

# **KEBIJAKAN PENGELOLAAN TRANSPORTASI PUBLIK DI PURWOKERTO**

## *THE POLICY OF PUBLIC TRANSPORTATION MANAGEMENT IN PURWOKERTO*

**Shadu Satwika Wijaya\*, Paulus Israwan Setyoko, Slamet Rosyadi\*\***

\*Program Studi Administrasi Publik, Universitas Nahdlatul Ulama, Purwokerto.

\*\*Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto.

Email: [Shadusatwika@yahoo.co.id](mailto:Shadusatwika@yahoo.co.id)

Diterima: 12 Mei 2018, Direvisi: 18 Mei 2018, Disetujui: 4 Juni 2018

### **ABSTRAK**

Potensi kemacetan telah terlihat Purwokerto sebagai salah satu kota transit di Indonesia. Potensi ini terjadi akibat lonjakan jumlah kendaraan pribadi, sementara angkutan umum kian ditinggalkan karena kualitas layanannya yang kurang memadai dan tidak mampu menjawab tuntutan publik. Hal ini mengindikasikan gagalnya kebijakan tata kelola transportasi publik yang diselenggarakan pemerintah daerah. Untuk itu, sebuah alternatif kebijakan diperlukan guna mengatasi masalah transportasi publik. Pengembangan alternatif kebijakan dilakukan dengan teknik *participatory policy analysis* dalam paradigma analisis kebijakan deliberatif. Teknik analisis kebijakan yang menekankan pada pengembangan alternatif kebijakan dengan melibatkan unsur masyarakat yang terkait dengan kebijakan dalam proses dialog untuk mengembangkan alternatif kebijakan. Proses dialog untuk pengembangan alternatif kebijakan tersebut dilakukan dengan memerhatikan aspek *reciprocity*, *relationship*, *learning* dan *creativity* di antara aktor kebijakan. Penelitian dilakukan dengan pendekatan penelitian kualitatif, dengan pemilihan informan menggunakan teknik *pusposive sampling* terhadap mereka yang dianggap berkompeten dan mewakili setiap unsur masyarakat yang terkait dengan kebijakan transportasi publik di Purwokerto. Penelitian berhasil bahwa pilihan kebijakan reformasi pengelolaan transportasi publik merupakan alternatif ideal untuk menjawab tuntutan publik akan transportasi publik yang berkualitas dan dapat diandalkan. Berdasarkan temuan penelitian, meskipun proses dialog kolaboratif mampu menghasilkan alternatif kebijakan, namun proses dialog itu sendiri tidak terjadi tanpa ada *fasilitative leadership* dan *civil society*. Komitmen elit pemerintah yang memfasilitasi (*fasilitative leadership*) dan adanya kesadaran serta wahana bagi masyarakat menyuarakan kepentingannya (*civil society*) menjadi aspek yang melengkapi model *collaborative policy making*.

Kata kunci: analisis kebijakan deliberatif, analisis kebijakan partisipatif, kebijakan transportasi publik, perumusan kebijakan kolaboratif, Purwokerto

### **ABSTRACT**

*The potency of traffic density and congestion is already visible in Purwokerto as one of the city transit in Indonesia. It occurs due to the surge in the number of private vehicles, while public transportation is increasingly abandoned, because the public transportation is no longer able to fulfill the public demand with its inadequate quality service. This indicates the failure of public transportation management policy organized by local government. Therefore, an alternative public transportation is needed to address the problem. The problem that arises in this research is what is the alternative policy that can be taken by local government? The development of policy alternative is carried out with Participatory Policy Analysis (PPA) technique. PPA was a deliberative policy analysis technique emphasize on the effort of alternative policy development by involving the public elements associated with public transportation policy were involved in the dialogue process to*

*develop policy alternative. The dialogue process to develop the policy alternative was carried out by observing the aspect of reciprocity, relationship, learning, and creativity among the policy actors. This research was carried out using qualitative approach, with the selection of informant using purposive sampling technique. This research has found the public transportation reform policy are the most likely alternative to solve public interest about quality of public transportation. This research also has successfully developed the model of collaborative policy making based on the research finding, although the process of collaborative dialogue is able to produce the alternative policy; however this process of dialogue itself is not going to happen without the facilitative leadership and civil society. The commitment of government in facilitating (facilitative leadership), the awareness and a place for people to voice their interest can be the aspects that complete the model of collaborative policy making.*

*Keywords: collaborative policy making, deliberative policy analysis, participatory policy analysis (PPA), public transportation policy, Purwokerto*

## **PENDAHULUAN**

Kebijakan pembangunan khususnya di bidang infrastruktur belum mendapat perhatian khusus dari pemerintah mengingat ketersediaan transportasi publik merupakan problema yang melekat seiring peningkatan jumlah penduduk. Pertambahan penduduk menambah *demand* terhadap sarana transportasi. Tingginya *demand* terhadap kebutuhan transportasi publik di Purwokerto terlihat dari tingkat kepemilikan kendaraan pribadi senantiasa mengalami peningkatan. Artinya, telah terjadi kecenderungan peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi secara berkesinambungan. Peningkatan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi membuat kondisi beberapa ruas jalan di Purwokerto menjadi ramai (*semrawut*) bahkan padat (*macet*) pada waktu-waktu tertentu. Volume kendaraan di beberapa ruas jalan tersebut terbilang padat. Hal ini diperparah dengan keberadaan beberapa pusat perniagaan, perkantoran dan pendidikan di dua lingkaran ruas jalan tersebut. Ramainya situasi lalu lintas di Purwokerto tak lepas dari perubahan tuntutan publik untuk memilih menggunakan kendaraan pribadi, daripada sarana transportasi umum. Hal ini terlihat dari penurunan jumlah pengguna sarana transportasi umum (angkutan kota).

Pengguna kendaraan pribadi terus meningkat drastis dari tahun ke tahun, sementara pengguna angkutan umum terus mengalami penurunan dari beberapa periode. Penurunan jumlah pengguna angkutan umum tak lepas dari belum mampunya angkot memenuhi tuntutan publik akan sarana transportasi yang baik. Terjadi eksodus penggunaan transportasi dari transportasi publik ke kendaraan pribadi yang jika terus berlanjut bukan tidak mungkin bermuara pada stagnasi transportasi kota. Di sisi lain, pemerintah daerah tidak menunjukkan upaya jangka panjang yang menyentuh pokok utama persoalan. Upaya yang dilakukan oleh pemerintah daerah lebih cenderung mengatasi kemacetan, bukan mencegah terjadinya kemacetan. Padahal jika disiapkan sebuah moda transportasi publik yang lebih memadai dan representatif bukan tidak mungkin volume kendaraan bermotor dapat kian berkurang seiring perubahan pilihan masyarakat ke transportasi publik. Dengan demikian, kebutuhan akan transportasi publik mutlak dibutuhkan dalam mengatasi problem potensi stagnasi lalu lintas di Purwokerto. Untuk itu, sebuah alternatif kebijakan diperlukan guna mengatasi problema tersebut. Untuk itu, permasalahan alternatif kebijakan transportasi publik apa

yang dapat dilakukan oleh pemerintah daerah di daerah perkotaan Purwokerto menjadi penting untuk dikaji.

Secara teoritik proses pengembangan alternatif kebijakan publik dikenal dalam studi analisis kebijakan publik. Analisis kebijakan publik merupakan ilmu terapan yang menggunakan bermacam teknik penelitian dan argumentasi untuk menghadirkan informasi yang tepat dengan kebijakan yang digunakan dalam memecahkan permasalahan (Dunn, 1999: 131). Sementara itu, Stokey dan Zeckhauser (1978: 3) mengemukakan bahwa analisis kebijakan publik merupakan rasionalitas pengambil keputusan dalam mencapai suatu tujuan dengan menggunakan proses logik untuk mengeksplorasi ragam cara demi menyelesaikan persoalan kebijakan. Smith dan Larimer (2009: 10) menekankan bahwa analisis kebijakan publik adalah bidang studi dalam kebijakan publik yang mencoba mengetahui tentang “apa yang semestinya dilakukan” oleh pemerintah dalam mengatasi persoalan publik.

Seorang analis kebijakan merupakan pihak yang bekerja menemukan, mengenali permasalahan, mencari ragam solusi alternatif dan membandingkannya, memilih solusi terbaik dan membuat sebuah rekomendasi kebijakan. Peranan analis kebijakan menjadi penting, sebab: (1) dapat memberikan rangkaian pertimbangan bagi para pengambil kebijakan tentang pemecahan suatu masalah atau *puzzle solving* (Winship, 2006: 109); dapat menjadi sebuah kritik terhadap suatu kebijakan yang ada, untuk diambil alternatif kebijakan baru (Dryzek, 2006: 190). Analisis kebijakan publik juga bermanfaat bagi proses perkembangan demokratisasi suatu bangsa (Ingram dan Schneider, 2006: 172). Analis kebijakan dituntut mampu menyakinkan bahwa pemerintah memiliki kapasitas dan kepentingan untuk mengatasi masalah

publik (*solve public problems*). Dengan keberadaannya, maka akan hadir desain-desain kebijakan yang berorientasi publik, yang muncul melalui arena publik ataupun forum diskursus publik.

Untuk mengembangkan suatu alternatif kebijakan publik dikenal dua pendekatan, yaitu pendekatan rasionalis dan *post-positivist*. Smith & Larimer (2009) mencatat dua pendekatan berbeda dalam analisis kebijakan publik. *Pertama*, pendekatan *rasionalist* yang menitikberatkan pada perhitungan *benefit-cost*, orientasi *welfare economics*, matematika dan ekonomika menjadi pendekatan dominan dalam pertimbangan solusi alternatif kebijakan. Sementara itu pendekatan *kedua*, paradigma *post-positivist* menitikberatkan pada orientasi proses musyawarah deliberatif dalam menjawab persoalan publik. Penentuan arah kebijakan dipandang dari sudut demokratisasi secara musyawarah, teknik ini jamak dikenal sebagai *Participatory Policy Analysis* (PPA). DeLeon dan Varda (2009: 59-74) menekankan pentingnya memperluas berbagai aktor atau pemangku kepentingan yang terlibat dalam pembuatan dan pelaksanaan kebijakan publik dalam kerangka diskursif atau cara musyawarah deliberatif. Banyak pihak mampu dilibatkan dalam proses pembuatan kebijakan, sehingga membentuk jejaring kebijakan kolaboratif. Jejaring kebijakan ini ditandai dengan adanya sifat diskursif, khususnya timbal balik, representasi, kesetaraan, partisipasi dalam pengambilan keputusan dan kepemimpinan kolaboratif. Keterlibatan publik menjadi salah satu faktor penentu keberhasilan pembangunan, dibuat dengan mekanisme terbuka dalam sebuah diskursus yang konstruktif hingga menghasilkan sebuah mufakat (Bryant & White, 1987). Negosiasi antara para pihak dalam suatu kebijakan publik menentukan arah perubahan kebijakan (Johansson ,

2010: 371-392). Proses analisis kebijakan publik model deliberatif memandang seorang analis kebijakan sebagai seorang “fasilitator” agar publik menemukan sendiri solusi alternatif pemecahannya. Innes dan Booher (2003: 39) mengemukakan model *collaborative policymaking* dalam pengembangan alternatif kebijakan publik.

## METODE

Pengembangan alternatif kebijakan publik menggunakan pendekatan kualitatif. Alternatif kebijakan transportasi publik di Purwokerto dikembangkan melalui teknik *Participatory Policy Analysis* (PPA) dengan mengupayakan proses dialog antara aktor-aktor kebijakan. Teknik ini dipergunakan untuk mengetahui pendapat pelaku, pengguna jasa, pakar praktisi di bidang transportasi publik untuk turut *urun rembug* dalam pengembangan alternatif kebijakan transportasi publik di Purwokerto. Di samping itu, penelitian ini juga menggunakan teknik *indepth interview* yang berfokus pada pengembangan alternatif kebijakan transportasi melalui dialog otentik yang memperhatikan aspek *reciprocity, relationships, learning, creativity* di antara segenap aktor kebijakan. Informan

penelitian ditentukan secara *purposive*, yaitu (1) Dinas Perhubungan Kabupaten Banyumas, (2) DPC Organda Banyumas, (3) Pakar Transportasi Publik/Akademisi, (3) Tokoh Masyarakat atau DPRD Kabupaten Banyumas.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### *Dinamika Kebijakan dan Permasalahan Transportasi Publik di Purwokerto*

Berdasarkan Peraturan Daerah (Perda) Banyumas No 13 Tahun 2005 angkot adalah moda transportasi publik di Wilayah Perkotaan Purwokerto. Meski bukan satu-satunya, namun secara umum untuk Wilayah Perkotaan Purwokerto dilayani dengan mobil angkutan penumpang yang jamak disebut angkot yang merupakan akronim dari angkutan kota. Armada angkot yang beredar di Wilayah Perkotaan Purwokerto adalah mobil roda empat merk dagang *suzuki cary*, dengan kisaran tahun produksi antara 1995 - 2000. Dalam perjalanannya, angkot dipandang tidak mampu menunjang kegiatan warga, akibat kondisi armada angkot tidak layak dan tidak memadai. Dijumpai dalam observasi, beberapa armada angkot saat ini beroperasi dengan kondisi yang tidak layak dan tidak menarik bagi penumpang untuk mempergunakannya.

Tabel 1.

Kondisi Armada Angkot

No	Observasi Kondisi Armada Angkot
1	Ban gundul
2	Kapasitas muat kecil
3	Pintu sirkulasi penumpang sempit
4	Jendela sirkulasi udara kecil
5	Tempat duduk rusak dan tak nyaman
6	Interior sempit (lutut 2 penumpang berhadapan nyaris bersentuhan)
7	Interior pengap

Sumber : Hasil Observasi, 2017.

Kondisi tersebut diperparah dengan kondisi angkot dari aspek operasional. Pola trayek dan cara supir

angkot mengemudikan armadanya turut pula menjadi persoalan yang jamak dijumpai. Fakta ini diperkuat pula dengan

ramainya pemberitaan surat kabar nasional ataupun lokal yang mengemukakan bahwa kondisi fisik kendaraan angkutan secara umum dalam kondisi tidak baik. Mengamati fakta-fakta tersebut, maka cukup alasan bagi warga masyarakat untuk beralih menggunakan kendaraan pribadi seperti sepeda motor atau mobil pribadi untuk menunjang aktivitas sehari-hari. Hal ini diperkuat dengan pendapat pakar transportasi yang mengemukakan bahwa warga Purwokerto cenderung tidak lagi memilih angkot sebagai alat transportasinya dan berpindah menggunakan kendaraan pribadi.

Kondisi ini menunjukkan bahwa dari sisi permintaan (*demand*), warga semakin tidak memilih angkot untuk berkendara. Sementara itu, dari sisi penawaran (*supply*) pengusaha tidak mungkin menambah armada atau meremajakannya, karena dengan kondisi yang saat ini terjadi hanya cukup untuk mencukupi kegiatan operasional. Pengusaha merasa tidak mungkin untuk melakukan revitalisasi angkot, padahal di saat yang sama warga masyarakat justru menuntut perbaikan pelayanan angkutan publik di Purwokerto. Pemerintah daerah atas nama kewenangannya sebagai pejabat administrasi negara perlu merespon dan berperan aktif mengelola dan mengatasi persoalan transportasi publik di Wilayah Perkotaan Purwokerto. Dari perspektif teori administrasi negara, diperlukan suatu kebijakan yang senantiasa mengatasi dan menjawab kebutuhan publik. Untuk membentuk kebijakan publik yang holistik dan komprehensif, diperlukan sebuah musyawarah pembicaraan tentang kebijakan yang harus diambil dengan melibatkan setiap pihak yang berkepentingan dalam kebijakan transportasi publik di Purwokerto. Proses dialog diperlukan agar kebijakan yang dibentuk mencakup setiap kepentingan dan kebutuhan dari *stakeholders*.

Embrio proses dialog antar aktor kebijakan di Banyumas pada dasarnya telah ada, yaitu melalui Forum LLAJ. Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengamanatkan dibentuknya suatu forum di tiap daerah kabupaten/kota di seluruh Indonesia. Forum LLAJ bersifat badan *ad-hoc* sebagai wahana sinergi dan koordinasi di antara instansi penyelenggara dan pihak terkait lainnya dalam menemukan solusi untuk masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sementara, anggota forum terdiri dari unsur pemerintah terkait, akademisi bidang transportasi dan masyarakat pengguna layanan.

### ***Alternatif Kebijakan Transportasi Publik di Purwokerto***

Setelah melibatkan aktor-aktor kebijakan dalam proses dialog yang berfokus pada aspek ketimbalbalikan kepentingan (*reciprocity*), pola hubungan (*relationship*), proses saling memahami (*learning*) dan kreativitas (*creativity*) di antara segenap *stakeholders*. Beberapa pandangan yang dihimpun dari seluruh narasumber, diperoleh beberapa opsi yang mungkin untuk diterapkan sebagai solusi alternatif mengatasi permasalahan transportasi publik di daerah perkotaan Purwokerto, antara lain :

- a. Opsi A “*Status Quo*”. Opsi yang muncul dari unsur pemerintah ini mencoba mempertahankan kondisi yang saat ini terjadi dengan pertimbangan keuangan daerah dan proses perbaikan yang tidak mudah menjadi alasan mengapa opsi ini dimunculkan. Bukan hanya itu, upaya tersebut juga memerlukan kerjasama banyak pihak di daerah bahkan pemerintah pusat. Artinya, proses perbaikan transportasi publik tidak dinilai berpengaruh besar pada potensi kemacetan Purwokerto Kota, sehingga

- opsi *status quo* muncul dan perlu dipertimbangkan.
- b. Opsi B “Reformasi Transportasi Publik”. Opsi yang muncul dari kalangan masyarakat dan akademisi ini memandang perlu perubahan pada pola pengelolaan penyelenggaraan dan armada transportasi. Opsi B mengusulkan dibentuk suatu perusahaan daerah (perusda) yang membidangi transportasi publik. Seluruh pengusaha angkot yang ada diberi ruang untuk memiliki saham pada perusahaan tersebut. Armada transportasi publik diubah dari angkot ke armada bus atau yang umum dikenal sebagai *buss rapid transit* (BRT). Trayek direkayasa ulang dengan mekanisme BRT mengelola jalur-jalur utama, sementara itu angkot yang difungsikan sebagai pengumpan ke jalur utama yang dilayani BRT. Dengan begitu, meskipun tidak dapat menjamin perpindahan pilihan masyarakat secara langsung, namun setidaknya terdapat ragam pilihan bertransportasi yang dapat dipergunakan dengan layak dan memadai.
- c. Opsi C “Revitalisasi dan Optimalisasi Transportasi Publik”. Opsi yang muncul dari kalangan akademisi ini berpandangan bahwa opsi *status quo* berakibat buruk bagi masyarakat pada umumnya, namun opsi B juga memerlukan kajian dan proses yang sangat panjang. Opsi B dipandang mungkin diterapkan dalam jangka menengah-panjang. Untuk itu, dalam jangka pendek yang perlu dilakukan adalah perbaikan trayek terlebih dulu sehingga seluruh daerah di Purwokerto ter-*cover* oleh angkutan publik. Moda angkutan itu sendiri perlu diremajakan namun tetap menyesuaikan dengan kondisi jalan. Moda angkutan yang mungkin antara lain: mobil mini bus dengan kapasitas muat yang lebih besar dari model angkot yang saat ini. Di samping itu, upaya penambahan armada juga diperlukan agar tidak terjadi penumpukan penumpang dan ketepatan waktu perjalanan.

Tabel 2.  
Perbandingan Pilihan Kebijakan

Pilihan	Keunggulan	Kelemahan
Opsi A <i>Status quo</i>	a. Ongkos perubahan yang dibutuhkan sangat kecil bahkan cenderung nihil b. Upaya perubahan mudah yang dilakukan cenderung tidak ada upaya apapun	a. Membebani dan tidak menjawab tuntutan kebutuhan publik b. Berdampak pada potensi stagnasi transportasi kota pada jangka menengah-panjang
Opsi B Reformasi Pengelolaan Transportasi	a. Menghasilkan dampak yang relatif besar pada pengelolaan dan penyelenggaraan angkutan publik b. Kompatibel untuk jangka menengah-panjang c. Perubahan menyeluruh pada manajemen dan teknis transportasi	a. Ongkos perubahan relatif mahal b. Cenderung membebani pemerintah daerah dan pengusaha angkutan c. Memerlukan upaya kerjasama berbagai pihak secara luas d. Dibutuhkan proses relatif lama
Opsi C Revitalisasi dan Optimalisasi	a. Ongkos perubahan relatif lebih murah b. Upaya perubahan relatif sederhana dan cepat c. Kompatibel untuk jangka pendek	a. Cenderung membebani pengusaha angkutan b. Mengobati persoalan hanya pada tataran teknis penyelenggaraan layanan

- 
- c. Tidak kompatibel untuk jangka menengah-panjang
  - d. Menghasilkan dampak yang relatif kecil untuk jangka waktu tertentu
- 

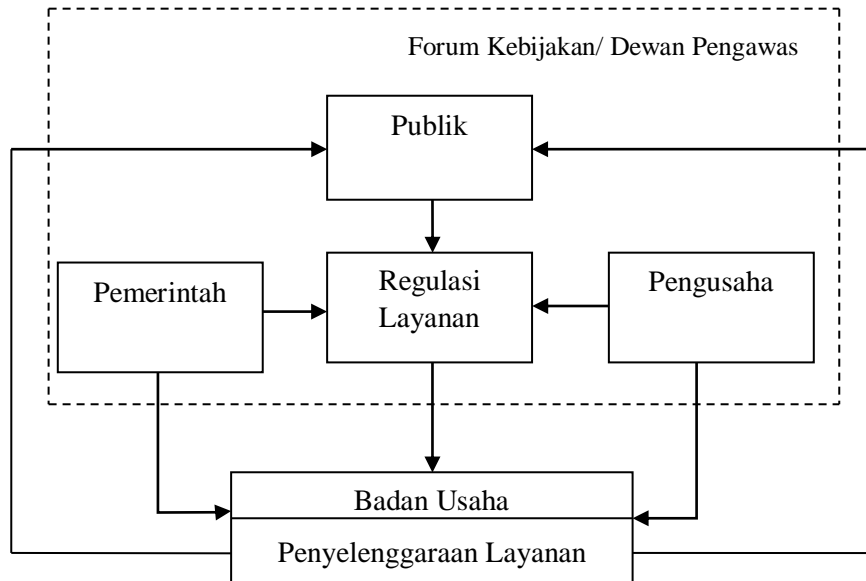
Berdasarkan tabulasi perbandingan keunggulan dan kelemahan setiap pilihan kebijakan tersebut, pada dasarnya setiap opsi memiliki keunggulan dan kelemahannya sendiri. Opsi manakah yang kemudian paling memungkinkan untuk diterapkan sebagai solusi alternatif kebijakan transportasi publik di Purwokerto mengingat setiap opsi ternyata memiliki keunggulan dan kelemahannya masing-masing. Berdasarkan hasil dialog yang diselenggarakan dalam penelitian, Opsi B menjadi opsi paling ideal dan memungkinkan menjawab persoalan transportasi publik di Purwokerto. Opsi B (reformasi) meskipun memerlukan upaya kerjasama antar pihak yang luas dan kompleks, namun dampak yang dihasilkan jauh lebih besar bagi masyarakat. Opsi B (reformasi) unggul karena perubahan yang dilakukan komprehensif sehingga dinilai akan lebih mampu menjawab tantangan keberlanjutan (kontinuitas) dari suatu kebijakan publik. Meskipun Opsi B lebih unggul, namun untuk perubahan pada jangka pendek yang lebih memungkinkan adalah Opsi C (revitalisasi & optimalisasi). Opsi C lebih memungkinkan dalam jangka pendek, sebab Opsi C tidak memerlukan biaya perubahan yang terlalu besar. Jika dipandang dalam perspektif periodik, maka sesungguhnya perubahan secara gradual mungkin dilakukan bagi pengelolaan dan penyelenggaraan layanan transportasi publik di Purwokerto. Namun, jika dipandang dari perspektif pengatasan masalah, Opsi B dipandang lebih ideal menjawab permasalahan transportasi publik di Wilayah Purwokerto. Opsi B (reformasi) berfokus bukan hanya perubahan pada penyelenggaraan layanan, melainkan pula perubahan pada

pengelolaan angkutan publik di Purwokerto, sehingga dinilai mampu menjawab tuntutan kebutuhan publik akan layanan transportasi yang baik dan mampu menjawab kepentingan publik akan manajemen pengelolaan jasa angkutan publik yang terpercaya, serta mampu menjawab kebutuhan publik untuk turut dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan.

Publik merupakan pemberi mandat pemerintahan yang saat ini berkuasa. Pemerintah daerah dengan kewenangannya membentuk suatu regulasi layanan angkutan, sementara pengusaha berperan menyelenggarakan layanan. Secara normatif, publik memiliki hak untuk mengontrol jalannya penyelenggaraan layanan melalui mandat yang diberikan pada pemerintah, namun pertanyaannya sudah sejauh mana publik itu sendiri dilibatkan dalam proses pengambilan keputusan secara nyata. Pola pengelolaan transportasi publik semacam ini membuat publik hanya terkunci menjadi sebatas pengguna layanan dan tidak memiliki ruang untuk menyuarakan kebutuhannya dalam bertansportasi. Oleh sebab itu, desain pengelolaan harus diubah. Desain pengelolaan perlu diubah untuk lebih mengutamakan kebutuhan publik dalam bertransportasi. Publik sebagai pengguna layanan diposisikan sekaligus sebagai warga negara yang memiliki *legal standing* dalam suatu forum atau dewan tertentu yang membentuk suatu jejaring kebijakan. Publik secara bersama dengan pemerintah dan dunia usaha perlu dimungkinkan mengambil keputusan untuk suatu kebijakan dan forum atau dewan tersebut sekaligus berfungsi mengawasi jalannya penyelenggaraan

transportasi publik di Purwokerto. Sementara itu, penyelenggara kegiatan transportasi publik perlu diubah ke dalam suatu badan usaha mandiri yang bertanggung jawab kepada dewan

pengawas. Dengan begitu, kegiatan penyelenggaraan transportasi publik akan terprogram dan terawasi secara baik. Desain tersebut dimuat dalam gambar berikut.



Gambar 1.  
Desain Ideal Pengelolaan Transportasi Publik

Posisi publik semestinya adalah memperoleh pelayanan optimal. Namun, kondisi terkini hanya memosisikan publik sebagai pemberi mandat bagi pemerintahan daerah terkait, namun pada kenyataannya penyelenggaraan urusan transportasi publik tidak dapat diselesaikan dengan menjawab tuntutan yang berkembang di kalangan masyarakat pengguna angkutan. Oleh sebab itu, perlu dilakukan perubahan perbaikan pengelolaan meliputi aspek teknik, manajemen dan *policy making*. Untuk mewujudkannya diperlukan revisi terhadap Perda Banyumas No 13 Tahun 2005 dan Pembentukan Peraturan Daerah baru untuk mengakomodir keberadaan badan usaha mandiri penyelenggara transportasi publik dan dewan pengawas transportasi publik. Administrasi publik merupakan pemahaman yang menyeluruh di antara proses manajemen, politika dan hukum dalam sektor publik untuk menjawab pada

setiap permasalahan dan tuntutan publik (Rosenbloom, et.al, 2009). Dengan begitu, alternatif kebijakan yang ideal jika dipandang dari perspektif kajian administrasi publik adalah pilihan kebijakan yang mencakup aspek manajemen, politika dan hukum.

## KESIMPULAN

Tanpa pembenahan angkutan publik, maka potensi kepadatan lalu lintas akan terjadi. Oleh karenanya diperlukan alternatif kebijakan. Secara teoritis, analisis kebijakan publik dapat mendasarkan argumennya tidak hanya pada pertimbangan teknis ekonomis, tetapi juga pada pertimbangan sosiologis politis. Pendapat publik penting untuk dipertimbangkan dalam pengembangan alternatif kebijakan. Berdasarkan hasil penelitian, ragam alternatif kebijakan tersebut lahir tidak hanya disebabkan adanya dialog kolaboratif di antara aktor

kebijakan, tetapi dialog tersebut tidak dapat terselenggara tanpa adanya komitmen elit pemerintah yang memfasilitasi (*fasilitative leadership*) dan adanya kesadaran dan wahana bagi masyarakat menyuarkan kepentingannya (*civil society*).

Berdasarkan proses dialog antar aktor kebijakan lahir beberapa alternatif kebijakan, di antara beberapa pilihan kebijakan reformasi pengelolaan transportasi publik merupakan alternatif ideal untuk menjawab tuntutan publik akan transportasi publik yang berkualitas dan dapat diandalkan. Kebijakan yang semestinya diambil oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas, antara lain :

- a. Berkaitan dengan aspek teknis transportasi, mengubah basis moda transportasi publik dari angkutan kota (angkot) ke *Bus Rapid Transit* (BRT) atau moda lain yang lebih memadai, mengatur dan menyinergikan trayek dengan moda transportasi publik lainnya dalam sistem transportasi kota yang terpadu dan memperbaiki pola operasional transportasi publik.
- b. Berikan dengan manajemen pengelolaan, membuka ruang perubahan pola pengelolaan angkutan publik untuk tidak lagi dikelola oleh privat, namun dikelola bersama oleh masyarakat, pemerintah dan dunia usaha.
- c. Berikan dengan kebijakan, memberikan ruang bagi masyarakat dan akademisi untuk lebih terlibat secara langsung dalam proses pengambilan keputusan kebijakan tentang transportasi publik di Purwokerto.

## REKOMENDASI

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka penelitian ini merekomendasikan beberapa hal untuk dilakukan oleh Pemerintah Daerah Kabupaten Banyumas, antara lain:

- a. Perlu dilakukan penyesuaian dan penyempurnaan prasarana jalan dan wilayah untuk mendukung berlakunya moda transportasi publik yang lebih baik.
- b. Perlu dibentuk suatu badan usaha mandiri bidang transportasi publik yang bertugas menyelenggarakan atau menjadi operator transportasi publik.
- c. Perlu dibentuk forum kebijakan yang sekaligus menjadi dewan pengawas penyelenggaraan transportasi publik untuk menghasilkan kemufakatan kebijakan melalui keterlibatan segenap pihak yang terkait kebijakan transportasi publik.
- d. Perlu dilakukan perubahan Perda Banyumas No 13 Tahun 2005 dan pembentukan peraturan daerah baru sebagai payung hukum lahirnya badan usaha mandiri penyelenggara transportasi publik dan dewan pengawas transportasi publik.

Secara teoritik, dalam ranah studi kebijakan publik penelitian ini memberikan catatan bahwa tanpa komitmen dari kepemimpinan yang senantiasa memfasilitasi keberpihakan pada kepentingan publik dan adanya kesadaran serta wahana bagi masyarakat menyuarkan kepentingannya, maka proses pelibatan publik dalam proses analisis kebijakan belum akan terjadi. Oleh sebab itu, tidak cukup memahami analisis kebijakan deliberatif sebagai upaya pelibatan publik itu sendiri dalam proses analisis kebijakan publik, Publik dalam perspektif analisis kebijakan deliberatif menjadi elemen kunci yang menda sari argumen pertimbangan alternatif kebijakan, meskipun demikian keberadaan *fasilitative leadership* dan *civil society* menjadi pintu masuk bagi dimungkinkannya pendapat publik untuk didengar dalam suatu musyawarah kebijakan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Bryant, C. & White, L., 1987. *Manajemen Pembangunan Untuk Negara Berkembang*. Jakarta: LP3ES.
- DeLeon, P. & Varda, D.M., 2009. Toward a Theory of Collaborative Policy Networks: Identifying Structural Tendencies. *The Policy Studies Journal*, 37(1), pp.59-74.
- Dryzek, J.S., 2006. Policy Analysis as Critique. In M. Moran, M. Rein & R.E. Goodin, eds. *The Oxford Handbook of Public Policy*. Oxford: Oxford University Press. pp.190-206.
- Dunn, W.N., 1999. *Pengantar analisis kebijakan publik*. Yogyakarta: UGM Press.
- Ingram, H. & Schneider, A.L., 2006. Policy Analysis for Democracy. In M. Moran, R.E. Goodin & M. Rein, eds. *The Oxford Handbook of Public Policy*. Oxford: Oxford University Press.
- Innes, J.E. & Booher, D.E., 2003. Collaborative policymaking: governance through dialogue. In Hajer, M. & Wagenaar, H. *Deliberative Policy Analysis: Understanding Governance in the Network Society*. New York: Cambridge University Press. pp.33-59.
- Johansson, K.-E.V. et al., 2010. Trends in Development Aid, Negotiation Processes and NGO Policy Change. *and NGO Policy Change*, 21, pp.371-92.
- Rosenbloom, D.H., Kravchuk, R.S. & Clerkin, R.M., 2009. *Public Administration: Understanding Management, Politics and Law in The Public Sector*. New York: McGraw-Hill Companies, Inc.
- Simth, K.B.d.L.C.W., 2009. *The Public Policy Theory Primer*. Boulder: Westview Press.
- Stokey & Zeckhauser, 1978. *A Primer For Policy Analysis*. New York: W.W. Norton & Company, Inc.
- Winship, C., 2006. Policy Analysis as Puzzle Solving. In M. Moran & M.R. Robert E Goodin, eds. *The Oxford Handbook of Public Policy*. Oxford: Oxford University Press. pp.109-23.