakukan demonstrasi dan mogok kerja, sehingga tidak ada pendapatan yang masuk ke kantong mereka, sedangkan upah atau gaji mereka didapat dari seberapa besar penghasilan yang didapat para sopir dalam membawa penumpang.”

Sedangkan dampak sosial menurut wakil sekretaris ORGANDA Provinsi Jawa Timur adalah:

“Para sopir bus AKAP mendapatkan protes dan keluhan dari para calon penumpang yang akan menggunakan jasa mereka, karena para sopir sendiri berhenti beroperasi sehingga mengakibatkan para penumpang terlantar dan marah.”

Dari data informasi hasil wawancara tersebut peneliti menyimpulkan bahwa terdapat masing-masing satu kerugian dari segi ekonomi dan segi sosial yang dialami Sopir Bus AKAP yang terkena kebijakan pengalihan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun tersebut, kerugian tersebut berupa:

Dari segi ekonomi berupa :

- I. Kerugian materil hingga ratusan juta karena terhentinya operasional bus akibat dari pemogokan dan demonstrasi sopir-sopir bus.

Dari segi sosial berupa :

- I. Mendapatkan protes dan keluhan dari para calon penumpang bus AKAP, dikarenakan sopir-sopir bus tersebut mogok beroperasi.

Selanjutnya adalah dampak yang dialami oleh P.O bus akibat Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon). Berikut adalah hasil wawancara dengan Bapak Chairuddin. R mengenai dampak ekonomi yang dialami P.O bus :

“Kalau dampak kerugian ekonomi yang dialami P.O bus akibat demo menuntut Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) tersebut bisa mencapai miliaran rupiah, karena ada banyak P.O bus yang terhenti operasionalnya, namun ORGANDA belum tahu pasti, karena masing-masing P.O sampai saat ini belum melakukan pendataan dan menyerahkan ke ORGANDA tentang kerugian tersebut.”

Sedangkan dampak sosialnya menurut hasil wawancara dengan Bapak Chairuddin. R adalah :

“Banyak P.O bus yang melaporkan ke ORGANDA Provinsi Jawa Timur karena mendapatkan komplain dari para konsumen calon pengguna jasa bus AKAP akibat pemogokan operasional para sopir-sopir bus tersebut.”

Dari data informasi hasil wawancara tersebut peneliti menyimpulkan bahwa terdapat masing-masing satu kerugian dari segi ekonomi dan segi sosial yang dialami Sopir Bus AKAP yang terkena kebijakan pengalihan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangon tersebut, kerugian tersebut berupa :

Dari segi ekonomi berupa :

- I. Kerugian ekonomi yang dialami P.O bus mencapai miliaran rupiah, karena ada banyak P.O bus yang terhenti operasionalnya karena aksi demonstrasi dan pemogokan selama Sembilan hari sejak tanggal 1 Mei sampai 9 Mei 2012.

Dari segi sosial berupa :

- I. Banyak P.O bus yang mendapatkan komplain dari para konsumen calon pengguna jasa bus AKAP akibat pemogokan operasional para sopir-sopir bus.

2.3 Bagi Masyarakat konsumen pengguna jasa bus AKAP dan AKDP

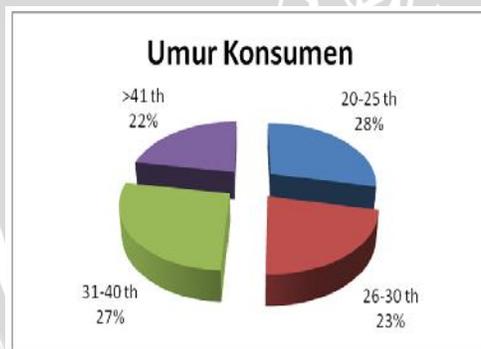
Data informasi mengenai persepsi dan ekspektasi masyarakat (konsumen pengguna jasa bus AKAP dan AKDP) terhadap rencana Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun) didapat oleh peneliti dari Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Provinsi Jawa Timur. Data tersebut didapatkan dari hasil survey oleh Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) Provinsi Jawa Timur pada tanggal 15 Februari sampai 19 Februari 2012 dengan melibatkan 500 responden konsumen di Terminal Purabaya. Dalam data penelitian ini disajikan dalam bentuk diagram metrix untuk memudahkan membaca dan memahami hasil data tersebut, dan yang pertama adalah data mengenai profil responden yang

dibagi menjadi tujuh, yaitu umur konsumen, jenis kelamin konsumen, kelas bus yang dikonsumsi konsumen, pendidikan terakhir konsumen, pendapatan konsumen dalam sebulan, keperluan konsumen dalam perjalanan, frekuensi berpergian konsumen Terminal Purabaya. Berikut adalah data-data tersebut :

Gambar 1.12 Survey YLPK Jawa Timur kepada Konsumen/Penumpang Terhadap Pengalihan Trayek Bus dari Terminal Purabaya Ke Terminal Tambak Osowilangun

Sumber: Arsip YLPK Jawa Timur

1. Berdasarkan Umur Konsumen
2. Berdasarkan Jenis kelamin konsumen

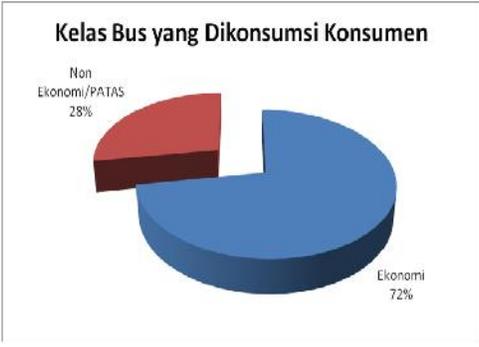


Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

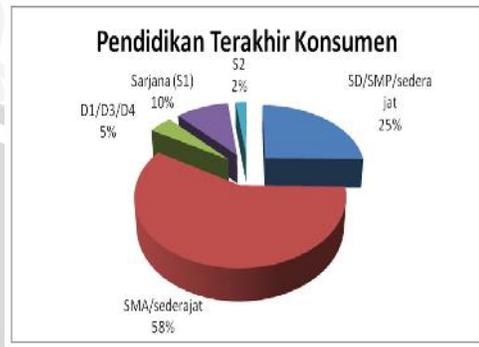


Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

3. Kelas bus yang dikonsumsi konsumen
4. Pendidikan terakhir konsumen



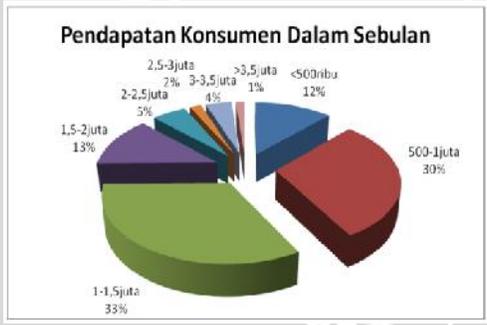
Sumber: Survey YLPK Jawa Timur



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

5. Pendapatan konsumen dalam sebulan

6. Keperluan konsumen dalam perjalanan

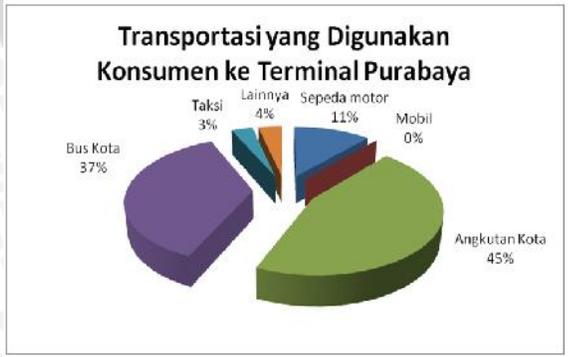


Sumber: Survey YLPK Jawa Timur



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

7. Frekuensi berpergian konsumen Terminal Purabaya



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

Dari data-data mengenai profil responden atau (konsumen pengguna jasa bus AKAP dan AKDP di Terminal Purabaya) dapat dibaca dan dipahami dengan cukup jelas. Selanjutnya adalah data mengenai alasan konsumen memilih Terminal Purabaya dari pada Terminal Tambak Oso Wilangon sebagai terminal pemberangkatan dibagi menjadi dua, yaitu alasan konsumen menjadikan Terminal Purabaya sebagai Terminal Pemberangkatan, alasan konsumen tidak memilih Terminal Tambak Oso Wilangon sebagai Terminal Pemberangkatan. Berikut adalah data-data tersebut :

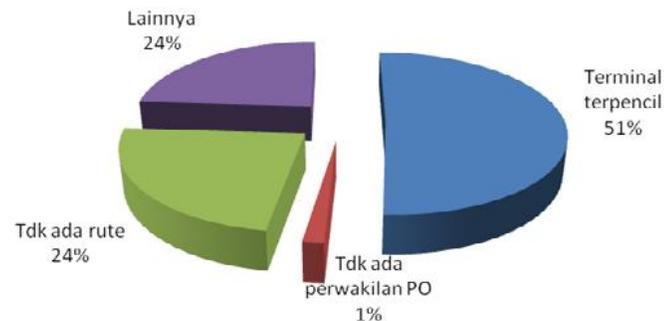
1. Alasan Konsumen menjadikan Terminal Purabaya sebagai Terminal Pemberangkatan



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

2. Alasan Konsumen tidak memilih Terminal Tambak Oso Wilangon sebagai Terminal Pemberangkatan

Alasan Konsumen tidak Memilih Terminal TOW sebagai Terminal Pemberangkatan

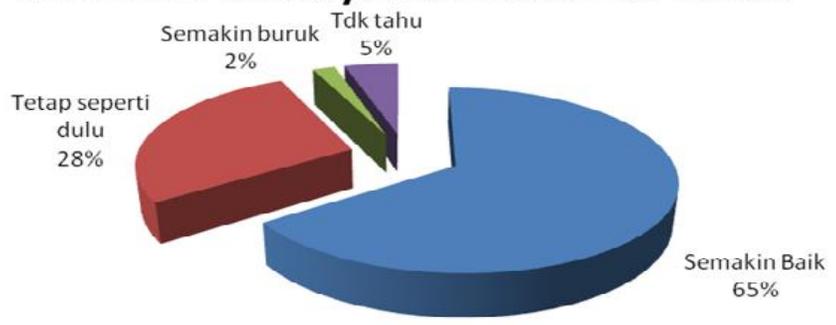


Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

Dari kedua data tersebut peneliti menyimpulkan tentang alasan konsumen menjadikan Terminal Purabaya sebagai Terminal Pemberangkatan dan alasan konsumen tidak memilih Terminal Tambak Oso Wilangon sebagai Terminal Pemberangkatan karena di Terminal Purabaya responden merasa aksesnya mudah, sedangkan di Terminal Tambak Oso Wilangon aksesnya susah dan jauh dikarenakan tempatnya terpencil. Sehingga penumpang lebih banyak yang melakukan pemberangkatan dari Terminal Purabaya. Selanjutnya adalah data mengenai pelayanan di Terminal Purabaya dan Terminal Tambak Oso Wilangon dari tahun ke tahun. Berikut adalah data tersebut :

1. Persepsi Konsumen tentang Pelayanan Terminal Purabaya dari Tahun ke Tahun

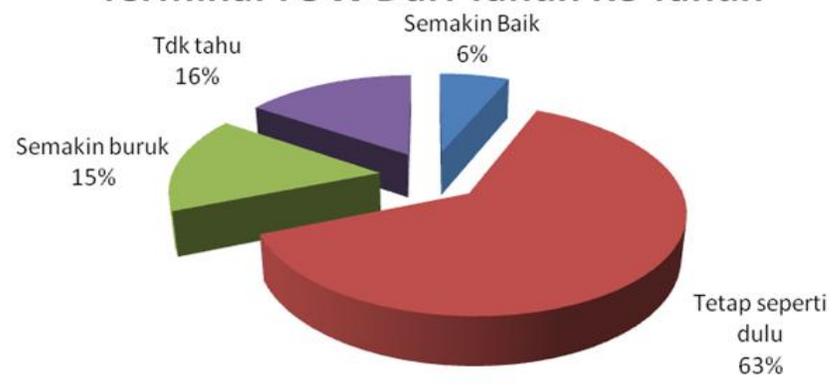
Persepsi Konsumen tentang Pelayanan Terminal Purabaya Dari Tahun Ke Tahun



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

- Persepsi Konsumen tentang Pelayanan Terminal Tambak Oso Wilangon dari Tahun ke Tahun

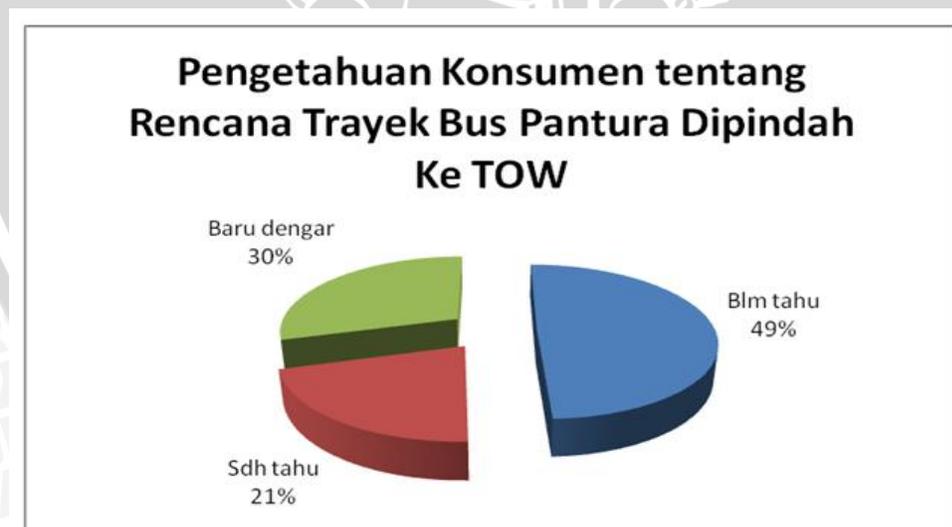
Persepsi Konsumen tentang Pelayanan Terminal TOW Dari Tahun Ke Tahun



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

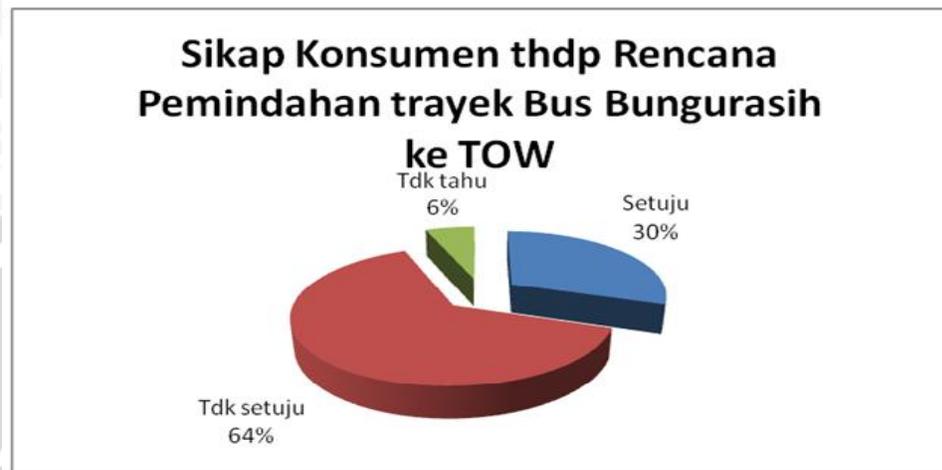
Dari kedua data diatas peneliti menyimpulkan bahwa alasan kenapa penumpang banyak yang lebih memilih mamulai perjalanan dari Terminal Purabaya, karena pelayanan di Terminal Purabaya semakin meningkat dari tahun ke tahun dibandingkan di Terminal Tambak Oso Wilangon yang tetap sama saja seperti dulu. Kemudian peneliti akan menyajikan data-data mengenai pengetahuan konsumen tentang rencana trayek bus pantura dipindah ke Teerminal Tambak Oso Wilangon, sikap konsumen terhadap rencana pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

1. Pengetahuan Konsumen Tentang Rencana Trayek Bus Pantura dipindah ke Terminal Tambak Oso Wilangon



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

2. Sikap Konsumen Terhadap Rencana Pemindahan Trayek Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan



Sumber: Survey YLPK Jawa Timur

Bedasarkan Kedua data diatas, peneliti menyimpulkan bahwa sebagian besar (49%) responden (calon penumpang bus AKAP dan AKDP di Terminal Purabaya) tidak ada yang mengetahui tentang rencana kebijakan pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan. Oleh karena itu Pemerintah Kota Surabaya harus lebih intensif memberikan pengumuman mengenai rencana kebijakan tersebut, agar para konsumen atau penumpang mengetahui rencana pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan. Sedangkan 64% sikap konsumen tidak setuju terhadap rencana kebijakan pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan. Dari data penolakan tersebut, Pemerintah Kota Surabaya diharapkan dapat memberikan

sosialisasi mengenai maksud dan tujuan dari rencana kebijakan pemindahan trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, agar masyarakat dapat lebih memahami rencana kebijakan tersebut.

3. Faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon)

Dalam mengetahui faktor pendukung dan penghambat dalam pelaksanaan surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) dapat dilihat dari dua aspek, yaitu mengenai 1.) Persiapan fisik prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon, 2.) Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon.

3.1 Persiapan fisik prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon

Dalam memperoleh data tersebut peneliti mendapatkan data melalui hasil wawancara dan juga kondisi *real* (nyata) di Terminal Tambak Oso Wilangon melalui pengamatan dilapangan. Untuk faktor pendukung agar terlaksananya kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) peneliti melihat dari persiapan fisik prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon, menurut pengamatan dan hasil penelitian peneliti di tempat lokasi yaitu Terminal Tambak Oso Wilangon peneliti mendapatkan adanya

perbaikan dan penambahan fasilitas di Terminal Tambak Oso Wilangon, perbaikan dan penambahan fasilitas tersebut adalah sebagai berikut : Tempat Istirahat Kru, Toilet, Tempat Locket Bis Malam Cepat, Mushola guna memenuhi tuntutan para sopir bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur pantura. Berikut adalah bukti foto penambahan fasilitas di Terminal Tambak Osowilangon. Untuk Lebih jelasnya dapat melihat gambar-gambar penambahan fasilitas di Terminal Tambak Oso Wilangon yang telah disebutkan diatas di dalam lampiran. Selain itu Pemerintah Surabaya dan Dinas Perhubungan Kota Surabaya juga akan menganggarkan dana sebesar 9,4 milliar pada tahun 2013 dan bertahap selama 5 tahun hingga 2017 yang totalnya mencapai 27 milliar untuk perbaikan dan menambah fasilitas-fasilitas umum maupun penunjang di Terminal Tambak Oso Wilangon (hasil wawancara dengan narasumber Darwanto staf Terminal Tambak Oso Wilangon). Namun persiapan fisik prasarana di Terminal Tambak Oso Wilangon tidak selalu menjadi pendukung dalam melaksanakan kebijakan pemindahan trayek tersebut melainkan juga ada yang masih menjadi penghambat sampai saat ini, yaitu perluasan lahan di Terminal Tambak Oso Wilangon yang terhambat oleh kepemilikan lahan oleh pihak swasta Maspion, untuk lebih jelasnya dapat melihat denah lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon seperti gambar berikut ini :

Lahan yang dimiliki oleh pihak swasta tersebut disewa oleh pihak swasta (PT. Maspion) sejak tahun 1997, lahan tersebut luasnya 2 hektar dan berupa bangunan yang terbengkalai dan tidak terawat, berikut adalah Gambar bangunan yang terbengkalai tersebut yang di sewa oleh PT. Maspion :



Gambar 1.14 Bangunan yang terbengkalai dilahan yang disewa oleh PT.Maspion di Lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon

Sumber : Hasil Penelitian di lapangan

Rencannya dari lahan seluas 2 Hektar yang di sewa oleh PT. Maspion seperti gambar diatas tersebut akan dijadikan untuk perluasan lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon namun sampai saat ini masih belum dapat dibebaskan untuk dijadikan perluasan Terminal Tambak Oso Wilangon.

3.2 Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon

Untuk faktor pendukung persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon peneliti melakukan wawancara dan pengamatan terhadap kondisi yang ada dilapangan yaitu di Terminal Tambak Oso Wilangon. Dan hasil penelitian untuk penghubung akses dari maupun kearah Terminal Tambak Oso Wilangon, untuk saat ini adalah Bus Damri P8 dan Bus Damri P6. Bus damri P8 adalah bus Damri yang melayani angkutan dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon dan sebaliknya yang melewati jalur TOL. Sementara bus Damri P6 adalah bus Damri yang melayani angkutan dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon dan sebaliknya yang melewati jalur bukan TOL (jalur tengah Surabaya). Gambar Bus Darmri P8 dan P6 yang menghubungkan antara Terminal Purabaya dan Terminal Tambak Oso Wilangon dapat dilihat di dalam lampiran.

Namun jika nantinya bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) jalur pantura sudah di Terminal Tambak Oso Wilangon perlu ditambahkannya angkutan untuk fasilitas penghubung antar Terminal Purabaya dengan Terminal Tambak Oso Wilangon. Agar semua penumpang yang ada di Terminal Purabaya yang kearah Pantura dapat terangkut ke Terminal Tambak Oso Wilangon ujar Staff Terminal Tambak OsoWilangon Bapak Darwanto. Selain Bus Damri P8 dan P6 yang menghubungkan Terminal Oso Wilangon dengan daerah selatan Kota Surabaya (Terminal Purabaya) terdapat juga

angkutan kota dan pedesaan yang menghubungkan akses Terminal Tambak Oso Wilangon ke daerah sekitarnya, angkutan kota dan pedesaan tersebut adalah sebagai berikut :

Tabel 1.13 Data Angkutan kota dan pedesaan sebagai penghubung akses ke Terminal Tambak Oso Wilangon

NO	NAMA PO	JURUSAN	JUMLAH	YANG JALAN/BEROPERASI
1	Bus Kota Damri P8	TOW-Purabaya(Tol Panjang)	18	12
2	Bus Kota Damri P7	TOW-M.Sungkono-A.Yani-Purabaya	4	0
3	Bus Kota P6	TOW-Demak-Kupang-Purabaya	14	13
4	Bus Kota Damri P2	TOW-JMP-Raya Darmo-Purabaya	4	0
5	Bus Kota Damri Lyn L	TOW-Jembatan Merah	6	0
6	MPU Antar Kota	Surabaya-Lamongan-Babat	12	4
7	L.300	TOW-Gresik-Karang Cangkring	40	20
8	Lyn SG	Surabaya(JMP)-Gresik	164	122
9	Lyn PTG	Surabaya(P.Turi)-Gresik	104	88
10	Lyn O	TOW-Keputih	20	20
11	Taxi	-	10	10
Jumlah total			396	289

Sumber: Arsip Terminal Tambak Oso Wilangon

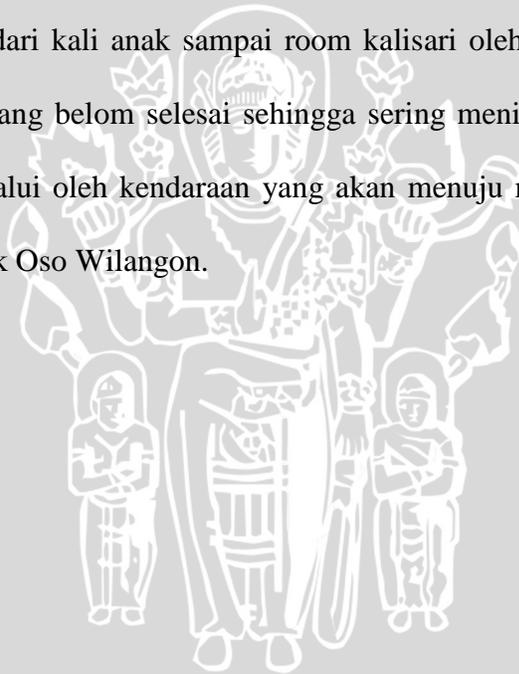
Dari data tabel tersebut dapat dilihat jumlah kendaraan angkutan kota dan pedesaan sebagai penghubung akses dari maupun ke arah Terminal

Tambak Oso Wilangon, diharapkan dengan banyaknya jumlah kendaraan kendaraan angkutan kota dan pedesaan dapat mempermudah penumpang mendapatkan angkutan yang akan menuju ke arah maupun dari Terminal Tambak Oso Wilangon dan juga menjadi pendukung untuk akses Terminal Tambak Oso Wilangon terhadap kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon). Namun selain adanya pendukung terhadap akses Terminal Tambak Oso Wilangon, juga terdapat penghambat dalam akses Terminal Tambak Oso Wilangon, penghambat dalam akses Terminal Tambak Oso Wilangon tersebut adalah berupa akses jalan, seperti hasil wawancara terhadap Bapak Darwanto Staff Terminal Tambak Oso Wilangon, berikut adalah hasil wawancara dengan Bapak Darwanto mengenai penghambat akses Terminal Tambak Oso Wilangon :

“Faktor penghambat akses Terminal Tambak Oso Wilangon berupa pelebaran jalan dari kali anak sampai room kalisari oleh Badan Besar Balai Jalan Nasional yang belum selesai sehingga sering menimbulkan kemacetan”.

Dari hasil data diatas yang diperoleh oleh peneliti melalui wawancara dan pengamatan dilapangan, maka peneliti menyimpulkan bahwa faktor pendukung pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) terhadap aspek persiapan pendukung akses di Terminal Tambak Oso Wilangon adalah terdapatnya akses angkutan kota dan pedesaan yang cukup banyak, yaitu

berjumlah hingga 396 kendaraan, dan yang beroperasi sebanyak 289 kendaraan. Hal tersebut tentunya sudah menjadi faktor pendukung untuk melaksanakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon), sedangkan faktor penghambat persiapan pendukung akses di Terminal Tambak Oso Wilangon terhadap kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) adalah adanya perbaikan jalan dari kali anak sampai room kalisari oleh Badan Besar Balai Jalan Nasional yang belum selesai sehingga sering menimbulkan kemacetan di jalur yang dilalui oleh kendaraan yang akan menuju maupun berasal dari Terminal Tambak Oso Wilangon.



C. Analisa dan Interpretasi Data Penelitian

1. Analisa Berdasarkan Isi dan Tujuan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

Setelah mengetahui dengan jelas isi dari Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon pada tanggal 10 Februari 2012 yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan darat Kementerian Perhubungan di Jakarta, maka selanjutnya peneliti akan menganalisis tujuan dari Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon dengan menghubungkan data-data sekunder maupun hasil wawancara yang didapat oleh peneliti dari narasumber *stakeholder* yaitu pihak Dinas Perhubungan Kota Surabaya, LAJJ Provinsi Jawa Timur sejak surat tersebut dikeluarkan pada tanggal 10 Februari 2012 sampai penelitian ini berakhir pada bulan April 2013, dimana data-data tersebut sudah dipaparkan di dalam penyajian data dan lampiran. Tujuan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 pada tanggal 10 Februari 2012 yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan darat Kementerian Perhubungan di Jakarta adalah melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum khususnya terhadap bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-

Tuban- Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat/ tiba di Terminal Purabaya untuk dapatnya dialihkan keberangkatan/ kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW), maksud dari pengalihan tersebut agar manajemen sistem transportasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya lebih tertata dan kawasan tersebut dapat berkembang sehingga dapat mendorong pertumbuhan sektor-sektor lainnya.”

Namun setelah peneliti melihat RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya lalu menghubungkan dan menganalisis dengan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon pada tanggal 10 Februari 2012 yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan darat Kementerian Perhubungan di Jakarta peneliti mendapatkan adanya kesamaan dalam rencana kebijakan Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon dengan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya tersebut. Data sekunder mengenai pengembangan Terminal dan wilayah Tambak Oso Wilangon dapat dilihat di dalam RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya Bagian Kedua Struktur Ruang Wilayah Darat pasal 17 no. 2 huruf k, pasal 18 no. 3 huruf k dan Bagian Keempat Sistem Transportasi pasal 22 no. 1 huruf d. berikut untuk lebih jelasnya kutipan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya yang

mengatur tentang pengembangan terminal dan wilayah Tambak Oso Wilangan :

“Bagian Kedua Struktur Ruang Wilayah Darat pasal 17 no. 2 huruf k. Unit Pengembangan XI Tambak Oso Wilangan meliputi wilayah Kecamatan Benowo, Kecamatan Tandes, dan Kecamatan Asemrowo.”

“Bagian Kedua Struktur Ruang Wilayah Darat pasal 18 no. 3 huruf k. fungsi utama UP XI Tambak Oso Wilangan adalah Pemukiman, Perdagangan dan Jasa, Pergudangan, kawasan khusus, dan Konservasi: dengan pusat pertumbuhan berada di kawasan Tambak Oso Wilangan.”

“Bagian Keempat Sistem Transportasi pasal 22 no. 1 huruf d. Peningkatan dan pengembangan Terminal Tambak Oso Wilangan sebagai terminal antar kota dalam Provinsi dan Provinsi yang menghubungkan Kota dengan daerah lain yang berada di Pantai Utara Pulau Jawa.” (Sumber : Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Surabaya Perda 3 tahun 2007,dapat dilihat dalam lampiran).

Peraturan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya tersebut menjelaskan adanya rencana pembangunan dan peningkatan untuk mengembangkan wilayah Tambak Oso Wilangan sebagai pusat pertumbuhan. Selain peraturan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya yang mengatur tentang pengembangan terminal dan wilayah Tambak Oso Wilangan peneliti juga memiliki data sekunder dari Dinas Perhubungan Kota Surabaya tentang “Peran Terminal Tambak Oso Wilangan dalam Sistem Transportasi di Kota Surabaya (dapat dilihat dalam Lampiran). Dengan data yang dimiliki oleh peneliti berupa data sekunder dan data hasil wawancara dari narasumber terkait, diharapkan dapat memperkuat hasil analisis yang dilakukan oleh peneliti, bahwa adanya faktor lain dari Perintah Kota Surabaya selain bertujuan untuk melakukan penataan sistem pelayanan

angkutan umum khususnya terhadap bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban-Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat/ tiba di Terminal Purabaya untuk dapatnya dialihkan keberangkatan/ kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW), maksud dari pengalihan adalah agar manajemen sistem transportasi angkutan orang dan barang di Kota Surabaya lebih tertata dan kawasan tersebut dapat berkembang sehingga dapat mendorong pertumbuhan sektor-sektor lainnya, juga bertujuan untuk menjalankan RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) Kota Surabaya terhadap pengembangan wilayah Tambak Oso Wilangon dengan meramaikan Terminal Tambak Oso Wilangon melalui cara memindahkan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban- Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat/ tiba di Terminal Purabaya untuk dapatnya dialihkan keberangkatan/ kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangon (TOW).

2. Analisa Berdasarkan Kenyataan yang ada di lapangan

Selanjutnya peneliti akan menganalisis berdasarkan kenyataan yang ada di lapangan mengenai kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) dengan menggunakan Prosedur Analisis Kebijakan, dimana prosedur-prosedur tersebut terdiri dari lima komponen, yaitu :

1. Perumusan masalah (definisi), yang berguna untuk menghasilkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang menimbulkan masalah kebijakan.
2. Peramalan (prediksi), untuk menyediakan informasi mengenai konsekuensi di masa mendatang dari penerapan alternative kebijakan, termasuk tidak melakukan sesuatu.
3. Rekomendasi (preskripsi), dilakukan untuk menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relatif dari konsekuensi di masa depan dari suatu pemecahan masalah.
4. Pemantauan (deskripsi), Menghasilkan informasi tentang konsekuensi sekarang dan masa lalu dari diterapkannya alternative kebijakan.
5. Evaluasi, Evaluasi digunakan untuk menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan dari konsekuensi pemecahan atau pengatasan masalah.

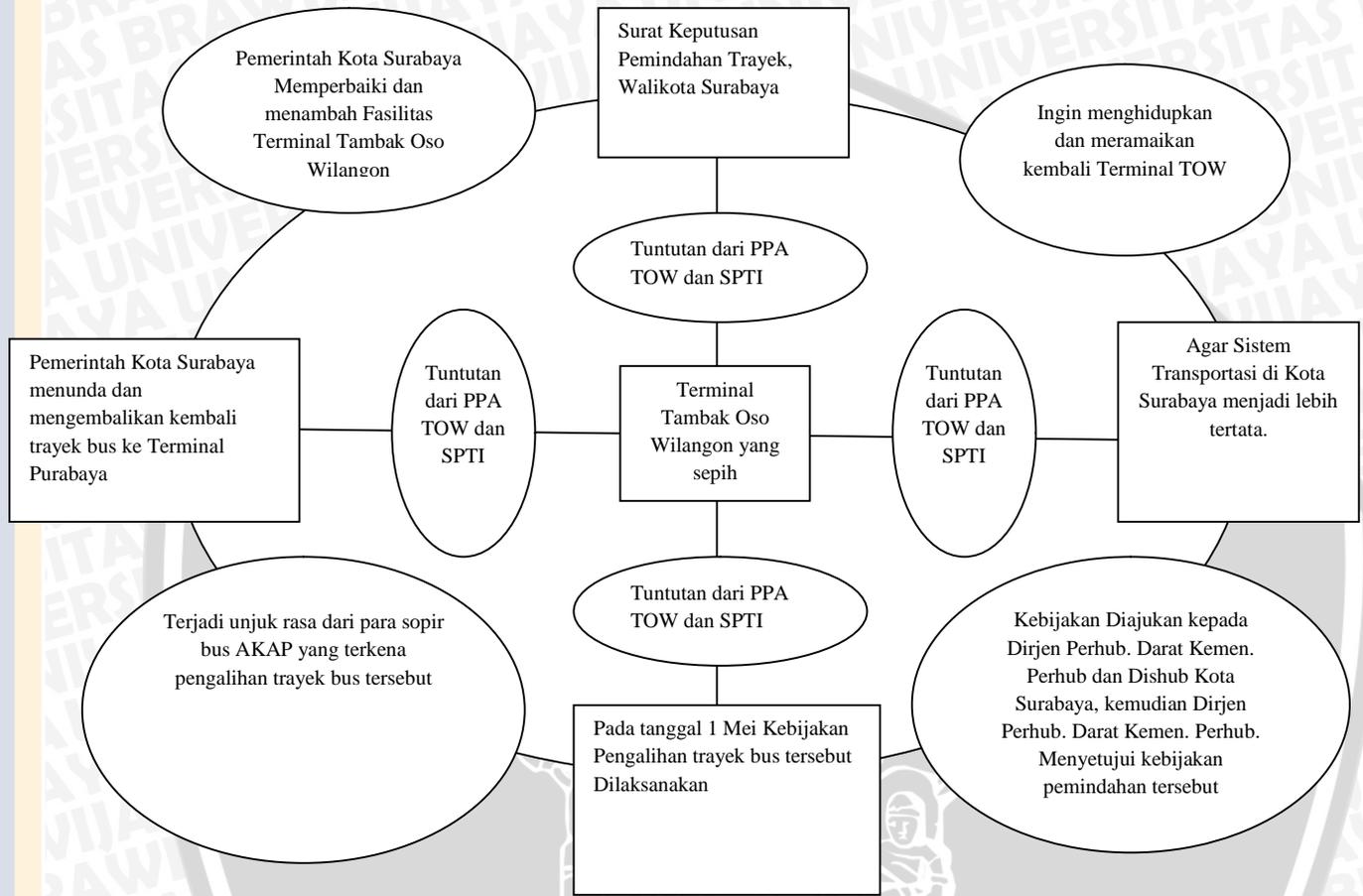
(sumber: William N. Dunn (2000: 21)

Untuk prosedur yang pertama yaitu perumusan masalah (definisi), dimana lahirnya kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan berawal dari unjuk rasa tuntutan Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangan dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) pada tanggal 6 Februari 2012 yang menginginkan bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang

yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya dikembalikan lagi ke Terminal Tambak Oso Wilangan. Kemudian yang kedua ialah peramalan (prediksi), dimana peramalan atau prediksi ini jika kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan dilakukan, maka akan dapat membuat Terminal Tambak Oso Wilangan menjadi ramai juga menghidupkan Terminal Tambak Oso Wilangan kembali, dan masa depan kebijakannya juga agar sistem transportasi di kota surabaya menjadi lebih tertata. Yang ketiga Rekomendasi (preskripsi), dimana dalam rekomendasi ini Walikota Surabaya mengirimkan surat usulan kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan di Jakarta, dan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan menyetujui kebijakan pengalihan trayek bus tersebut yang di usulkan oleh Walikota Surabaya, dengan syarat rekomendasi jumlah bus dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan yang akan dipindahkan ke Terminal Tambak Oso Wilangan. Setelah rekomendasi, kemudian dilakukanlah aksi kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan pada tanggal 1 Mei 2012. Selanjutnya yang keempat ialah Pemantauan (deskripsi), dimana setelah dilakukan aksi kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso

Wilangan pada tanggal 1 Mei 2012, terjadi unjuk rasa dari para sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang terkena pengalihan trayek bus tersebut. Para sopir bus tersebut meminta diperbaiki dan ditambah terlebih dahulu fasilitas Terminal Tambak Oso Wilangan. Dengan adanya unjuk rasa dan tuntutan dari para sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang terkena pengalihan trayek tersebut, kemudian Walikota Surabaya menunda dan mengembalikan kembali trayek bus yang dipindah ke Terminal Tambak Oso Wilangan ke Terminal Purabaya. Yang kelima adalah Evaluasi, dimana dalam evaluasi kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan Pemerintah Kota Surabaya memperbaiki kebijakan tersebut dengan memulai dari memenuhi tuntutan dari para sopir bus yang terkena kebijakan pengalihan trayek bus tersebut yaitu dengan memperbaiki dan menambah fasilitas-fasilitas yang ada di Terminal Tambak Oso Wilangan.

Agar lebih jelas dan lebih memahami penjelasan oleh peneliti yang menganalisis kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan) dengan menggunakan Prosedur Analisis Kebijakan, maka dapat dilihat gambar berikut ini :



Gambar 1.15 Lima Prosedur Analisis Kebijakan

Sumber: William N. Dunn (2000: 19), diolah

3. Interpretasi Faktor penghambat dan pendukung Implementasi Kebijakan

Implementasi merupakan suatu proses untuk mewujudkan tujuan yang telah diterapkan menjadi kenyataan, atau dengan kata lain perencanaan ke dalam praktek. Namun, tidak semua program yang diimplementasikan dapat berlangsung mulus dan efektif. Gejala ini menurut Dunsir dalam Wahab (2005:61) dinamakan sebagai *implementasi gap*, yaitu suatu keadaan dimana dalam proses kebijakan selalu akan terbuka kemungkinan terjadinya perbedaan yang diharapkan (direncanakan) oleh pembuat kebijakan dengan apa yang senyatannya dicapai (sebagai hasil atau prestasi dari pelaksanaan kebijakan). Perbedaan ini disebabkan oleh faktor-faktor yang menghambat implementasi kebijakan. Selain faktor penghambat tersebut dapat mengagalkan implementasi kebijakan. Selain itu, untuk menilai faktor penghambat juga dapat menggunakan indikator faktor pendukung implementasi karena dengan tidak adanya faktor pendukung dapat menjadi penghambat implementasi kebijakan.

Faktor-faktor penghambat dalam Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osong Wilangan dibedakan menjadi faktor penghambat internal dan eksternal kebijakan, antara lain:

1. Faktor penghambat internal :

- a. Kondisi fisik sarana dan prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon sebagai Terminal yang akan dijadikan tempat pengalihan trayek bus jalur Pantura dari Terminal Purabaya kurang layak, karena dari luas lahan 5 Hektar hanya 3 Hektar yang saat ini dapat digunakan sementara sisanya 2 Hektar masih disewa oleh pihak swasta (PT. Maspion) sehingga jika bus jurusan Pantura sebanyak 533 bus tidak akan mencukupi ditampung oleh Terminal Tambak Oso Wilangon. Selain itu kondisi sarana dan prasarana untuk penumpang dan sopir bus di Terminal Tambak Oso Wilangon masih sangat kurang jika dibandingkan dengan Terminal Purabaya yang sama-sama masuk kedalam katagori Terminal tipe A.
- b. Pengawasan jalannya implementasi Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon oleh petugas dan polisi kurang tegas sehingga membuat sopir bus banyak yang melakukan aksi mogok dan boikot Terminal Tambak Oso Wilangon setelah 1 hari penerapan kebijakan pemindahan trayek bus tersebut.

2. Faktor Penghambat eksternal:

- a. Sikap pihak sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dan ORGANDA yang awalnya menerima kebijakan tersebut dalam rapat koordinasi pengalihan asal tujuan perjalanan trayek AKAP jalur pantura oleh Surabaya yang dilaksanakan oleh Dishub Kota Surabaya tiba-tiba berubah sikapnya menjadi menolak kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- b. Sikap para penumpang atau konsumen yang akan menuntut Walikota Surabaya karena dengan adanya kebijakan tersebut membuat para sopir melakukan aksi mogok kerja yang mengakibatkan para penumpang atau konsumen tidak dapat terangkut sampai tujuan.
- c. Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon, untuk hal ini yang menjadi faktor penghambatnya adalah berupa perbaikan jalan dari kali anak sampai room kalisari oleh Badan Besar Balai Jalan Nasional yang belum selesai sehingga sering menimbulkan kemacetan.

Faktor penghamabat yang paling signifikan dalam mempengaruhi kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon adalah sikap para

sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur pantura dan ORGANDA. Sikap kengototan pihak sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur Pantura disalurkan melalui pemogokan kerja, dan berakibat terganggunya arus transportasi Surabaya-Semarang-Tuban dan sebaliknya. Sikap kengototan para sopir bus ini pula yang sering menjadi diskusi antar stakeholder hingga saat ini sehingga membuat kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon sampai saat ini masih terhambat.

Faktor penghambat internal kebijakan terletak kepada kondisi fisik sarana dan prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon, dimana dengan kondisi luas lahan terminal yang hanya 3 hektar tidak memungkinkan menampung seluruh bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur Pantura sebanyak 533 bus di tamping di Terminal Tambak Oso Wilangon. selain itu, faktor sarana dan prasarana untuk penumpang dan sopir bus yang masih minim bahkan kalah dengan Terminal Purabaya yang sama-sama masuk katagori Terminal Tipe A, membuat semakin sedikit penumpang yang ingin berangkat maupun tiba dari Terminal Tambak Oso Wilangon.

Kemudian untuk faktor pendukung kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon juga dibedakan atas faktor pendukung internal dan eksternal kebijakan sebagai berikut:

1. Faktor pendukung internal:

- a. Pengajuan rencana kebijakan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon sudah mendapat persetujuan dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat melalui surat dengan nomor : AJ.205/25/4/DJPD/2012 pada tanggal 12 April 2012.
- b. Proses perumusan kebijakan juga sudah benar karena sudah mengikutsertakan stakeholder kebijakan sebelum dishakandan dilaksanakan. Bahkan, ketika ada permasalahan saat pelaksanaan kebijakan, Pemerintah Kota Surabaya tetap memfasilitasi stakeholder kebijakan dengan mengadakan diskusi dan rapat koordinasi.

2. Faktor pendukung eksternal:

- a. Sikap Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon yang mendukung rencana Walikota Surabaya tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon agar terminal Tambak Oso Wilangon menjadi ramai dan hidup kembali.

- b. Sudah adanya dana dari Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya, sebesar 9,4 miliar pada tahun 2013 dan bertahap selama 5 tahun hingga 2017 yang totalnya mencapai 27 miliar untuk perbaikan dan menambah fasilitas-fasilitas umum maupun penunjang di Terminal Tambak Oso Wilangon.

Faktor pendukung menurut peneliti paling signifikan dalam membantu kelancaran implementasi kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon adalah persetujuan dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat melalui surat dengan nomor : AJ.205/25/4/DJPD/2012 pada tanggal 12 April 2012, dengan kata lain kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon sudah mendapatkan persetujuan dari Pemerintah Pusat. Selain itu faktor pendukung yang lainnya yang sangat signifikan dapat membuat kebijakan ini berhasil adalah dengan adanya dana perbaikan fasilitas sarana dan prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon dari Pemerintah Kota Surabaya sebesar 9,4 miliar pada tahun 2013 dan bertahap selama 5 tahun hingga 2017 yang totalnya mencapai 27 miliar dimana dana perbaikan Terminal Tambak Oso Wilangon tersebut akan membuat fasilitas di Terminal Tambak Oso Wilangon menjadi lebih baik sehingga sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) Jalur

Pantura setuju untuk dipindahkan dan para penumpang yang ingin berangkat dan tiba di Terminal Tambak Oso Wilangon.

Selanjutnya peneliti akan menggunakan Teori Analisis Kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi) oleh William N. Dunn sebagai pisau untuk menganalisis kebijakan pengalihan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Sebelum menganalisis permasalahan dengan Teori Analisis Kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi), peneliti akan menjelaskan terlebih dahulu mengenai teori Analisis Kebijakan Retrospektif. Menurut William N. Dunn (2000:119-121) Analisis Kebijakan Retrospektif dijelaskan sebagai penciptaan dan transformasi informasi sesudah aksi kebijakan dilakukan, mencakup berbagai tipe kegiatan yang dikembangkan oleh tiga kelompok analis:

1. Analis yang berorientasi pada disiplin (*Discipline-oriented analysts*).

Kelompok ini sebagian besar terdiri dari para ilmuwan politik dan sosiologi, terutama berusaha untuk mengembangkan dan menguji teori yang didasarkan pada teori dan menerangkan sebab-sebab dan konsekuensi-konsekuensi kebijakan. Kelompok ini jarang berusaha untuk mengidentifikasi tujuan-tujuan dan sasaran spesifik dari para pembuat kebijakan dan tidak melakukan usaha apapun untuk membedakan “variabel-variabel kebijakan yang merupakan hal yang dapat diubah

melalui manipulasi kebijakan, dan variabel situasional yang tidak dapat dimanipulasi.

2. Analisa yang berorientasi pada masalah (*Problem-oriented analysts*)

Kelompok ini sebagian besar juga terdiri dari para ilmuwan ilmu politik dan sosiologi, dan juga berusaha untuk menerangkan sebab-sebab dan kosekuensi dari kebijakan. Meskipun begitu, para analis yang berorientasi pada masalah ini kurang “menaruh” perhatian pada pengembangan dan pengujian teori-teori yang dianggap penting didalam disiplin ilmu sosial, tetapi lebih menaruh perhatian pada identifikasi variabel-variabel yang dapat dimanipulasi oleh para pembuat kebijakan untuk mengatasi masalah. Analisis yang berorientasi pada masalah jarang menyajikan informasi mengenai tujuan dan sasaran kebijakan yang spesifik dari para pembuat kebijakan.

3. Analisis yang berorientasi pada aplikasi (*Applications-oriented analysts*)

Kelompok ini menyangkut ilmuwan politik dan sosiologi, tetapi juga orang-orang yang datang dari bidang studi professional pekerja social (*social work*) dan administrasi publik dan bidang studi yang sejenis seperti penelitian evaluasi. Kelompok ini juga berusaha untuk menerangkan:

- a. Sebab dan kebijakan tersebut
- b. Program publik
- c. Identifikasi tujuan dan sasaran kebijakan

- d. Konsekuensi kebijakan-kebijakan tersebut
- e. Pemantauan dan evaluasi hasil kebijakan yang spesifik
- f. Merumuskan alternatif-alternatif kebijakan baru dan merekomendasikan arah tindakan pemecahan masalah.

Setelah mengetahui dengan jelas teori Analisis Kebijakan Retrospektif dan kelompok analis. Peneliti memilih Analisis yang berorientasi pada aplikasi (Applications-oriented analysts) sebagai kelompok analis karena kelompok ini mempunyai kesamaan dengan bidang yang peneliti ambil yaitu administrasi publik. Berikut adalah analisis dari peneliti.

- a. Sebab kebijakan tersebut

Munculnya kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) bermula dari adanya unjuk rasa tuntutan Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) pada tanggal 6 Februari 2012 yang menginginkan bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya dikembalikan lagi ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Kemudian dari tuntutan tersebut Pemerintah Kota Surabaya membuat kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon).

b. Program publik

Program dari kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) adalah dengan mengalihkan sebanyak 533 bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA yang ada di Terminal Purabaya, bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA tersebut tidak boleh berangkat maupun tiba di Terminal Purabaya dan hanya diperbolehkan berangkat maupun tiba di Terminal Tambak Oso Wilangon.

c. Identifikasi tujuan dan sasaran kebijakan

Identifikasi tujuan kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) adalah untuk meramaikan kembali Terminal Tambak Oso Wilangon) dan agar sistem transportasi di kota surabaya menjadi lebih tertata. Sedangkan sasaran kebijakan tersebut ialah sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi), PO bus dan para penumpang yang akan melakukan perjalanan melalui PANTURA.

d. Konsekuensi kebijakan-kebijakan tersebut

Konsekuensi dari kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon), yang pertama adalah masyarakat yang berada di

daerah Selatan Kota Surabaya akan kesulitan untuk berpergian melewati jalur PANTURA, dikarenakan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang melewati jalur PANTURA dialihkan seluruhnya ke Terminal Tambak Oso Wilangon yang letaknya di Utara Kota Surabaya. Yang kedua masyarakat atau penumpang yang berada di daerah Selatan Kota Surabaya akan mengeluarkan ongkos tambahan untuk bisa naik bus DAMRI sebagai penghubung akses Terminal Purabaya dan Terminal Tambak Oso Wilangon, ketiga adalah ketidaksiapan fasilitas dan lahan Terminal Tambak Oso Wilangon.

e. Pemantauan dan evaluasi hasil kebijakan yang spesifik

Pemantauan kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon) pada saat setelah dilaksanakan adalah terjadinya unjuk rasa penolakan dari para sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang meminta fasilitas yang ada di Terminal Tambak Oso Wilangon ditambah dan diperbaiki. Kemudian evaluasinya adalah penundaan dan mengembalikan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang terkena kebijakan tersebut ke tempat semula, yaitu Terminal Purabaya. Selanjutnya evaluasi dari Pemerintah Kota Surabaya adalah memperbaiki dan menambah fasilitas yang ada di Terminal Tambak Oso Wilangon.

- f. Merumuskan alternatif-alternatif kebijakan baru dan merekomendasikan arah tindakan pemecahan masalah

Berikutnya adalah perumusan alternatif-alternatif kebijakan baru dari peneliti agar dapat dijadikan rekomendasi arah tindakan pemecahan masalah kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon oleh Pemerintah Kota Surabaya. Berikut adalah alternatif-alternatif kebijakan baru dari peneliti:

- I. Hanya sebagian besar bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA yang ada di Terminal Purabaya yang dipindahkan ke Terminal Tambak Oso Wilangon, agar Terminal Tambak Oso Wilangon dapat menjadi ramai kembali.
- II. Menambah dan memberikan akses bus Damri yang melayani rute ke Terminal Tambak Oso Wilangon di daerah Timur, Barat dan Utara Kota Surabaya agar penumpang yang berada di daerah tersebut tidak merasa kesulitan mendapatkan akses menuju Terminal Tambak Oso Wilangon.
- III. Memberikan Sedikit bus AKAP yang ada di Terminal Purabaya agar masyarakat yang ada di wilayah Selatan Kota Surabaya tetap dapat berangkat dari Terminal Purabaya yang letaknya lebih dekat.

- IV. Memberikan biaya lebih murah kepada penumpang bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA yang berangkat dari Terminal Tambak Oso Wilangon karena biaya operasional jalur PANTURA yang lebih pendek.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berawal dari unjuk rasa tuntutan Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) pada tanggal 6 Februari 2012 yang menginginkan bus Antar kota antar Provinsi (AKAP) jurusan Pantura terutama bus AKAP jurusan Semarang yang saat ini beroperasi di Terminal Purabaya dikembalikan lagi ke Terminal Tambak Oso Wilangon. Kemudian aksi unjuk rasa tuntutan Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon dan Serikat Pekerja Transportasi Indonesia (SPTI) tersebut ditindaklanjuti oleh Walikota Surabaya Ir. Tri Rismaharini dengan menyurati Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan melalui surat Nomor 550/650/436.6.10/2012 pada tanggal 10 Februari 2012, surat tersebut berisi tentang melakukan penataan sistem pelayanan angkutan umum khususnya untuk bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP) pada jurusan Surabaya-Tuban-Semarang (Boemel/Ekonomi) yang semula berangkat dan tiba di Terminal Purabaya kini dialihkan keberangkatannya dan kedatangannya di Terminal Tambak Osowilangon. Selanjutnya Walikota Surabaya mengirim kembali surat Nomor 550/ 1253/ 436.6.10/2012 kepada Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan tentang tindak lanjut pengalihan trayek pada tanggal 9 Maret 2012 inti dari surat Walikota

Surabaya tersebut adalah menyepakati seluruh trayek jalur Utara dipindahkan di Terminal Tambak Oso Wilangon. Kemudian pada tanggal 10 april 2012, Dinas Perhubungan Kota Surabaya melakukan rapat koordinasi yang dihadiri oleh Direktorat Jendral Perhubungan Darat, sekretariat Daerah kota Surabaya, Polrestabes Kota Surabaya, DPD Organda Provinsi Jawa Timur, DPD Organda Surabaya dan Paguyuban Pekerja Oso Wilangon (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon Kota Surabaya terhadap rencana pengalihan asal tujuan dan lintas perjalanan trayek jalur Pantura di Kota Surabaya. selanjutnya Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementrian Perhubungan membalas dan memberikat rekomendasi atas surat tersebut melalui surat Nomor AJ.205/ 25/ 4/ DJPD/2012 pada tanggal 12 April 2012 yang inti isi surat tersebut adalah memberikan rekomendasi mengenai jumlah pemindahan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP). Setelah mendapatkan surat rekomendasi mengenai jumlah pemindahan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon selanjutnya Dinas Perhubungan Kota Surabaya kemudian mengeluarkan surat 550/0423/436.610/2012 pada tanggal 16 Mei 2012 kepada P.O bus yang inti dari isi surat tersebut adalah agar segera melaksanakan perpindahan pemberangkatan/ kedatangan bus trayek Pantura dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon terhitung sejak tanggal 1 Mei 2012. Kemudian pada tanggal 1 mei 2012 kebijakan pemindahan trayek bus itupun dilaksanakan, Namun kelancaran pemindahan trayek bus tersebut tidak berjalan dengan lancar, karena terjadi pemogokan bus Antar Kota antar Provinsi (AKAP)

jalur Pantura di Terminal Tambak Oso Wilangon, dan pada tanggal 5 bulan Mei tahun 2012 para sopir bus yang terkena kebijakan pengalihan trayek dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon mengadakan aksi demonstrasi di Gedung DPRD Kota Surabaya yang menuntut untuk di tunda terlebih dahulu kebijakan pemindahan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon sampai Terminal Oso Wilangon di perbaiki dan di tambah Fasilitas umumnya. Kemudian hingga saat ini kebijakan pemindahan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon ditunda akibat adanya penolakan dan tuntutan para sopir bus yang Antar Kota Antar Provinsi (AKAP).

Selanjutnya peneliti menganalisis isi dan tujuan Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan Terminal Bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, lalu menghubungkan dengan menggunakan lima prosedur analisis kebijakan William N. Dunn. Setelah itu peneliti menginterpretasikan faktor penghambat dan pendukung dalam kebijakan pengalihan trayek bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, berikut adalah faktor penghambat dan pendukung :

1. Faktor penghambat internal:

- a. Kondisi fisik sarana dan prasarana Terminal Tambak Oso Wilangon sebagai Terminal yang akan dijadikan tempat

pengalihan trayek bus jalur Pantura dari Terminal Purabaya kurang layak.

- b. Pengawasan jalannya implementasi Surat Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon oleh petugas dan polisi kurang tegas.

2. Faktor Penghambat eksternal:

- a. Sikap pihak sopir bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dan ORGANDA yang awalnya menerima kebijakan tersebut kemudian menolak setelah kebijakan tersebut dijalankan.
- b. Sikap para penumpang atau konsumen yang akan menuntut Walikota Surabaya.
- c. Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Oso Wilangon, yang terdapat banyak hambatan.

1. Faktor Pendukung Internal:

- a. Pengajuan rencana kebijakan Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) oleh Walikota Surabaya mendapatkan persetujuan dari Direktur Jenderal Perhubungan Darat.

- b. Proses perumusan kebijakan juga sudah benar karena sudah mengikutsertakan stakeholder kebijakan sebelum dishakan dan dilaksanakan.

2. Faktor Pendukung Eksternal:

- a. Sikap Paguyuban Pekerja Angkutan (PPA) Terminal Tambak Oso Wilangon yang mendukung rencana Walikota Surabaya tentang Pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- b. Sudah adanya dana dari Pemerintah Kota Surabaya melalui Dinas Perhubungan Kota Surabaya untuk perbaikan dan menambah fasilitas-fasilitas umum maupun penunjang di Terminal Tambak Oso Wilangon.

Setelah menginterpretasikan faktor pendukung dan penghambat kebijakan pengalihan trayek bus tersebut, peneliti memetakan permasalahan sesuai dengan konsep Analisis Kebijakan Retrospektif (Analisis yang berorientasi pada aplikasi) William N. Dunn.

B. SARAN

Setelah peneliti cukup lama mengamati permasalahan di lapangan dan mengali data wawancara terhadap narasumber yang terkait, juga mendapatkan

data-data sekunder yang dapat mendukung hasil penelitian terhadap kebijakan pemindahan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon yang dilakukan oleh Pemerintah Kota Surabaya maka peneliti memberikan saran terhadap kebijakan tersebut agar kebijakan tersebut dapat berjalan dengan lancar. Berikut adalah saran dari peneliti :

- I. Pemerintah Kota Surabaya sebaiknya memperbaiki dan menambah fasilitas Terminal Tambak Oso Wilangon seperti layaknya terminal kelas A Terminal Purabaya, dan juga memperluas area lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon dengan memberikan Anggaran APBD kota Surabaya untuk menambah fasilitas dan perluasan lokasi Terminal Tambak Oso Wilangon.
- II. Memperbanyak akses untuk para penumpang yang berada di wilayah utara, timur dan barat Kota Surabaya agar mudah jika ingin menuju dan berasal dari Terminal Tambak Oso Wilangon.
- III. Tidak memindahkan semua bus Antar Kota Antar Provinsi (jalur PANTURA) yang semula berada di Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon, melainkan memindahkan sebagian besar bus Antar Kota Antar Provinsi (jalur PANTURA) agar penumpang yang berasal dari selatan Kota Surabaya tidak harus jauh-jauh berangkat melalui Terminal Tambak Oso Wilangon yang lokasinya berada di wilayah utara Kota Surabaya.

- IV. Memberi sosialisasi kepada sopir bus dan penumpang mengenai maksud dan tujuan kebijakan pemindahan bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan agar para sopir dan penumpang mengerti tentang kebijakan tersebut sehingga diharapkan dapat mendukung kebijakan pengalihan trayek tersebut, dan juga agar para penumpang tidak kebingungan jika nanti bus-bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) sudah beroperasi di Terminal Tambak Oso Wilangan.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Arifin, Imron. 1994. *Penelitian Kualitatif Dalam Bidang Ilmu Sosial dan Keagamaan*. Malang: Kalimasahada Press.

Dunn, William N. 1999. *Analisa Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

_____. 2000. *Pengantar Analisis Kebijakan*. Edisi Kedua. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.

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

_____. 2002. *Prinsip-Prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Edisi Kedua. Jakarta: Bumi Aksara.

James P. Lester and Joseph Stewart. 2000. *Public Policy: An Evolutionary Approach*. California: Wadsworth Thomson Learning.

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

Kartono, Kartini. 1996. *Pengantar Metodologi Riset Sosial*. Bandung: Mandar Maju.

Maleong, Lexy. 2000. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.

_____. 2006. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT. Remaja Rosda Karya.

Miles and Huberman. 1992. *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: UI-Press.

Miro, Fidel. 2010. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Erlangga.

Nasution, Nur M. 2004. *Manajemen Transportasi*. Edisi Kedua. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Said, Mohammad. 2006. *Implementasi Kebijakan Transportasi Publik (studi pada Pelaksanaan Kebijakan Perubahan Rute Angkutan Umum [Bus] di Kabupaten Pamengkasan)*. Malang: Perpustakaan Fakultas Ilmu Adminitrasi Universitas Brawijaya.

Singarimbun, M. dan Effendi, S. 1989. *Metode Penelitian Survey*. Jakarta: PT.Pustaka LP3ES Indonesia.

Tamin, Ofyar. 1997. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.

Wahab, Solichin Abdul. 1997. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Edisi Kedua. Jakarta: Bumi Aksara.

_____. 1999. *Analisis Kebijakan Publik Teori Dan Aplikasinya*. Malang: PT Dinar Wijaya Brawijaya University Press.

_____. 2005. *Analissi Kebijakan: Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara.

_____. 2001. *Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Edisi Kedua. Jakarta: Bumi Aksara.

Jurnal

Dinas Perhubungan Kota Surabaya. 2011 Profil Terminal Purabaya. 1 67.

Harahap, Anwar. 2005 Kinerja Terminal Bus Lhokseumawe Sebelum dan Sesudah masa Darurat Militer. *Sistem Teknik Industri*, 6 (5) : 1 14.

Laurens, M Joyce. 2012 Aksesibilitas Bagi Pengguna Terminal Bis Purabaya Surabaya. *Teknik Sipil dan Perencanaan*, : i 95.

Luwih, Pradnyanta. 2010 Terminal Bus Tipe A di kabupaten Demak dengan penekanan desain Triple Zero, *WerneK Sobek. Teknik Arsitektur*, :1 8.

ORGANDA. 2007 Sejarah Berdirinya ORGANDA dan Pengesahan Susunan Pengurus ORGANDA Jawa Timur.

Terminal Tambak Oso Wilangon. 2010 Arsip dan sejarah singkat Terminal Tambak Oso Wilangon, : 1 7.

Internet

Administrasi informasi dishub-diy. “218 Trayek bus Bakal dialihkan ke OTW”, diakses pada tanggal 3 Juli 2012 dari <http://dishub-diy.net/perhubungan/218-trayek-bus-bakal-dialihkan-ke-tow.html>

Ciptakarya. “Profil Kota Surabaya”, diakses pada tanggal 11 September 2012 dari <http://www.ciptakarya.pu.go.id/profil/profil/barat/jatim/surabaya>.

Dinas Perhubungan Kota Surabaya. “Data kedatangan/Keberangkatan Bis dan Penumpang di Terminal Purabaya tahun 2011”, diakses pada 5 Juli 2012 dari <http://www.Dishup-surabaya.pu.go.id/profil/profil/dishub/surabaya>.

Dinas Perhubungan Kota Surabaya. “tentang Profil, Tugas Pokok dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Surabaya”, diakses pada 16 Maret 2013 dari <http://www.dishubsurabaya.org/lama/?de=news&halaman=2&batas=10>

Dinas Perhubungan dan LAJJ Provinsi Jawa Timur. “tentang Profil, Tugas Pokok dan Fungsi LAJJ Provinsi Jawa Timur”, diakses pada tanggal 3 April 2013 dari http://dishubllaj.jatimprov.info/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=109

Dutamasyarakat. “Terminal Purabaya Tegang”, diakses pada tanggal 11 September 2012 dari http://www.dutamasyarakat.com/Peristiwa/2012-05-08/134871/Sopir_Bus_Blokir_Terminal_Bungurasih

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995. “tentang Terminal dan Transportasi”, diakses pada tanggal 22 September 2012 dari <http://www.cimahikota.go.id/images/Perda/Tahun2003/nomor%2020%20tahun%202003%20tentang%20penyelenggaraan%20perhubungan%20di%20kota%20cimahi>.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993. “tentang Angkutan Jalan”, diakses pada tanggal 22 September 2012 dari <http://portal.djmbp.esdm.go.id/sijh/pp41tahun1993>

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 tahun 1993. “tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan”, diakses pada tanggal 22 September 2012 dari <http://www.PP.Republik.Indonesia.Nomor.43.tahun.1993.url?sa=t&rct=j&q=peraturan%20pemerintah%20republik%20indonesia%20nomor%2043%20tahun%201993.%20tentang%20prasarana%20dan%20lalu%20lintas>

Radaronline. “Sopir Bus Demo di Gedung DPRD Surabaya”, diakses pada tanggal 3 Juli 2012 dari <http://www.radaronline.co.id/berita/read/19354/2012/Sopir-Bus-Demo-di-Gedung-DPRD-Surabaya>

RPJMD Kota Surabaya “tentang Gambaran Umum RPJMD Kota Surabaya tahun 2010-2015”, diakses pada tanggal 13 Maret 2013 dari <http://www.gambaran.umum.kota.Surabaya.co.id/babii-rpjmd2010-2015/kota/surabaya>

Suarakawan. “Bus Jalur Pantura Mulai Masuk Terminal Osowilangun”, diakses pada tanggal 2 Juli 2012 dari <http://suarakawan.com/2012/05/01/bus-jalur-pantura-mulai-masuk-terminal-osowilangun/>

Suarakawan. “Optimalkan TOW ,Buka Trayek Surabaya-Jogyakarta via TOW ”, diakses pada tanggal 8 September 2012 dari <http://suarakawan.com/2011/11/02/optimalkan-tow-buka-trayek-surabaya-jogyakarta-via-tow/>

Undang-undang Nomor 14 tahun 1992. “tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, diakses pada tanggal 22 September 2012 dari <http://www.UUNomor.14.tahun.1992.url?sa=t&rct=j&q=%20undang.undang%20nomor%2014%20>

Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen Jawa Timur. “tentang Profil Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen Jawa Timur”, diakses pada tanggal 16 Maret 2013 dari http://ylpkjatim.com/tentang_ylpkjatim/profil/

HALAMAN LAMPIRAN

LAMPIRAN 1. Perangkat Pedoman Wawancara (*Interview Guide*)

a. Penempatan Sumber data dan Kemungkinan Data yang Dapat Digali

1) Dinas Perhubungan Kota Surabaya

- i. Dinas Perhubungan Kota Surabaya sebagai sumber utama data mengenai kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA yang semula berangkat/tiba dari Terminal Purabaya kini dialihkan keberangkatan dan kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangan.
- ii. Data Historis mengenai awal mula kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA yang semula berangkat/tiba dari Terminal Purabaya kini dialihkan keberangkatan dan kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangan.

2) LAJJ Provinsi Jawa Timur

- i. Data seputar posisi LAJJ Provinsi Jawa Timur terhadap kebijakan pengalihan kebijakan pengalihan trayek bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) jalur PANTURA yang semula berangkat/tiba dari Terminal Purabaya kini dialihkan keberangkatan dan kedatangannya di Terminal Tambak Oso Wilangan serta

wewenang dan kemampuan intervensi mereka terhadap kebijakan tersebut.

3) Terminal Purabaya

- i. Kepala UPTD Terminal Purabaya akan digali mengenai informasi jumlah bus yang akan dipindah dari Terminal Purabaya.
- ii. Dampak dari kebijakan pengalihan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) yang ada di Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

4) Terminal Tambak Oso Wilangon

- i. Akan digali datanya mengenai kronologi sebenarnya dilapangan mengenai kebijakan pengalihan trayek pengalihan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- ii. Kesiapan Terminal Tambak Oso Wilangon terhadap kebijakan pengalihan trayek pengalihan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

5) ORGANDA Provinsi Jawa Timur

Sebagai wakil bagi para PO bus dan Sopir bus

- i. Akan digali datanya mengenai kesiapan dan persetujuan terhadap kebijakan pengalihan trayek pengalihan bus AKAP (Antar Kota

Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan.

- ii. Alasan Penolakan setelah kebijakan dilaksanakan.
- iii. Tututan apa saja yang diinginkan dari pihak ORGANDA, PO bus dan para sopir bus yang terkena kebijakan tersebut.

6) YLPK Provinsi Jawa Timur

Sebagai wakil dari Konsumen yang ikut terlibat dalam rapat kebijakan pengalihan trayek bus

- i. Akan digali datanya mengenai hasil survey terhadap konsumen mengenai kebijakan pengalihan trayek pengalihan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangan.

b. Pedoman Wawancara

1) Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan LAJJ Provinsi Jawa Timur

- i. Apa penyebab dipindahkannya beberapa jurusan bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun?
- ii. Ada beberapa bus yang akan dipindahkan ke Terminal Tambak Osowilangun?
- iii. Mengapa hanya jurusan pantura saja yang akan dipindahkan?
- iv. Apa saja kendala yang dihadapi oleh Pemerintah kota Surabaya dalam Pemindahan Trayek bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun?

- v. Lalu apa sajakah langkah-langkah atau upaya yang dilakukan oleh Pemerintah kota Surabaya dalam memindahkan beberapa trayek bus dari terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun?
- vi. Persiapan Fisik prasarana terminal Tambak Osowilangun?
- vii. Persiapan penghubung akses Terminal Tambak Osowilangun?
- viii. Terdapat Surat Keputusan Walikota Surabaya Nomor 550/650/436.6.10/2012 tentang pengalihan trayek bus dari terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun, apa saja isi, maksud dan tujuan dari Surat Keputusan Tersebut?
- ix. Secara obyektif (kenyataan yang ada dilapangan) Terminal TOW kan selama ini sepi, daerahnya jauh, akses ke sana susah, fasilitas terminalnya juga masih kurang dibandingkan dengan terminal Purabaya yang berkriteria terminal tipe A, bedasarkan kenyataan yang ada dilapangan ini apakah bukannya nanti penumpang dan sopir bus sama-sama kesusahan?
- x. Apakah ada dampak Ekonomi dan Sosial bagi Pemerintah kota Surabaya setelah Surat Keputusan Walikota Surabaya No. 550/650/436.6.10/2012 tentang pengalihan trayek bus dari terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun, dikeluarkan?
- xi. Apakah ada kenaikan tarif terhadap bus-bus yang akan dipindahkan ke Terminal Tambak Osowilangun?
- xii. Dengan adanya kontroversi dari para sopir bus yang akan terkena kebijakan tersebut, apakah kebijakan pemindahan Trayek Bus dari Terminal Purabaya ke Terminala Tambak Osowilangun tetap akan dilakukan?

2) UPTD Terminal Purabaya

- i. Bagaimana menurut pendapat Bapak (kepala UPTD Purabaya) Terhadap rencana pemindahan beberapa bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Osowilangun?
- ii. Bagi Terminal Purabaya Apakah tidak apa-apa jika nantinya bus-bus jurusan Pantura di pindahkan ke Terminal Osowilangun dan tidak di ijin masuk lagi ke Terminal Purabaya?
- iii. Ada berapa bus jurusan Pantura yang ada di Terminal Purabaya saat ini?
- iv. Ada berapa bus jurusan Pantura yang berangkat dari Terminal Purabaya setiap harinya?
- v. Apakah benar Terminal Purabaya saat ini kapasitasnya sudah Overload (kelebihan)?
- vi. Sampai saat ini sudah adakah pemindahan bus jurusan Pantura yang ada di Terminal Purabaya ke Terminal Osowilangun?
- vii. Adakah dampak bagi Terminal Purabaya jika bus-bus jurusan pantura dipindahkan ke Terminal Osowilangun?

- ✓ Dampak Ekonomi bagi Terminal Purabaya
- ✓ Volume Kelancaran
- ✓ Dampak Sosial

- viii. Jika nantinya bus jurusan Pantura yang ada di Terminal Purabaya dipindahkan seluruhnya ke Terminal Osowilangun, apakah Terminal Purabaya siap memberikan akses untuk mengangkut para penumpang jurusan Semarang ke Terminal Osowilangun?
- ix. Pada tanggal 5 Mei 2012 lalu apakah ada kendala yang dihadapi oleh UPTD Terminal Purabaya dalam melarang bus jurusan Pantura untuk tidak boleh masuk lagi ke terminal Purabaya?

3) UPTD Terminal Tambak Osowilangun

- i. Apa penyebab dipindahkannya beberapa jurusan bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun? (dari Kronologi kenyataan di Terminal Tambak Osowilangun).
- ii. Bagaimana menurut pendapat Bapak Selaku Kepala UPTD Terminal Tambak Osowilangun Terhadap rencana pemindahan beberapa bus dari Terminal Purabaya ke Terminal Osowilangun?
- iii. Lalu bagaimana dengan penolakan para sopir-sopir bus jurusan pantura yang berdemo selama upaya pemindahan tersebut?
- iv. Apakah Terminal Osowilangun sendiri sudah siap terhadap kebijakan pemindahan bus-bus jurusan pantura tersebut?

✓ Dari segi Fisik sarana prasarana

- ✓ Dari segi penghubung
- v. Terdapat berapa jumlah fasilitas yang ada di terminal Osowilangun
 - ✓ Dari segi Fisik sarana prasarana
 - ✓ Dari segi penghubung
- vi. Sudah adakah perbaikan dan penambahan fasilitas yang dilakukan oleh Pemerintah terhadap terminal Osowilangun semenjak dikeluarkannya Surat Keputusan Walikota Surabaya Nomor 550/650/436.6.10/2012 tentang pengalihan trayek bus dari terminal Purabaya ke Terminal Tambak Osowilangun.
- vii. Terdapat beberapa bus jurusan pantura yang ada di Terminal Osowilangun (saat ini ataupun sebelum dikeluarkannya kebijakan pemindahan trayek bus tersebut)
- viii. Apa yang dikendalikan oleh Terminal Osowilangun dalam pemindahan trayek tersebut?
- ix. Kenapa sopir-sopir meminta diperbaiki fasilitasnya terlebih dahulu jika akan dipindah? (memangnya apa yang kurang dari fasilitas yang ada di Terminal Osowilangun?)
- x. Setelah tanggal 1 Mei tentang kebijakan pemindahan trayek bus tersebut, hingga adanya demonstrasi dan pemogokan oleh sopir-sopir bus yang terkena kebijakan tersebut adakah dampak ekonomi dan sosial bagi Terminal Osowilangun sendiri?

4) ORGANDA

- i. Bagaimana menurut ORGANDA terhadap rencana pemindahan bus jurusan PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- ii. Apakah sopir-sopir bus jurusan PANTURA setuju akan pemindahan tersebut?
- iii. Setelah kebijakan tersebut berjalan, terjadi penolakan dari para sopir-sopir bus jurusan PANTURA yang berada di Terminal Purabaya dan PO bus, apa alasan dan tuntutan para sopir tersebut?
- iv. Jika nantinya semua fasilitas di Terminal Oso Wilangon sudah ditambah dan diperbaiki, apakah sopir-sopir jurusan PANTURA bersedia dipindahkan kembali ke Terminal Oso Wilangon?
- v. Sudah adakah penambahan dari ORGANDA dan PO bus terhadap bus jurusan PANTURA di Terminal Tambak Oso Wilangon?

5) YLPK Provinsi Jawa Timur

- i. Bagaimana sikap konsumen terhadap kebijakan pemindahan trayek bus jalur PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon?

- ii. Bagaimana menurut YLPK Jawa Timur terhadap kebijakan pemindahan bus jurusan PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.
- iii. Meminta hasil survey yang telah dilakukan oleh YLPK Jawa Timur kepada konsumen terhadap kebijakan pemindahan bus jurusan PANTURA dari Terminal Purabaya ke Terminal Tambak Oso Wilangon.

