

AKTOR PELAKSANA PENGELOLAAN TRANSPORTASI PUBLIK PERKOTAAN Studi Kasus Bus Trans Metro Di Kota Pekanbaru

Raden Imam Al Hafis¹, Abdul Hakim², Bambang Santoso Haryono²

¹ Program Magister Ilmu Administrasi Publik, Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya

² Fakultas Ilmu Administrasi, Universitas Brawijaya

Abstrak

Modernisasi dalam bidang transportasi merupakan suatu terobosan bagi pemerintah untuk memperbaiki sistem pelayanan dalam bidang angkutan umum. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. Agar hal tersebut bisa terwujud, maka dalam pengelolaannya diperlukan aktor lain diluar pemerintah agar pelaksanaan kebijakan dapat disinergikan sehingga dapat memperoleh hasil yang maksimal dalam pencapaian tujuan dari kebijakan. Penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif, yakni jenis penelitian yang menggambarkan suatu fenomena atau kejadian secara apa adanya. Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini bahwa aktor utama dalam kegiatan pengelolaan transportasi publik perkotaan yaitu pemerintah (Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru). Diperlukan keterlibatan aktor diluar pemerintah dalam melakukan kegiatan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) agar hasil yang dicapai terlaksana secara optimal.

Kata Kunci : Angkutan Perkotaan, Aktor pelaksana, pengelolaan transportasi publik perkotaan.

Abstract

Modernization in transportation sector is an innovation to the government in improving the system services of public transportation sector. National economic growth depends on transportation service. The government needs private sector as the second actor in implementing policy. Synergizing between government and private sector is the final target in achieving the maximum services. The study used the descriptive qualitative study which describes the event or phenomenon naturally. The result of the study showed that the main actor in managing the urban public transportation is government (Department of transportation, communication, and information Pekanbaru) in terms of private sector or non government actor is important in conducting public transportation management system at urban society (Trans Metro Bus at Pekanbaru) that the results achieved optimally implemented.

Keywords : Urban transport, Actor implementing, management of urban public transport.

PENDAHULUAN

Salah satu permasalahan yang sedang dihadapi masyarakat dunia saat ini yaitu permasalahan transportasi. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan suatu Negara terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat karena sistem transportasi dapat meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya sehingga diharapkan dapat menghilangkan isolasi dan memberi stimulan ke arah perkembangan di semua bidang kehidupan.

Modernisasi dalam bidang transportasi merupakan suatu terobosan bagi pemerintah untuk memperbaiki sistem pelayanan dalam bidang angkutan umum. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Pertumbuhan ekonomi suatu negara atau bangsa tergantung tersedianya pengangkutan dalam negara atau bangsa yang bersangkutan. [1].

Transportasi merupakan salah satu kunci perkembangan suatu Daerah atau Kota. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ketempat tujuan, proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan angkutan dimulai, ketempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri. Transportasi bisa diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain,

* Alamat korespondensi:

Raden Imam Al Hafis

E-Mail : imam.al.hafis@gmail.com

Alamat : Jl. Terusan Venus No. 60, Asrama Riau,

Tlogomas, Malang. 65145.

No. HP 08127615363

dimana ditempat lain, objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. [2]. Transportasi merupakan perpindahan orang atau barang dari satu tempat ketempat lainnya atau dari tempat asal ketempat tujuan dengan menggunakan wadah yang digerakkan oleh manusia atau mesin. [3].

Perkembangan dan kemajuan dalam pelaksanaan transportasi tersebut perlu didukung dengan pelaksana dari kebijakan yang baik dan berkualitas pula dan perlu melibatkan berbagai kalangan bukan hanya dari instansi yang telah ditunjuk sebagai pelaksana kebijakan itu saja namun perlu adanya keterlibatan masyarakat diluar pelaksana kebijakan sebagai pengawas jalannya kebijakan tersebut sehingga ada yang selalu memantau apa yang telah dilaksanakan serta sejauh mana program tersebut dijalankan. Seperti pada kasus yang terjadi di Kota Pekanbaru terkait dengan pengelolaan Bus Trans Metro Kota Pekanbaru.

Semua kegiatan pengelolaan dilakukan oleh pihak yang ditunjuk oleh pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru. Padahal untuk mengelola kegiatan transportasi yang besar seharusnya melibatkan pihak lain diluar pemerintah. Sedangkan Kota Bandar Lampung yang baru melaksanakan kebijakan penyediaan transportasi publik ini (Trans Bandar Lampung) menyerahkan kegiatan pengelolaan kepada pihak swasta dalam hal ini Organda (organisasi angkutan darat). Untuk mendukung suksesnya proyek ini maka para anggota organda Kota Bandar Lampung berhimpun dalam sebuah konsorsium yang memiliki jumlah anggota sebanyak 37 pengusaha. [4]. Konsorsium inilah yang akan mengelola operasional dari BRT Trans Bandar Lampung. Konsorsium diberi wewenang untuk membiayai dan sekaligus mengoperasikan secara teknis BRT ini tanpa adanya campur tangan dari Pemerintah Kota. Seperti pelibatan pihak swasta untuk bekerjasama dalam mengelola angkutan tersebut serta adanya keterlibatan masyarakat dalam hal pengawasan atas berjalannya pelaksanaan kebijakan yang dilakukan. Namun hal diatas sama sekali tidak ditemukan selama penulis melakukan penelitian.

Kemitraan multi aktor terdiri dari pemerintah yang berperan sebagai regulator, swasta mendukung kebijakan dengan membuat program untuk pembangunan masyarakat, sedangkan masyarakat berperan dalam bentuk partisipasi. [5]. Apa yang disampaikan oleh Ulum

dkk (2011) diatas menggambarkan bahwa keterlibatan aktor baik diluar pemerintah dalam hal ini swasta dan masyarakat sangat berperan penting dalam pelaksanaan kebijakan, agar proses pelaksanaan kebijakan yang dilakukan dapat terlaksana dengan baik sesuai dengan tujuan yang diharapkan.

Dalam rangka pelayanan publik dewasa ini, peran pemerintah tidak lagi sebagai provider melainkan lebih dituntut sebagai fasilitator yang terbuka terhadap kontribusi berbagai pihak khususnya kalangan swasta yang turut menyelenggarakan pelayanan publik. [6]. Pihak swasta dalam hal ini hendaknya lebih dipandang sebagai mitra kerja sejajar yang memiliki hak dan kewajiban secara jelas sehingga antara kedua belah pihak dalam posisi seimbang tidak saling mendominasi.

Hal diatas kontradiktif dengan teori yang disampaikan oleh Daniel Mazmanian dan Paul Sabatier terkait dengan implementasi kebijakan bahwa "Faktor lain yang juga dapat mempengaruhi implementasi kebijakan adalah sejauhmana peluang-peluang yang terbuka bagi partisipasi para aktor diluar badan pelaksana dapat mendukung tujuan resmi. Ini maksudnya agar control pada para pejabat pelaksanaan yang ditunjuk oleh pemerintah pusat dapat berjalan sebagaimana mestinya". [7].

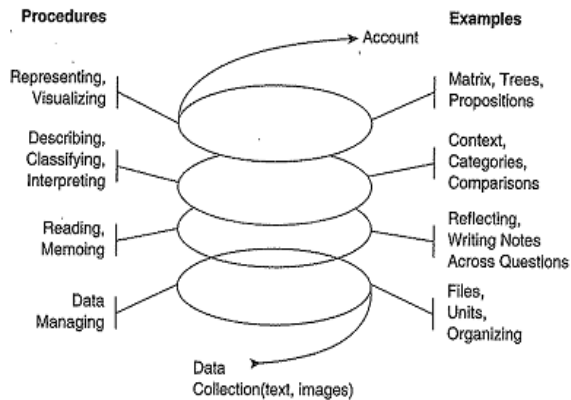
Dari penjelasan permasalahan dan pemaparan teori yang terkait dengan permasalahan diatas, maka tujuan dari penulisan ini yaitu untuk mengetahui aktor pelaksana pengelola transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru).

METODE PENELITIAN

Penelitian yang digunakan adalah penelitian deskriptif kualitatif, yakni jenis penelitian yang menggambarkan suatu fenomena atau kejadian secara apa adanya. Kualitatif (*Qualitative Research*) adalah jenis penelitian yang menghasilkan penemuan-penemuan yang tidak dapat diperoleh dengan menggunakan prosedur statistik atau dengan cara-cara lain dari kuantifikasi (pengukuran). [8]. Penelitian kualitatif menekankan pada makna, penalaran, definisi suatu situasi tertentu (dalam konteks tertentu) serta lebih banyak meneliti hal-hal yang berhubungan dengan kehidupan sehari-hari dan lebih mementingkan pada proses dibandingkan dengan hasil akhir. [9].

Data yang digunakan yaitu data primer yang diperoleh melalui hasil wawancara dengan *key informan*, serta dengan observasi di lokasi

penelitian sedangkan telaah dokumen yang berkaitan dengan penelitian untuk melengkapi data sekunder dalam penelitian ini. Selanjutnya teknik analisis data yang menggunakan analisis data spiral. [10]. Seperti yang dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Sumber : Jhon W Creswell (2007; h. 151)

Gambar diatas menjelaskan teknik analisis data dalam penelitian yang dimulai dengan pengkoleksian data, pengolahan data, membaca dan membuat memo terhadap data yang diperoleh dan dikumpulkan, kemudian menggambarkan, memilah atau mengklasifikasikan data serta menafsirkan data yang diperoleh dengan kejadian dilapangan dan selanjutnya data yang diperoleh digambarkan dengan mewakili permasalahan yang diteliti.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Mengenai aktor-aktor yang ada dalam pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) di Kota Pekanbaru bisa diklasifikasikan bahwa aktor dalam proses pelaksanaan kebijakan dapat berarti individu-individu atau kelompok-kelompok, dimana pola perilaku ini terlibat dalam kondisi tertentu sebagai subsistem kebijakan. [11]. Klasifikasi aktor-aktor kebijakan dibagi menjadi lima kategori, yaitu: 1. Aparatur yang dipilih (*elected officials*); yang terdiri dari eksekutif dan legislatif, 2. Aparatur yang ditunjuk (*appointed officials*) sebagai asisten birokrat; biasanya menjadi kunci dasar dan sentral figur dalam proses kebijakan di dalam subsistem kebijakan, 3. Kelompok-kelompok kepentingan (*interest groups*); pemerintah dan politikus seringkali membutuhkan informasi yang disajikan oleh kelompok kepentingan guna efektivitas pembuatan kebijakan atau untuk menyerang oposisi mereka, 4. Organisasi penelitian (*research*

organization); berupa universitas dan kelompok ahli atau konsultan kebijakan, dan 5. Media massa (*mass media*); sebagai jaringan hubungan yang krusial diantara Negara dan masyarakat, sebagai media sosialisasi dan komunikasi, melaporkan permasalahan yang mengkombinasikan antara peran pasif reporter dengan peran analis aktif sebagai advokasi solusi. [11]. Dalam konteks penelitian ini penjelasan terkait dengan aktor yang dijelaskan oleh Howlett dan Ramesh (1995) dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Aktor yang dipilih (*elected officials*); yang terdiri dari eksekutif dan legislatif, dalam hal pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) ini berarti Pemerintah Kota Pekanbaru dan DPRD kota Pekanbaru. Kedua institusi ini merupakan mitra dalam proses pembuatan kebijakan publik di daerah;
2. Aparatur yang ditunjuk (*appointed officials*) sebagai asisten birokrat; biasanya menjadi figure sentral dalam proses kebijakan didalam subsistem kebijakan. Aktor kebijakan kategori ini adalah Dinas Perhubungan yang merupakan lembaga pemerintah yang paling bertanggung jawab dalam proses pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) di Kota Pekanbaru, didukung oleh Bappeda sebagai lembaga pemerintah daerah yang mengurus perencanaan pembangunan, dan Satlantas Polres Pekanbaru sebagai penegak ketertiban lalu lintas jalan raya saat pelaksana kebijakan berlangsung;
3. Kelompok-kelompok kepentingan (*interest groups*); berdasarkan data yang diperoleh dilapangan tidak ditemukan kelompok kepentingan yang terlalu dominan dalam pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) di Kota Pekanbaru, memang pada awalnya kegiatan pengelolaan Bus Trans Metro Pekanbaru ini dilakukan dengan cara pelelangan. Dari awal pelaksanaannya dimenangi oleh PT. Trans Metro yang cuma melakukan pengelolaan selama 1 Tahun dari 2009 sampai dengan Tahun 2010, setelah itu tahun berikutnya pelelangan dimenangi oleh PT. Beringin Putih yang pelaksanaanya dilakukan dari Tahun 2010 sampai dengan 2011. Di tahun berikutnya kegiatan pengelolaan Bus Trans Metro ini dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru bagian Sarana Angkutan

Umum Massal. Selanjutnya Organda (Organisasi Angkutan Darat) dan Sopir Angkutan Kota yang telah lama beroperasi yang hanya ingin memberikan masukan agar keberadaan mereka yang telah lama ada bisa diikutsertakan dalam kegiatan pelaksanaan pengelolaan transportasi publik tersebut, seperti menjadi supir dan kernet angkutan kota yang baru (BTMP);

4. Organisasi penelitian (*research organization*); untuk kategori ini, dalam hal keterlibatan pelaksanaan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) di Kota Pekanbaru tidak ditemukan sama sekali keterlibatan universitas atau kelompok ahli dan konsultan kebijakan hanya sebatas dalam proses perumusan kebijakan; dan
5. Media massa (*mass media*); yang berfungsi sebagai media sosialisasi dan komunikasi antara pelaksana dengan masyarakat, serta media yang membentuk opini didalam masyarakat. Dalam hal ini media massa hanya pemberitaan terlibat sebatas pemberitaan terhadap kegiatan pelaksanaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informaika Kota Pekanbaru tanpa ada keterlibatan langsung dalam kegiatan pelaksanaan Bus Trans Metro Pekanbaru. Adapun media yang terlibat didalam pemberitaan tersebut antara lain Riau Televisi, Riau Online dan Radio Rabbani sebagai media elektronik yang sudah cukup familiar di masyarakat Kota Pekanbaru dan Riau Pos, Tribun sebagai media cetak yang paling dikenal dalam masyarakat setempat.

Pemaparan data dari keterlibatan aktor pelaksana pengelolaan transportasi publik perkotaan diatas dapat digambarkan pada tabel berikut:

No	Aktor Pelaksana Kebijakan	Keterangan
1	Aktor yang dipilih (<i>elected officials</i>)	Pemerintah Kota Pekanbaru dan DPRD kota Pekanbaru. Dinas
2	Aparatur yang ditunjuk (<i>appointed officials</i>)	Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru.
3	Kelompok-kelompok kepentingan (<i>interest</i>)	ORGANDA

groups)	
4	Organisasi penelitian (<i>research organization</i>)
5	Media massa (<i>mass media</i>)

universitas atau kelompok ahli dan konsultan kebijakan Riau Televisi, Riau Online dan Radio Rabbani sebagai media elektronik. Riau Pos & Tribun sebagai media cetak.

Sumber : olahan hasil penelitian, 2013.

Berdasarkan pemaparan kategori diatas dapat kita pahami bahwa aktor yang ada dalam kegiatan pelaksanaan kebijakan pengelola transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) di Kota Pekanbaru tidak terlihat kompleks, jika ada keterlibatan dari dinas serta instansi lain selain Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru hanya sebatas proses perumusan maupun pembuatan kebijakan, pemberitaan dimedia sekedar koordinasi tanpa ada keterlibatan secara langsung dalam kegiatan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru).

Dari lima kategori aktor yang ada diatas, sebagai aktor yang paling dominan dalam proses pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) ini adalah Pemerintah dengan Dinas Perhubungan sebagai agen/aktor utama pelaksana kegiatan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru). Posisi Pemerintah dalam kasus ini merupakan pihak yang bertanggung jawab terhadap eksistensi kebijakan tersebut secara formal. Kondisi ini bisa dipahami bahwa Pemerintah di kebanyakan Negara merupakan pemain kunci dalam subsistem kebijakan, tugas pokoknya adalah memimpin Negara. [11].

Walaupun peran pemerintah lebih dominan, baik dalam proses pembuatan kebijakan maupun pelaksanaan kebijakannya. Namun masih ada ruang dan kesempatan bagi kelompok kepentingan mengikuti dalam proses penentuan kebijakan. Komponen penting kelompok kepentingan ini merupakan pengetahuan bagi para aktor, khususnya mengenai informasi. Karena pada dasarnya kelompok kepentingan mempunyai pengetahuan terkait dengan informasi di wilayahnya secara lengkap dan

mendetail. Sedangkan para birokrat dan politisi benar-benar membutuhkan informasi yang lengkap dan akurat ini dalam membuat sebuah kebijakan. Aktor lain juga yang seharusnya dilibatkan dalam kegiatan pengelolaan ini yaitu institusi ilmiah. Karena dengan dilibatkannya institusi ilmiah ini, maka mereka akan memberikan rekomendasi kepada para pembuat kebijakan untuk menyesuaikan kebijakan yang ada sehingga dapat menyesuaikan dengan keadaan masyarakat yang senyatanya sehingga dalam pelaksanaannya dapat terlaksana dengan baik.

Sedangkan media massa dalam hal ini berperan sangat penting dalam menghubungkan antara pemerintah dan masyarakat seiring dengan perkembangan masalah-masalah publik dan solusi yang diberikan oleh pemerintah. Media massa dalam hal ini lebih cenderung sebagai media sosialisasi dan media pembentukan opini masyarakat terkait dengan kebijakan yang diambil oleh pemerintah. Dengan kata lain bahwa media lebih sebagai media propaganda pemerintah.

Dalam *mapping* aktor implementasi kebijakan publik sebagai berikut :

1. Pemerintah. Termasuk dalam kebijakan-kebijakan yang masuk dalam kategori *directed* atau berkenaan dengan eksistensi Negara bangsa. Disebut kebijakan *extensial driven policy*. Seperti kebijakan Pertahanan, keamanan, penegakan keadilan, dan sebagainya. Meskipun masyarakat dilibatkan, namun perannya dikategorikan *periferal*;
2. Pemerintah pelaku utama, masyarakat pelaku pendamping. Disebut kebijakan *government driven policy*. Seperti pelayanan KTP dan Kartu Keluarga yang melibatkan jaringan kerja nonpemerintah ditingkat masyarakat;
3. Masyarakat pelaku utama, pemerintah pelaku pendamping. Disebut kebijakan *societal driven policy*. Seperti pelayanan publik yang dilakukan oleh masyarakat, yang mendapat subsidi dari pemerintah. Termasuk panti sosial, hingga sekolah non pemerintah; dan
4. Masyarakat sendiri, yang dapat disebut *people* atau (*private*) *driven policy*. Seperti kebijakan pengembangan yang dilaksanakan oleh masyarakat melalui berbagai kegiatan bisnis. [12].

Jika dilihat dari teori yang dipaparkan oleh Nugroho tersebut diatas, bahwa dalam proses pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) aktor yang dominan atau pelaku utama terlibat

yaitu Pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika bagian Unit Pelaksana Teknis Dinas Kota Pekanbaru sedangkan masyarakat hanya sebagai penikmat dari kebijakan tersebut (*People Minority*) masyarakat sebagai pelaku pendamping. Perannya dikategorikan kedalam *periferal*.

Dari data yang diperoleh bisa digambarkan juga bahwa aktor-aktor yang ada dalam proses pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) di Kota Pekanbaru tidak begitu beragam, hanya sebatas memberikan masukan kepada pemerintah yang mewakili pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan komunikasi dan Informatika Kota bagian Unit Pelaksana Teknis Dinas Angkutan Perkotaan Kota Pekanbaru untuk memperhatikan atau tidak mengabaikan peranan penting angkutan perkotaan yang sebelumnya sudah beroperasi lama sebagai mitra atau memberdayakan pekerja angkutan tersebut sebagai bahan pertimbangan bagi pengambil kebijakan.

Kebijakan-kebijakan yang dibuat oleh subsistem-subsistem kebijakan (*policy actors*), yang terdiri dari para pelaku yang berpartisipasi secara langsung dalam proses kebijakan yang termasuk dalam *policy network*, *policy communities*, dan pelaksana-pelaksana lain. [11]. Mereka ada yang terlibat secara penuh dalam proses kebijakan, tetapi ada pula yang terdiri secara marginal. Banyaknya aktor yang terlibat tersebut mengakibatkan terjadinya dinamika interaksi yang kompleks.

Masyarakat merupakan aktor yang biasanya menjadi sasaran dari suatu kebijakan, atau dalam wacana kebijakan disebut dengan *target group*. Masyarakat dikategorikan menjadi 2 (dua) bagian, yaitu: 1) masyarakat dalam arti *target group (beneficiaries)* yaitu pihak yang menjadi sasaran kebijakan; dan 2) masyarakat dalam arti *civil society* yang termanifestasi dalam wujud lembaga-lembaga non pemerintah seperti LSM atau lembaga-lembaga independen lainnya. Namun, dalam penelitian ini tidak ada keterlibatan LSM dalam pelaksanaan kegiatan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) di Kota Pekanbaru.

Sebagai *target group (beneficiaries)*, temuan penelitian ini menghasilkan bahwa masyarakat dalam konteks ini terdiri dari pengguna jasa angkutan publik (bus trans metro pekanbaru) yaitu mereka yang sehari-harinya menggunakan bus trans metro dalam melaksanakan aktivitas

sebagai alat transportasi. Seperti anak sekolah, para pegawai, para pedagang, ibu rumah tangga dan anggota masyarakat lain yang memang kesehariannya menggunakan jasa transportasi Bus Trans Metro Pekanbaru ini.

Gambar dibawah ini menunjukkan keadaan halte bus trans metro yang beralih fungsi menjadi tempat pembuangan sampah di jalan Imam Munandar, Harapan Raya. Dari hasil penelitian didapatkan informasi terkait dengan permasalahan ini bahwa salah satu penyebab terjadinya peralihan fungsi halte menjadi tempat pembuangan sampah dikarenakan kurangnya pengawasan dari pihak Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru terkait dengan fasilitas yang tersedia.



Sumber : Olahan hasil penelitian, 2013.

Untuk masyarakat dalam kategori *beneficiaries*, merupakan penerima dari dampak adanya kebijakan pemerintah. Namun dalam proses pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) di Kota Pekanbaru, mereka yang menjadi penikmat (*benefeciaries*) tidak secara langsung dilibatkan. Kenyataannya mereka lebih sebagai obyek yang diposisikan harus menerima apapun yang akan dilakukan oleh pemerintah.

Aktor selanjutnya adalah pihak swasta (*market*). Swasta (*market*) tersebut adalah aktor yang berkepentingan secara ekonomi dan bisnis dengan kebijakan. Artinya, secara ekonomi mereka adalah para *capitalist* lokal yang mengedepankan motif ekonomi dalam menjalankan aktivitasnya, namun dalam penelitian ini informasi yang diterima tentang keterlibatan pihak swasta dalam melaksanakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) di Kota Pekanbaru tercatat hanya berjalan beberapa periode saja.

Terkait dengan implementasi pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro

pekanbaru), keterlibatan pihak swasta ini adalah pengusaha angkutan umum yang tergabung dalam Organda (Organisasi Angkutan Darat) dan supir angkutan umum. Keterlibatan pihak swasta pada pelaksanaan pengelolaan transportasi publik perkotaan ini hanya pada awal pelaksanaan kegiatan bus trans metro di tahun 2009 sampai dengan tahun 2010 yang dikendalikan oleh PT. Trans Metro Pekanbaru dan pada tahun 2010 sampai dengan tahun 2011 yang dikendalikan oleh PT. Beringin Putih dalam hal pelaksanaan kegiatan pengelolaan bus trans metro pekanbaru ini. Keterlibatan pihak swasta hanya sebagai operator pelaksana sedangkan yang meregulasi kebijakan dan pengawasan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru atau dengan kata lain kegiatan swakelola. Pada tahun berikutnya sampai dengan saat ini tidak ada lagi keikutsertaan pihak swasta dalam kegiatan pengelolaan selain memberikan masukan kepada pihak pemerintah untuk memperhatikan keberadaan para pekerja transportasi umum yang sudah lama beroperasi sebelum bus trans metro ini dioperasikan.

Supir angkutan umum patut dilibatkan karena mereka adalah para aktor yang telah lama beroperasi sebelum bus trans metro ini ada, sehingga keberadaan bus trans metro pekanbaru ini tidak menjadi ancaman bagi mereka dan pertentangan dikemudian hari. Oleh karena itu, dalam pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan bus trans metro pekanbaru perlu melibatkan supir angkutan umum dalam kegiatan operasional bus trans metro kedepan sehingga aspirasi supir angkutan umum dapat menjadi masukan dan pertimbangan yang menjadi prioritas.

Jika dilihat dari wacana kebijakan publik yang ditemukan terkait dengan implementasi kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) didominasi paradigma yang cenderung menyederhanakan sebuah proses kebijakan. Bahwa proses kebijakan hanya dilihat sebagai salah satu proses pencapaian tujuan yang berjalan secara mekanis, linier dan dalam suasana yang penuh dengan harmonis. Dengan kata lain, bahwa logika dari proses kebijakan pengelolaan transportasi perkotaan (bus trans metro pekanbaru) dianggap berjalan secara mulus, yang berlangsung secara terstruktur tahapan demi tahapan (mulai dari tahapan formulasi, implementasi yang diikuti oleh pencapaian hasil tertentu, yang mana pada tahapan ini hasil yang telah diperoleh selama

kebijakan ini berlangsung dievaluasi seberapa jauh tujuan yang telah ditetapkan terlaksana sesuai dengan harapan dan tujuan dari kebijakan tersebut). Dengan asumsi bahwa korelasi antara tahapan demi tahapan mulai dari formulasi, implementasi dan hasil akhir (*outcome*) begitu jelas. [13]. Sedangkan dalam realitanya, bahwa proses pelaksanaan kebijakan ini jauh lebih rumit dan tidak sederhana itu. Dalam banyak kasus, proses implementasi kebijakan secara praktis tidak ada garis lurus yang membentang serta menghubungkan antara kebijakan dan hasil akhir kebijakan.

Peran Negara dalam membangun masyarakat madani perlu ditempuh melalui kemitraan Negara dan masyarakat madani dengan saling memberikan kemudahan dan saling mengontrol, terjadinya komunitas dan meningkatkan prakarsa lokal, adanya keterlibatan sektor ketiga, terdapat perlindungan ruang publik lokal serta mencegah kejahatan dengan basis komunitas. [14].

Dalam kasus implementasi kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) walaupun telah terlaksana dengan baik, namun masih membutuhkan perbaikan diberbagai bidang agar hasil yang diharapkan dapat tercapai dan terlaksana dengan optimal. Dengan kata lain, memang sejauh ini tidak ada perbedaan antara apa yang diharapkan (direncanakan) oleh pembuat kebijakan dengan apa yang senyatanya dicapai (sebagai hasil atau prestasi dari pelaksanaan kebijakan) dengan catatan adanya perbaikan terhadap dari bagian-bagian kebijakan agar kedepannya keseluruhan dari kebijakan dapat terlaksana dengan optimal. Besar kecilnya keberhasilan ini akan sangat tergantung pada *implementation capacity* dari organisasi atau aktor yang dipercaya untuk mengemban tugas mengimplementasikan kebijakan tersebut.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Dari pemaparan terkait dengan aktor pelaksana pengelola transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) diatas, dapat ditarik sebuah kesimpulan bahwa di Kota Pekanbaru, kegiatan pelaksanaan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) dikelola langsung oleh Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Kota Pekanbaru tanpa ada campur tangan dari pihak swasta maupun masyarakat, sehingga hasil yang peroleh dari kegiatan pengelolaan tersebut

dinilai kurang memuaskan bagi masyarakat Kota Pekanbaru walau saat ini keberadaan angkutan perkotaan ini merupakan terobosan bagi perbaikan sistem transportasi yang ada sebelumnya.

Memang belum ditemui penelitian sejenis terkait dengan aktor pelaksana pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru) melainkan hanya objek yang sama dengan kajian yang berbeda.

Saran

Dominannya peran aktor (eksekutif atau pemerintah) dalam pelaksanaan kebijakan pengelolaan transportasi publik perkotaan (bus trans metro pekanbaru) tidak menjadi jaminan terlaksananya kebijakan dengan baik, untuk itu perlu adanya keterlibatan baik dari masyarakat sebagai penikmat kebijakan (*benefecieries*) sebagai pemantau jalannya kebijakan maupaun keterlibatan swasta sebagai penanam modal selain dari anggaran yang telah disediakan pemerintah.

Penulis mengakui bahwa apa yang dilakukan memang belum sempurna dan masih banyak aspek lain yang perlu dikaji dan diteliti terkait dengan angkutan perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru), untuk itu diharapkan bagi peneliti selanjutnya agar bisa melihat aspek yang lebih komprehensif dan lebih luas terutama terkait dengan pengawasan dan evaluasi pelaksanaan kegiatan pengelolaan transportasi publik perkotaan (Bus Trans Metro Pekanbaru).

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih peneliti sampaikan kepada berbagai pihak yang telah membantu hingga terselesaikannya karya tulis ini. Tidak lupa juga Peneliti ucapkan terima kasih kepada Universitas Brawijaya khususnya Fakultas Ilmu Administrasi yang telah mendukung penelitian ini beserta dosen pembimbing dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- [1]. Salim, Abas. 2012. Manajemen Transportasi. Jakarta, Rajawali Pers.
- [2] Miro, F. 2005. Perencanaan Transportasi. Jakarta, Erlangga.
- [3] Sani, Zulfar. 2010. Transportasi (Suatu Pengantar). Jakarta, UI-Press.
- [4] Sulistio, Budi E & Kagungan, Dian. 2012. Studi Formulasi Kebijakan Penataan Sistem Transportasi Perkotaan Di Kota Bandar Lampung. *Seminar Hasil-Hasil Penelitian dan*

- Pengabdian Kepada Masyarakat*. FISIP Unila.
- [5] Ulum S, Haryono S B, & Rozikin M. 2011. Analisis Peran Multi Aktor dalam Implementasi Kebijakan Minapolitan Berbasis Sustainable Development (Studi pada Pilot Project Minapolitan Desa Srowo Kecamatan Sidayu Gresik). *Journal of Public Administration Research (JOPAR)*. 1. 1: 162-170.
- [6] Endarti, Wahyu E. 2005. Interaksi Antara Pemerintah, Swasta, Dan Masyarakat Dalam Pelayanan Transportasi Perkotaan (Studi Pada Pelayanan Bus Kota Di Surabaya). *Jurnal Administrasi Publik*. II. 2: 177-193.
- [7] Agustino, Leo. 2008. Dasar-Dasar Kebijakan Publik. Bandung, Alfabeta.
- [8] Strauss, Anselm & Corbin, Juliet. 2012. Dasar-dasar Penelitian Kualitatif. Yogyakarta, Pustaka Pelajar.
- [9] Sarwono, Jonathan. 2011. Mixed Methods: Cara Menggabung Riset Kuantitatif dan Riset Kualitatif Secara Benar. Jakarta, Elex Media Komputino.
- [10] Creswell. Jhon W. 2007. Qualitative Inquiry & Research Design: Choosing Among Five Approaches. London, Sage Publication.
- [11] Howlett, Michael and Ramesh M. 1995. Studying Public Policy: Policy Cycles and Policy Sub-System. London. Oxford University Press.
- [12] Nugroho, Riant. 2012. Public Policy. Jakarta, PT Elex Media Komputindo.
- [13] Wahab, Solichin Abdul. 2010. Analisis Kebijakan “Dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara”. Jakarta, Bumi Aksara.
- [14] Giddens, Anthony. 1999. The Third Way. Jalan Ketiga Menuju Pembaharuan Demokrasi Sosial. Penerjemah Ketut Arya Mahandiki. Jakarta. Gramedia Pustaka Utama.
- [1].