

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PERATURAN WALIKOTA
BUKITTINGGI NOMOR 6 TAHUN 2005 TENTANG PENETAPAN
JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM
DALAM KOTA BUKITTINGGI**

**(Studi: Implementasi Trayek Angkot pada Trayek Tetap dan Teratur
A. 001, A. 002, A. 003 yang Melewati Simpang Aur Kuning)**

SKRIPSI

*Diajukan Sebagai Syarat Memperoleh Gelar Sarjana Ilmu Politik
Pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Andalas*



Oleh

MUHAMMAD ARIEF BASARI
05 193 043



**PROGRAM STUDI ILMU ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS ANDALAS
PADANG
2009**

ABSTRAK

Muhammad Arief Basari (05 193 043). Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Andalas. Pembimbing I Drs. Yoserizal M.Si dan Pembimbing II Desna Aromatica S.AP M.AP. Judul Skripsi "Implementasi Kebijakan Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 Tahun 2005 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Dalam Kota Bukittinggi (studi: implementasi trayek angkot pada trayek tetap dan teratur A. 001, A. 002, A. 003 yang melewati simpang aur kuning)"

Trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 sebagai sebuah sarana transportasi yang melewati simpang Aur Kuning merupakan tiga trayek dari dua puluh empat trayek angkutan dalam kota Bukittinggi yang memberikan pelayanan jasa angkutan kepada publik. Dalam memberikan pelayanan angkutan kepada publik, implementasi kebijakan trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 selama ini, terkesan masih jauh dari optimal.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Implementasi Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 tahun 2005 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum dalam Kota Bukittinggi pada trayek A. 001, A. 002 dan A. 003 yang melewati simpang Aur Kuning dan untuk mengetahui kendala yang dihadapi oleh pemerintah kota Bukittinggi dalam implementasi Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 tahun 2005. Dalam penelitian ini digunakan teori implementasi kebijakan Donald S Van. Meter dan Carl E. Van Horn. Dengan mengacu kepada teori tersebut maka diketahui kendala dan implementasi Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 tahun 2005.

Penulisan skripsi ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan mengumpulkan data-data melalui wawancara dengan berbagai informan dari berbagai kalangan yang terlibat. Guna melengkapi data-data dari wawancara peneliti juga melakukan observasi dan dokumentasi.

Dari hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa implementasi trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 belum optimal dalam memberikan pelayanan angkutan kepada masyarakat, hal ini disebabkan karena orientasi terhadap publik yang belum sepenuhnya dilakukan serta belum adanya regulasi yang mampu mempertegas fungsi mengatur dan mengawas dari pihak terkait. Implementasi kebijakan tidak difasilitasi dengan sarana dan prasarana transportasi sehingga dalam implementasi tidak berjalan dengan baik. Oleh karena itu, kebijakan perlu didukung dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas dan kemudian dilakukan evaluasi terhadap Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 tahun 2005 Tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum dalam Kota Bukittinggi.

Kata Kunci: Implementasi Kebijakan, Trayek Angkot

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Bukittinggi merupakan kota wisata dan pusat perdagangan yang dilalui oleh perlintasan antar kota dan kabupaten di Sumatera Barat yang memiliki jalur lalulintas yang padat setiap hari. Di Sumatera Barat, Kota Bukittinggi sudah sejak lama menjadi daerah tujuan wisata bagi wisatawan dalam maupun luar negeri. Pemerintah RI telah pula memasukkan Bukittinggi sebagai satu daerah di Sumatera Barat yang menjadi destinasi pariwisata Nasional setelah Bali.¹

Peluang Bukittinggi sebagai kota wisata mengharuskan pemerintah Bukittinggi ikut menyediakan layanan mobilisasi dalam hal angkutan orang guna memberikan kemudahan bagi wisatawan yang berkunjung ke kota ini, disamping untuk memenuhi kebutuhan akan layanan transportasi bagi masyarakat Kota Bukittinggi itu sendiri. Untuk itu, pariwisata di Kota Bukittinggi harus ditopang oleh pemenuhan kebutuhan transportasi.

Keberadaan transportasi saat ini sangat penting artinya dalam menunjang setiap aktivitas kehidupan manusia. Transportasi akan membuat setiap orang dapat berhubungan dengan orang lain dan tujuannya, sehingga akan membuat setiap jarak yang ada akan semakin mudah untuk dijangkau. Transportasi juga berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak

¹[http://www.kabarindonesia.com/berita.php?pid=15&jd=Bukittinggi%2C+Kesemirautan dan Problem Kepariwisataan & dn=20081009140421](http://www.kabarindonesia.com/berita.php?pid=15&jd=Bukittinggi%2C+Kesemirautan+dan+Problem+Kepariwisataan+&dn=20081009140421), diakses tanggal 6 Juli 2009

pembangunan, yakni dalam peningkatan pertumbuhan daerah.² Transportasi adalah dasar pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi yang menyebabkan adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian suatu bangsa dan daerah.³

Transportasi adalah gerakan pemindahan barang-barang dan orang-orang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya.⁴ Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, di mana di tempat lain objek tersebut akan lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Karena dalam pengertian di atas terdapat kata-kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yakni proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan di mana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.⁵

Transportasi itu sendiri tidak dapat dilepaskan dari keberadaan angkutan sebagai salah satu alat pendukung transportasi, di mana dengan angkutan akan terjadi mobilisasi atau pergerakan orang dan barang. Angkutan sebagai alat angkut atau kendaraan yang sering digunakan manusia untuk bergerak dan berpindah dapat berfungsi secara pribadi dan umum. Penggunaan kendaraan sebagai alat angkut secara pribadi memiliki fungsi

² Irfanida, *Keberadaan Cagak Baruk di Kota Padang*, Skripsi tidak untuk diterbitkan, Jurusan Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Andalas, Padang, 1994 hal 1

³ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hal 6

⁴ Rasul Hamidy, *Laporan Penelitian Tentang Transportasi dalam Kota Madya Padang*. UNAND, 1982, hal 8

⁵ Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi (Untuk Mahasiswa, Perencana Dan Praktisi)*, Erlangga, Jakarta, 2005, hal 4

yang terbatas penggunaannya dan tidak dapat dinikmati oleh banyak orang, sedangkan untuk kendaraan umum, disediakan dan dapat dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran dan ditetapkan pada trayek angkutan umum tertentu sesuai dengan klasifikasi dan kebutuhannya.

Jalannya transportasi tidak terlepas dari arah gerak arus lalu lintas dengan variasi-variasi acak dalam hal karakteristik kendaraan dan karakteristik pengemudi serta interaksi di antara keduanya yang terangkum dalam suatu proses yang kompleks.⁶ Arus gerak transportasi untuk kendaraan angkutan umum, arah gerak arus lalu lintasnya tidak memiliki variasi-variasi acak, termasuk dalam hal karakteristik kendaraan dan karakteristik pengemudi yang ditetapkan sesuai dengan peraturan.

Arus kendaraan angkutan umum pada PP 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan disebut dengan trayek tetap dan teratur,⁷ ditetapkan sesuai dengan kebutuhan pengangkutan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan menggunakan mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal. Arus trayek angkutan umum yang terkumpul dari berbagai arus trayek angkutan umum lainnya akan membentuk suatu jaringan transportasi yang luas.

Jaringan transportasi sering kali dihadapkan pada berbagai kendala mulai dari masalah kemacetan, kesemrawutan, ketidakteraturan, sampai pada masalah ketersediaan sarana dan prasarana transportasi itu sendiri. Mulyono Sadyohutomo juga mengatakan bahwa masalah-masalah yang terjadi pada

⁶ Jotin Khisty, *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi (Jilid 1)*, Erlangga, Jakarta, 2005, hal 114

⁷ Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan, dalam Bab 1 ketentuan umum pasal 12

jaringan transportasi dapat disebabkan oleh buruknya penyediaan prasarana khususnya prasarana jalan yang dapat mengakibatkan kondisi transportasi yang buruk, kemacetan lalu lintas, kesemrawutan lalu lintas, polusi udara, kendaraan umum yang tidak aman, tidak nyaman dan tidak tepat waktu.⁸

Masalah kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas dapat kita lihat di kota-kota besar seperti Kota Jakarta, Surabaya, serta Medan. Kemacetan lalu lintas Kota Jakarta pada saat ini dapat kita anggap sebagai kota dengan kemacetan terbesar di Indonesia. Kemacetan lalu lintas terjadi di kota ini pada setiap hari kerja maupun hari libur dan tidak memandang siang ataupun malam hari, kemacetan tetap saja terjadi.

Masalah kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas yang selalu terjadi di kota-kota besar turut berimbas ke kota kecil lainnya di Indonesia seperti Kota Bukittinggi. Kota Bukittinggi sebagai kota wisata yang dapat dikategorikan sebagai kota kecil juga menghadapi permasalahan transportasi yang cukup rumit. Kemacetan dan kesemrawutan selalu terjadi pada hari-hari pasar dan setiap hari libur yang membuat Kota Bukittinggi tidak lagi indah dipandang dan tidak teratur. Ruas-ruas jalan yang sempit, lahan-lahan parkir yang minim, tidak lagi dapat menampung jumlah kendaraan yang keluar masuk Bukittinggi.

Pemandangan seperti ini bukanlah hal yang tidak biasa lagi di Kota Bukittinggi. Jika dibandingkan dengan tahun-tahun sebelumnya, kesemrawutan yang terjadi di Kota Bukittinggi semakin parah. Tingkat kunjungan dengan

⁸ Mulyono Sadyohutomo, *Manajemen Kota Dan Wilayah (Realita Dan Tantangan)*, Bumi Aksara, Jakarta, 2008, hal 65

penggunaan kendaraan yang semakin bertambah dari tahun ke tahun membuat kepadatan yang besar di jalan-jalan Kota Bukittinggi.

Kemacetan dan kesemrautan lalu lintas di Kota Bukittinggi dapat ditemukan di berbagai titik, salah satunya di simpang Aur Kuning. Aur Kuning sebagai salah satu pintu masuk dan keluar Kota Bukittinggi merupakan satu titik tersibuk. Berbagai aktifitas bersinggungan di simpang Aur Kuning mulai dari aktifitas perdagangan, perhubungan sampai pada aktifitas pendidikan. Berbagai aktifitas yang dilakukan pada titik ini mengakibatkan pertemuan kendaraan dalam jumlah dan kepadatan yang cukup besar. Selain kendaraan dalam kota, titik temu kendaraan di simpang Aur Kuning diperparah lagi dengan jumlah kendaraan AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi) dan AKAP (Angkutan Kota Antar Propinsi) yang masuk dan keluar terminal penumpang tipe A Aur Kuning yang selalu aktif pada setiap harinya, dan ditambah dengan jumlah kendaraan pribadi lainnya baik roda dua ataupun roda empat, yang membuat simpang Aur Kuning menjadi semakin macet.

Kota Bukittinggi hanya memiliki panjang jalan (termasuk jalan kampung dan gang) sepanjang 1.091 kilometer. Jalan utama yang paling banyak dan sering dilalui hanya sekitar 10 kilometer saja. Sementara itu terdapat 555 unit angkutan kota (angkot), 733 unit angkutan desa (angdes) yang keluar masuk Bukittinggi, 120 unit taksi, 200 bendi dan sekitar 60 ribu sepeda motor dan roda empat milik warga.⁹ Kemudian sekitar 1.500 unit bus

⁹ Data dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) Kota Bukittinggi Tahun 2008

BAB VI

PENUTUP

6.1 KESIMPULAN

Implementasi Penetapan trayek Angkot A.001, A.002 dan A.003 belum berjalan dengan baik dan semestinya. Hal ini dikarenakan keterbatasan sumber daya manusia baik kuantitas maupun kualitas *provider* kebijakan, masih lemahnya hubungan koordinasi antar agen pelaksana yang melemahkan pengawasan serta disposisi yang jelek dari *provider* dan *user* kebijakan ini. Selain itu faktor lain yang turut mempengaruhi seperti keberadaan terminal, persinggungan dan jumlah armada angkot, juga turut mempengaruhi tidak tercapainya implementasi kebijakan trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 secara optimal.

Keadaan yang terjadi di mana kebijakan yang bergulir dengan mengacu kepada beberapa Undang-Undang dan Peraturan Pemerintah yang telah berjalan lebih dari empat tahun, belum mampu seutuhnya menjadi sebuah regulasi yang benar-benar bersifat mengatur dan memaksa dalam memaksimalkan fungsi pengawasan implementasi kebijakan di lapangan oleh pihak terkait, sehingga jalannya implementasi kebijakan trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 tidak optimal selama ini.

Implementasi kebijakan trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 yang bersinggungan dengan trayek angkot lain tidak difasilitasi dengan sarana dan prasarana transportasi seperti rambu-rambu, lalulintas, halte

penumpang dan terminal angkot sehingga dalam implementasinya kebijakan Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 Tahun 2005 belum berjalan dengan baik.

6.2 SARAN

1. Dalam mengakomodasi kepentingan publik, pemerintah terkait disarankan untuk membentuk regulasi yang mampu menguatkan posisi sebagai pengawas dan pengatur jalannya implementasi kebijakan trayek angkot A. 001, A. 002 dan A. 003 yang memiliki ketegasan, dengan sumber daya baik manusia maupun finansial, koordinasi antar agen pelaksana serta disposisi dari *Provider* dan *User*.
2. Untuk menjaga kekuatan dari Peraturan Walikota Bukittinggi Nomor 6 tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkot Tetap dan Teratur dalam kota Bukittinggi, disarankan untuk mengevaluasi terhadap kebijakan tersebut karena dianggap sudah tidak layak untuk diimplementasikan.
3. Implementasi kebijakan harus didukung dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas, untuk itu pemerintah harus mampu melakukan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam hal pengadaan rambu lalu lintas, mengembalikan fungsi terminal penumpang tipe A Aur Kuning serta perencanaan jaringan trayek dan jaringan transportasi yang lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Afrizal. 2005. *Pengantar Metode Penelitian Kualitatif, Dari Pengertian Sampai Penulisan Laporan*. Padang: Laboratorium Sosiologi FISIP Unand
- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*, Bandung: Alfabeta
- Bungin, Burhan. 2008. *Penelitian Kualitatif (Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik Dan Ilmu Sosial Lainnya)*. Jakarta: Kencana Prenada Media
- Data dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) kota Bukittinggi tahun 2008.
- Khisty, Jotin. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi (Jilid 1)*, Erlangga: Jakarta
- Koentjaraningrat. 1985. *Metode Penelitian Masyarakat*, PT Gramedia: Jakarta
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi (Untuk Mahasiswa, Perencana Dan Praktisi)*, Erlangga: Jakarta
- Moleong, Lexy J. 2005. *Metodologi Penelitian Kualitatif (Edisi Revisi)*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Pasolong, Harbani. 2007. *Teori Administrasi Publik*, Alfabeta: Bandung
- Rustian, Kamaluddin. 1986. *Ekonomi Transportasi*, Galia Indonesia: Jakarta
- Sadyohutomo, Mulyono. 2008. *Manajemen Kota Dan Wilayah (Realita Dan Tantangan)*, Bumi Aksara: Jakarta
- Salim, Abbas. 2006. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Rajawali Pers
- Subarsono. 2005. *Analisis Kinerja Kebijakan Publik (kosep teori dan aplikasi)* yogyakarta: pustaka pelajar