

**SKRIPSI**

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGOPERASIAN BUS TRANS  
MATARAM METRO DI KOTA MATARAM  
(STUDI KASUS DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MATARAM)**

*"Implementation Of Trans Mataram Metro Bus Operating Policies The City Of  
Mataram (Case Study In The Transportation Of The City Of Mataram)"*



**JURUSAN URUSAN PUBLIK  
KONSENTRASI ADMINISTRASI PEMBANGUNAN  
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM  
2019**

**SKRIPSI**

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGOPERASIAN BUS TRANS  
MATARAM METRO DI KOTA MATARAM  
(STUDI KASUS DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MATARAM)**

*"Implementation Of Trans Mataram Metro Bus Operating Policies The City Of  
Mataram (Case Study In The Transportation Of The City Of Mataram)"*



**Diajukan sebagai salah satu syarat guna memperoleh gelar sarjana Strata  
Satu (S1) Program Studi Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Sosial dan  
Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Mataram**

**OLEH:**

**FAUZY AS SYAFIQ  
NIM. 21511A0006**

**JURUSAN URUSAN PUBLIK  
KONSENTRASI ADMINISTRASI PEMBANGUNAN  
PROGRAM STUDI ADMINISTRASI PUBLIK  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH MATARAM  
2019**

## HALAMAN PERSETUJUAN

Skripsi ini telah disetujui oleh pembimbing untuk diajukan ke panitia ujian skripsi Program Studi Administrasi Publik.

Hari : Kamis

Tanggal : 20 Agustus 2019

Menyetujui:

Dosen Pembimbing I

Dosen Pembimbing II



Drs. H. Mustamin H. Idris, M.S

NIP. 196412102005011003



Rahmad Hidayat, S.AP., M.AP

NIDN. 0822048901

Mengetahui,

Program Studi Administrasi Publik

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Ketua Program Studi



Rahmad Hidayat., S.AP., M.AP

NIDN. 0822048901

**HALAMAN PENGESAHAN**  
**SKRIPSI**  
**IMPLEMENTASI PENGOPERASIAN BUS TRANS MATARAM METRO DI KOTA**  
**MATARAM (STUDI KASUS DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MATARAM)**

Oleh:

Fauzy As Svafiq  
Nim. 21511A0006

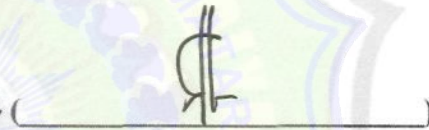
Telah dipertahankan di depan dewan penguji pada tanggal, 22 Agustus 2019  
dan telah di nyatakan lulus dengan baik oleh dewan penguji:

1. Drs. H. Mustamin H. Idris, M.S  
NIP. 196412102005011003



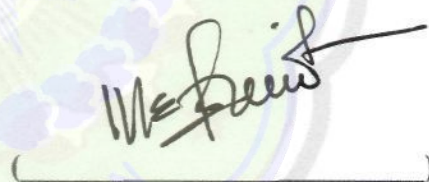
Ketua

2. Rahmad Hidayat., S.AP.,M.AP  
NIDN. 0822048901



Anggota 1

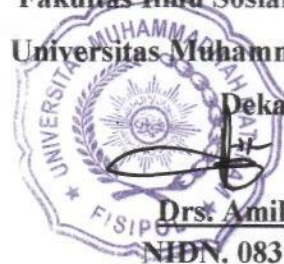
3. Mardiah, S.Sos., M.Si  
NIDN. 0804117201



Anggota 2

Mengetahui,

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Muhammadiyah Mataram



Dekan,  
Drs. Amil., M.M  
NIDN. 0831126204



## HALAMAN PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana, Magister dan Doktor) baik di Universitas Muhammadiyah Mataram maupun perguruan tinggi yang lain.
2. Karya tulis saya ini adalah murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali dari arahan tim pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain walaupun ada cukup sebagai referensi, kecuali secara teknis dengan jelas mencantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran serta kepuasan dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik, serta lainnya sesuai dengan norma yang berlaku diperguruan tinggi Universitas Muhammadiyah Mataram ini.

Mataram, 23 Agustus 2019

Yang membuat pernyataan



**FAUZYAS SYAFIQ**

**NIM. 21511A0006**

## MOTTO

“Jalani hidup dengan santuy dan selow”

@Fauzy As Syafiq



## HALAMAN PERSEMBAHAN

*Untuk ribuan tujuan yang ingin disampaikan*

*Untuk jutaan mimpi yang akan dikejar.*

*Untuk sebuah pengharapan, agar hidup jauh lebih bermakna.*

*Hidup tanpa ibarat arus sungai, mengalir tanpa tujuan.*

*Teruslah belajar, berusaha, dan berdo'a untuk menggapainya.*

*Never give up! Sampai Allah SWT berkata "waktunya pulang"*

*Ku persembahkan Skripsi ini untuk :*

- + Ayah (Ahmad Zaenal Musthofa), ibu (Mariyatun), Kakak (Zulfan Al Aziz), dan adik (Maila Khulaidah dan Ismail Faruqi) yang tidak henti-hentinya berjuang dan mendo'akan untuk ku sampai hari ini.*
- + Untuk saudara/i ku yang terkasih kakak, abang, dan adik-adikku*
- + Rekan-rekan seperjuangan ku, Program Studi Administrasi Publik 2015, dan*
- + Serta Almamaterku tercinta. Universitas Muhammadiyah Mataram*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur kami persembahkan kehadirat tuhan yang maha esa, karena berkat rahmat dan karunia-nya semata sehingga penulis mampu menyelesaikan penyusunan tugas akhir skripsi dengan judul “**Implementasi Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro Di Kota Mataram (Studi Kasus Di Dinas Perhubungan Kota Mataram)**”. Penyusunan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata Satu (S1) Program Studi Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik. Penulis menyadari dalam penyusunan skripsi ini tidak akan selesai tanpa bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu, pada kesempatan ini peneliti mengucapkan terima kasih pada :

1. Bapak Dr. H. M. Arsyad Abdul Gani, M.Pd., selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Mataram.
2. Bapak Drs. Amil, MM., selaku pejabat Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
3. Bapak Rahmad Hidayat, S.AP., M.AP., selaku Ketua Program Studi Administrasi publik Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan sekaligus dosen pembimbing II.
4. Bapak Drs. H. Mustamin H. Idris, M.S selaku dosen pembimbing I.
5. Ibu Mardiah, S.Sos., M.Si selaku dosen penguji sekaligus Wakil Dekan I Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
6. Kepala Dinas Perhubungan Kota Mataram beserta jajarannya.
7. Kedua Orang Tuaku, Kakakku dan juga Adeqku, Bapak Ahmad Zaenal Musthofa, Ibu Mariyatun, Zulfan Al'Aziz, Maila Khulaidah dan Ismail Faruqi tercinta yang telah memberikan do'a, dorongan dan dukungan secara moriil dan materiil selama penulisan skripsi ini.
8. The Special One yang tidak henti hidup dalam pikiran sehingga memotivasi untuk senantiasa meraih mimpi dan cita-cita kepada penulis.
9. Rekan-rekan Program Studi Administrasi Publik 2015 yang telah saling bertukar pikiran dengan penulis selama 4 tahun ini.

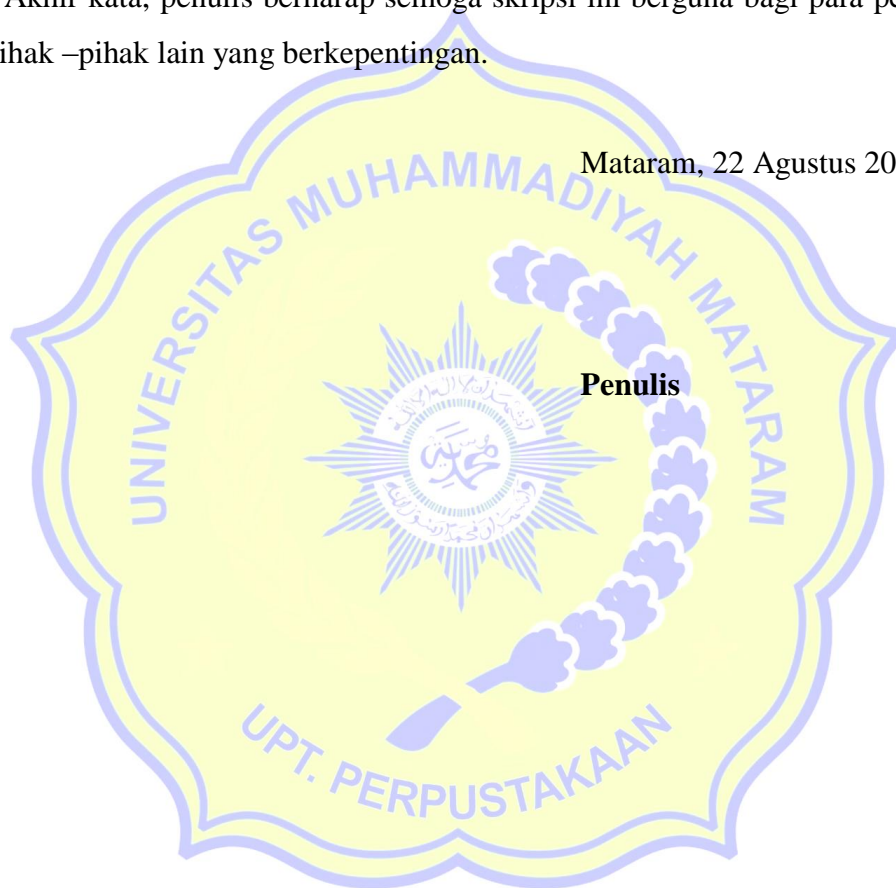


10. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya atas bantuannya baik berupa materi maupun pemikiran sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.

Meskipun telah berusaha menyelesaikan skripsi ini sebaik mungkin, penulis menyadari bahwa skripsi masih ada kekurangan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun dari para pembaca guna menyempurnakan segala kekurangan dalam penyusunan skripsi ini.

Akhir kata, penulis berharap semoga skripsi ini berguna bagi para pembaca dan pihak –pihak lain yang berkepentingan.

Mataram, 22 Agustus 2019



**IMPLEMENTASI PENGOPERASIAN BUS TRANS MATARAM METRO  
DI KOTA MATARAM  
(STUDI KASUS DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MATARAM)**

Fauzy As Syafiq<sup>1</sup>, H. Mustamin<sup>2</sup>, Rahmad Hidayat<sup>3</sup>  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Mataram

**ABSTRAK**

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh permasalahan kemacetan transportasi perkotaan yang diakibatkan tingginya jumlah kendaraan dari para pengguna alat transportasi itu sendiri. Menanggapi permasalahan tersebut Kementerian Perhubungan mencanangkan program pengembangan angkutan umum berbasis jalan salah satunya pengadaan Bus Rapid Transit (BRT) untuk wilayah Kota Mataram dan sekitarnya. BRT Kota Mataram yang disebut juga Bus Trans Mataram merupakan salah satu jenis model angkutan umum yang efisien, aman, nyaman dan terjangkau dengan daya beli masyarakat. Bus Trans Mataram ini mulai beroperasi pada tanggal 21 November 2016 yang memiliki 4 rute. Pertama, di dalam kota, kedua dari pinggiran timur kota, ketiga dari pinggiran utara kota dan keempat, sayang-sayang hingga jalan Lingkar Selatan. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif dan berbentuk deskriptif. Dari hasil penelitian yang dilakukan ini menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pengoperasian bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram belum berjalan secara efektif. Hal ini berdasarkan dari kurangnya sosialisasi, tidak konsistennya implementor, tidak adanya ketegasan pemerintah daerah, tidak tersedianya anggaran operasional yang memadai dalam mengimplementasikan program, dibutuhkannya kontribusi dari Dishub Kota Mataram di bidang angkutan. Sedangkan untuk indikator, besarnya biaya yang dibutuhkan dalam pemenuhan biaya operasional, terjadi penurunan jumlah penumpang, dan masih terdapat ketidaksesuaian kualitas pelayanan pada bus Trans Mataram Metro. Oleh karena harus adanya pembenahan dari lembaga-lembaga terkait mengenai pengoperasian Bus Trans Mataram Metro sehingga berjalan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan.

**Kata Kunci : Alat Transportasi, Bus Rapid Transit (BRT), Bus Trans Mataram Metro, Kementerian Perhubungan.**

# **IMPLEMENTATION OF TRANS MATARAM METRO BUS OPERATING POLICIES IN THE CITY OF MATARAM**

## **(CASE STUDY IN THE TRANSPORTATION DEPARTMENT OF THE CITY OF MATARAM)**

Fauzy As Syafiq<sup>1</sup>, H. Mustamin<sup>2</sup>, Rahmad Hidayat<sup>3</sup>

Faculty of Social and Political Sciences, University of Muhammadiyah Mataram

### **ABSTRACT**

This research is motivated by the problem of urban transportation congestion caused by the high number of vehicles of the users of the transportation itself. Responding to the problem, the Ministry of Transportation has launched a road-based public transportation development program, one of which is the provision of Bus Rapid Transit (BRT) for the City of Mataram and surrounding areas. The Mataram City BRT, also called the Trans Mataram Bus, is one of the types of public transportation models that is efficient, safe, comfortable and affordable with people's purchasing power. The Trans Mataram Bus starts operating on November 21, 2016 which has 4 routes. First, in the city, second from the eastern suburbs, third from the northern suburbs of the city and fourth, unfortunately to the South Ring Road. This research uses a caulative method and is in the form of descriptive. The results of this research indicate that the implementation of Trans Mataram Metro bus operating policies in Mataram City has not been effective. This is based on the lack of socialization, the inconsistency of the implementor, the lack of firmness of the local government, the unavailability of an adequate operational budget in implementing the program, the need for contributions from the Transportation Department of Mataram in the field of transportation. As for the indicators, the amount of costs needed to meet operational costs, a decrease in the number of passengers, and there are still mismatches of service quality on the Trans Mataram Metro bus. Therefore there must be improvements from relevant institutions regarding the operation of the Trans Mataram Metro Bus so that it runs according to the plan that has been set.

**Keywords : Transportation, Bus Rapid Transit (BRT), Trans Mataram Metro Bus, Ministry of Transportation.**

## DAFTAR ISI

HALAMAN DEPAN.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PERNGESAHAN SKRIPSI.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN.....	iv
MOTTO .....	v
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
ABSTRAK .....	ix
ABSTRACT .....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR.....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang.....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian.....	9
1. Tujuan Penelitian .....	9
2. Manfaat Penelitian .....	9
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Kebijakan Perencanaan Angkutan Massal .....	8
B. Landasan Teori.....	11
1. Kebijakan Publik.....	11
a. Pengertian Kebijakan Publik.....	11
b. Jenis Kebijakan Publik.....	12
c. Tahap-Tahap Kebijakan Publik.....	17
d. Implementasi Kebijakan Publik .....	20
e. Motedo Implementasi.....	22
2. Pelayanan Publik.....	30



### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

A. Jenis Penelitian .....	33
B. Lokasi Dan Waktu Penelitian .....	34
C. Penentuan Informan.....	35
D. Jenis Dan Sumber Data.....	36
E. Teknik Pengumpulan Data .....	38
F. Teknik Analisis Data .....	39
G. Keabsahan Data .....	41

### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	43
1. Profil Dinas Perhubungan Kota Mataram .....	43
2. Bidang-Bidang Kerja .....	45
3. Visi Dan Misi.....	77
4. Pegawai Di Dinas Perhubungan .....	79
5. Strategi Dan Arah Kebijakan.....	79
6. Susunan Organisasi.....	81
B. Pembahasan .....	82
1. Implementasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro Di Kota Mataram .....	82
a. Komunikasi.....	83
b. Sumber Daya .....	88
c. Disposisi .....	94
d. Struktur Birokrasi .....	96
e. Kontribusi Di Dinas Perhubungan Kota Mataram .....	99
f. Terpenuhi Tidaknya Pemasukan Dengan Biaya Operasional .	102
2. Indikator.....	102
a. Biaya Operasional.....	102
b. Jumlah Penumpang.....	110
c. Kualitas Pelayanan .....	111
C. Faktor Pendukung Dan Penghambat Implementasi Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro Di Kota Mataram.....	114

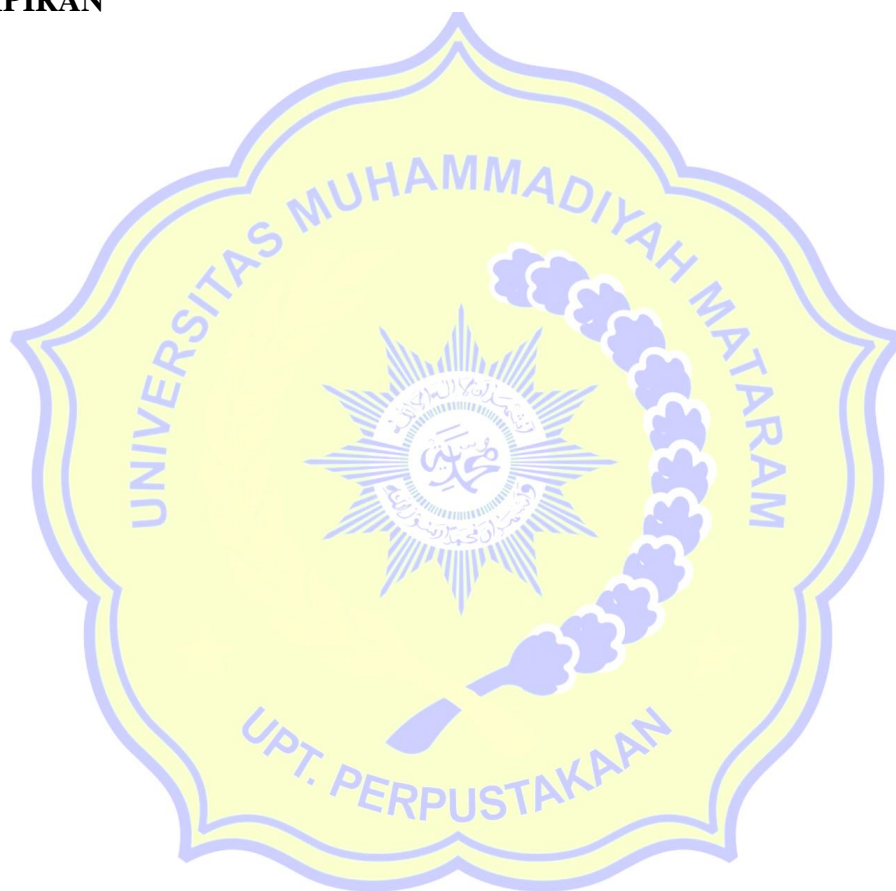
1. Faktor Pendukung.....	114
2. Faktor Penghambat.....	114

**BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**

A. Kesimpulan.....	116
B. Saran.....	118

**DAFTAR PUSTAKA**

**LAMPIRAN**



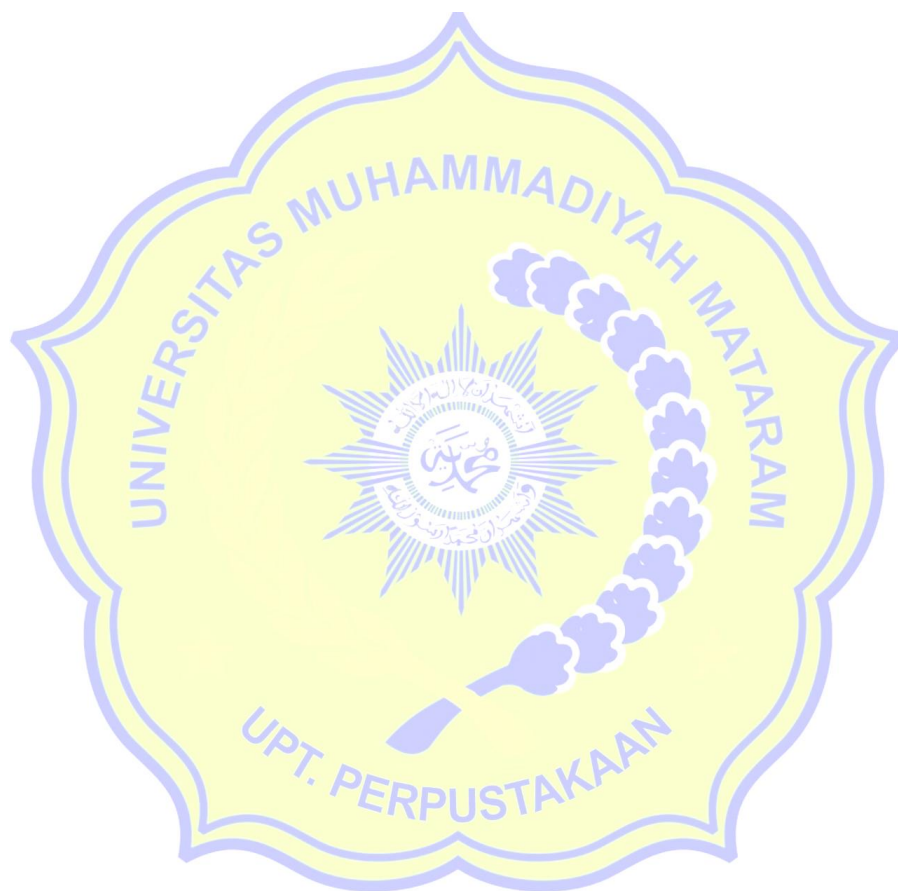
## DAFTAR TABEL

Tabel 1. Rincian Jumlah Pegawai Dinas Perhubungan Kota Mataram .....	79
Tabel 2. Jumlah Pegawai Dinas Perhubungan Kota Mataram .....	91
Tabel 3. Asumsi Perhitungan Biaya Bus Sedang Berdasarkan Keputusan Dirjen HUBDAT Nomor SK.687 Tahun 2002 .....	104
Tabel 4. Biaya Operasional Kendaraan Bus Rapid Transit.....	105
Tabel 5. Jumlah Penumpang Per Koridor Per Tahun.....	111
Tabel 6. Kesesuain Karakteristik Pelayanan Dengan Standar .....	113



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan Kota Mataram.....81





## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Negara berkembang adalah Negara yang pendapatan rata-ratanya rendah, infrastruktur relative berkembang, dan indeks perkembangan manusia berada di bawah standar normal global. Kelompok Negara berkembang ini memiliki pembangunan sosial terbelakang yang tampak pada rendahnya kualitas sumber daya manusia, seperti rendahnya usia harapan hidup, tingginya kematian bayi dan anak.

Permasalahan pembangunan yang ada di negara berkembang masih belum berjalan secara maksimal. Pendapatan penduduk di sektor swasta dan juga pemerintah masih tergolong rendah. Tidak hanya itu, daya saing negara berkembang di pasar Internasional juga rendah. Sektor swasta maupun pemerintahan memiliki tabungan yang minim dan tingginya utang kepada pihak luar negeri. Finansial pemerintah maupun swasta bergantung pada pinjaman asing, investasi swasta dari luar dan juga bantuan dari negara lain. Negara berkembang secara sengaja membatasi pengeluaran untuk sektor sosial sebab dana dialokasikan ke sektor lain yang dirasa lebih urgent. seperti misalnya infrastruktur ataupun pendidikan. Bahkan negara tertentu tidak menyediakan jaminan sosial bagi penduduk yang cacat, hamil, pengangguran, sakit, dan mati.

Indonesia sebagai negara berkembang sedang mengalami pertumbuhan ekonomi. Berdasarkan data dari BPS, pada kuartal II tahun 2016 pertumbuhan ekonomi Indonesia mencapai 5,18%. Dari segi fisik, indikasi adanya pertumbuhan ekonomi terutama di daerah urban adalah tingginya intensitas pergerakan masyarakat. Hal ini membuat bidang transportasi menjadi perhatian turunan yang artinya kebutuhan terhadap transportasi berasal dari kebutuhan terhadap pergerakan masyarakatnya. Tingginya pergerakan masyarakat menunjukkan tingginya aktivitas ekonomi. Pergerakan bisa dilihat dari adanya perpindahan masyarakat untuk bekerja, sekolah, melakukan distribusi barang logistik, dll. Di daerah urban sistem pergerakan ini begitu kompleks. Banyaknya commuters, shoppers dan pelajar yang memerlukan pergerakan ke kawasan tujuannya membentuk sistem jaringan pergerakan dengan pola sendiri.

Di negara-negara berkembang, permasalahan kemacetan sendiri disebabkan oleh banyak hal. Pendapatan rendah, urbanisasi yang sangat cepat, terbatasnya sumber daya, khususnya dana, kualitas dan kuantitas data yang berkaitan dengan transportasi, kualitas sumber daya manusia, tingkat disiplin yang rendah, dan lemahnya sistem perencanaan dan kontrol membuat permasalahan transportasi menjadi semakin parah (Ofyar Z Tamin: 2000).

Transportasi merupakan urat nadi Pembangunan Nasional untuk melancarkan arus manusia barang maupun informasi. Sebagai alat penunjang tercapainya pengalokasian sumber-sumber perekonomian secara optimal. Untuk itu jasa transportasi harus cukup tersedia secara merata dan

terjangkau daya beli masyarakat. Transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat di Indonesia adalah salah satunya transportasi darat. Pertambahan penduduk dan luas kota menyebabkan jumlah lalu lintas juga meningkat. Sedangkan sistem lalu lintas mendekati jenuh, sehingga bertambahnya jumlah lalu lintas berpengaruh besar terhadap lingkungan.

Akan tetapi dalam realitasnya, permasalahan kemacetan akibat banyaknya jumlah alat transportasi darat ini masih terjadi dalam kategori yang memprihatinkan. Mengurai lebih dalam mengenai sebuah permasalahan kemacetan di kota-kota besar Indonesia tidak akan terlepas dari para pengguna alat transportasi darat itu sendiri. Dalam hal ini masyarakat di kota-kota besar menjadi target utama di dalam usaha mencoba memahami kemacetan terkait akibat tingginya jumlah kendaraan.

Permasalahan transportasi perkotaan tidak akan pernah lepas dari masalah kemacetan, permasalahan yang jamak terjadi utamanya pada kota-kota besar. Permasalahan ini pun nampaknya mulai terjadi di Kota Mataram. Perkembangan Kota Mataram yang berimbas pada peningkatan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat telah merubah pola kegiatan yang mengakibatkan meningkatnya mobilitas masyarakat. Kita rasakan sendiri, kondisi lalu lintas Kota Mataram yang semakin padat beberapa tahun terakhir khususnya pada jam-jam sibuk yaitu pada pagi, siang dan sore hari khususnya pada jam-jam kerja dan sekolah. Dapat dipastikan kondisi tersebut akan semakin sering kita rasakan dan bahkan akan mencapai puncaknya apabila tidak dapat tertangani dengan baik.

Pelayanan angkutan umum di Kota Mataram saat ini berada dalam kondisi yang cukup memprihatinkan. Namun bila ditinjau dari aktivitas pergerakan didalam kota saat ini, Kota Mataram sebagai ibu kota provinsi NTB menunjukkan bangkitan perjalanan yang tinggi dibandingkan dengan kota-kota disekitarnya. Kondisi seperti ini untuk suatu kota besar lazimnya membutuhkan suatu layanan angkutan umum yang handal untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas penduduk yang juga mendukung pertumbuhan ekonomi kota. Saat ini hanya terdapat 2 trayek angkutan umum yang beroperasi di Kota Mataram yang kinerja layanannya sudah sangat jauh menurun. Mengacu pada laporan DED Interkoneksi Angkutan Umum Trans Mataram Metro, rata-rata faktor muat (load factor) harian angkutan kota yang beroperasi kurang dari 46% dan cenderung menuju kondisi berhenti operasi (collapse). Situasi inilah yang melatar belakangi masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi baik sepeda motor maupun mobil pribadi selain dari kemudahan dalam memiliki dan mengoperasikan. Kondisi seperti ini untuk suatu kota besar lazimnya membutuhkan suatu layanan angkutan umum yang handal untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas penduduk yang juga mendukung pertumbuhan ekonomi kota (Sufiani et al: 2016).

Menanggapi permasalahan tersebut Kementerian Perhubungan mencanangkan program pengembangan angkutan umum berbasis jalan di wilayah perkotaan. Salah satu dari realisasi program tersebut adalah pengadaan Bus Rapid Transit (BRT) untuk wilayah Kota Mataram dan



sekitarnya. BRT Kota Mataram disebut juga dengan bus Trans Mataram Metro. BRT merupakan salah satu jenis model angkutan umum yang efisien, aman, nyaman dan terjangkau oleh daya beli masyarakat. Pemerintah berharap dengan adanya BRT dapat meningkatkan daya tarik masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sehingga dapat menekan penggunaan kendaraan pribadi.

Bus Trans Mataram Metro merupakan suatu sistem transportasi bus cepat, murah, dan ber AC di kawasan Kota Mataram. Bus ini merupakan salah satu bagian dari program penerapan Bus Rapid Transit (BRT). Motto pelayanan bus Trans Mataram Metro adalah “Aman, Nyaman, Andal, Terjangkau, dan Ramah Lingkungan”. Landasan kebijakan Bus Trans Mataram Metro ini sendiri adalah Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang angkutan jalan dan lalu lintas.

Bus Trans Mataram Metro ini mulai beroperasi pada tahun 2016, tepatnya pada tanggal 21 November 2016, bus Mataram Metro memiliki ukuran yang hampir sama dengan bus-bus pada umumnya, perbedaannya adalah pada bus Trans Mataram Metro ini menerapkan sistem murah dimana para penumpang umum dikenakan tarif jauh-dekat sebesar 4000 per orang. Selain itu, tempat duduk yang berhadapan dan memanjang, memiliki daya tampung penumpang di masing-masing busnya sebanyak 75 orang dan di dalam bus menggunakan air conditioner (AC) yang membuat penumpang tidak kepanasan seperti di bus-bus kota pada umumnya. Bus Trans Mataram Metro sendiri memiliki 4 rute. Pertama, di dalam kota, kedua dari pinggiran

timur kota, yaitu Narmada-Selagalas-Senggigi. Ketiga, dari pinggiran utara kota, yaitu Gunung Sari-Udayana hingga Banyu Mulek di selatan. Keempat, Sayang-sayang-Gegutu-Jalan Bung Karno-Bung Hatta hingga Jalan Lingkar Selatan.

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas, peneliti merasa tertarik dan bermaksud untuk mengadakan penelitian lebih lanjut yang dituangkan dalam bentuk usulan penelitian dengan judul: ***“Implementasi Kebijakan Pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram (Studi Kasus Di Dinas Perhubungan Kota Mataram )”***.

## **B. Rumusan Masalah**

Dari latar belakang penelitian di atas, maka peneliti merumuskan masalah sebagai berikut;

1. Bagaimana implementasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram?
2. Apa saja faktor-faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram?

## **C. Tujuan dan Manfaat Penelitian**

### **1. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Untuk mengetahui implementasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram.

- b. Untuk mengetahui faktor-faktor pendukung dan penghambat implementasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram.

## 2. Manfaat Penelitian

Setiap diadakannya suatu Penelitian Pasti mempunyai manfaat sehingga bisa dinikmati hasil akhirnya. Dengan diadakannya penelitian ini, maka diharapkan dapat memberikan manfaat bagi berbagai pihak yang antara lain:

- a. Manfaat Akademis

Diharapkan hasil penelitian ini sebagai salah satu syarat untuk merampungkan studi pada program studi administrasi publik untuk meraih gelar sarjana (S-1) Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Mataram.

- b. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan dan pengetahuan, serta dapat menjadi referensi tentang kajian kebijakan publik dan pelayanan publik.

- c. Manfaat Praktis

1. Memberikan kontribusi bagi Dinas Perhubungan Kota Mataram dalam upaya peningkatan pelayanan publik.
2. Dengan adanya penelitian ini masyarakat diharapkan akan mendapat informasi lebih terkait implementasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram.

## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Kebijakan Perencanaan Angkutan Massal

Dalam menyempurnakan proposal ini, Berikut teori-teori yang dikutip dari penelitian-penelitian terdahulu:

1. Angkutan Umum Penumpang di Kota Mataram biasa disebut bemo adalah salah satu sarana transportasi yang digunakan untuk melayani aktivitas masyarakat di Kota Mataram. Berdasarkan keputusan Walikota Mataram No: 14/KPTS/2000 tentang penetapan lintasan trayek angkutan umum penumpang dalam jaringan trayek Kota Mataram, terdapat 13 jaringan trayek untuk pelayanan penumpang, yang terdiri dari 2 trayek utama dengan jumlah armada 388 unit, 3 trayek cabang 10 unit, dan 8 trayek ranting 39 unit. Dari 13 jaringan trayek tersebut yang masih beroperasi sampai saat ini hanya angkutan umum penumpang rute Sweta-Ampenan. Berdasarkan Peraturan Walikota Mataram No: 17 Tahun 2013 tentang tarif angkutan umum penumpang jauh-dekat adalah Rp. 4000 untuk penumpang umum dan Rp. 3000 untuk penumpang pelajar berseragam (Yuliana et al, 2014:130)
2. Menurut Warpani dalam Yuliana (2014:132), pengadaan pelayanan AUP memang secara langsung mengurangi banyaknya kendaraan pribadi, namun AUP bukan salah satu jalan keluar untuk menyelesaikan masalah lalu-lintas kota. Pelayanan AUP akan berjalan

dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara penyediaan dan permintaan. Dalam hal ini partisipasi pemerintah sangat diperlukan dengan tujuan: (a) Menjamin sistem operasi yang sama bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan, petugas pengelola angkutan dan pengusaha jasa angkutan. (b) Mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu kegiatan angkutan. (c) Menciptakan persaingan sehat dan menghindari kembaran yang tidak perlu. (d) Membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan. (e) Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan. (f) Mengendalikan operasi pelayanan jasa angkutan.

3. Definisi world bank dalam Rudor et al (2012:161) menyatakan konseptual, *sustainable transportation* adalah transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial. Poin penting dalam *sustainable transportation*, yaitu:

- a. Kegiatan transportasi yang mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pemakai atau masyarakat. Hal ini mengingat jalan ataupun infrastruktur transportasi lainnya dibuat untuk manusia bukan untuk kendaraan. Jadi kenyamanan manusia umum harus diutamakan.
- b. Semua kegiatan transportasi harus dilakukan secara efisien dan efektif baik untuk pemakai kendarannya ataupun bahan bakar



yang digunakan. Selama ini kendaraan pribadi rata-rata setiap harinya hanya berisi satu orang. Jadi jika satu orang itu dialihkan untuk menggunakan kendaraan umum, maka bisa dibayangkan berapa banyak bahan bakar yang akan tersimpan dan berapa banyak kemacetan dan emisi kendaraan yang akan berkurang.

- c. Tiga pilar penting transportasi, yaitu ekologi, ekonomi dan sosial harus seimbang. Kegiatan transportasi dalam konsep sustainable transportation harus bisa menyeimbangkan semua aspek tersebut.
  - d. Transportasi bukan hanya bisa dinikmati masa sekarang, namun juga untuk masa yang akan datang.
  - e. Penggunaan transportasi yang ramah lingkungan.
4. Menurut Peraturan Daerah Kota Mataram Nomor 7 Tahun 2014 Tentang Penyelenggara Perhubungan adalah (1) Bhuwa untuk menunjang perkembangan pembangunan, mendorong pertumbuhan perekonomian, dan peningkatan kesejahteraan masyarakat, serta untuk mengatasi permasalahan kemacetan dan pengendalian kecelakaan lalu lintas di daerah, diperlukan perbaikan system Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang menjamin keselamatan, kelancaran, ketertiban, keamanan dan kenyamanan, serta berwawasan lingkungan. (2) Bahwa penyelenggaraan perhubungan perlu diintegrasikan dengan system Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ke dalam satu kebijakan Pemerintah

Daerah melalui penataan system transportasi perkotaan yang berbasis pelayanan kepada masyarakat. (3) Bahwa sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah, maka pemerintah daerah dapat melaksanakan penyelenggaraan perhubungan sesuai dengan kewenangannya.

## **B. Landasan Teori**

### **1. Kebijakan Publik**

#### **a. Pengertian Kebijakan Publik**

Terdapat banyak definisi mengenai apa yang maksud dengan kebijakan publik dalam literatur-literatur politik. Masing-masing definisi memberi penekanan yang berbeda-beda. Perbedaan ini timbul karena masing-masing para ahli mempunyai latar belakang yang berbeda-beda, walaupun pendekatan dan model yang digunakan oleh para ahli pada akhirnya juga akan dapat menentukan bagaimana kebijakan publik tersebut hendak didefinisikan.

Laswell dan Kaplan dalam Nugroho (2008:53) mendefinisikan kebijakan publik sebagai suatu program yang diproyeksikan dengan tujuan-tujuan tertentu, nilai- nilai tertentu, dan praktik-praktik tertentu. Sedangkan James Anderson dalam Islamy (2001:19) mengemukakan kebijakan publik sebagai kebijaksanaan-kebijaksanaan yang dikembangkan oleh badan-badan dan pejabat-pejabat pemerintah.

Sementara itu Dunn dalam Pasolong (2010:39), mengatakan kebijakan publik sebagai suatu rangkaian pilihan-pilihan yang saling berhubungan yang dibuat oleh lembaga atau pejabat pemerintah pada bidang-bidang yang menyangkut tugas pemerintahan, seperti pertahanan keamanan, energi, kesehatan, pendidikan, kesejahteraan masyarakat, kriminalitas, perekonomian dan lain-lain. Kemudian, secara lebih singkat, Thomas R. Dye dalam Santosa (2009:27) merumuskan kebijakan sebagai pilihan pemerintah untuk bertindak atau tidak bertindak.

Dari beberapa definisi tersebut peneliti dapat menyimpulkan bahwa kebijakan publik merupakan serangkaian tindakan yang telah ditentukan oleh pemerintah (instansi publik) yang mempunyai tujuan untuk mengatur kepentingan seluruh anggota masyarakat.

#### **b. Jenis Kebijakan Publik**

Banyak pakar yang mengajukan jenis kebijakan public berdasarkan sudut pandang masing-masing. James Anderson sebagaimana dikutip Suharno (2010:24-25) menyampaikan kategori kebijakan public sebagai berikut:

1. Kebijakan substantif versus kebijakan procedural

Kebijakan substantive yaitu kebijakan yang menyangkut apa yang akan dilakukan oleh pemerintah. Sedangkan kebijakan procedural adalah bagaimana kebijakan substantif tersebut dapat dijalankan.

2. Kebijakan distributive versus kebijakan regulatori versus kebijakan redistributive

Kebijakan distributive menyangkut distribusi pelayanan atau kemanfaatan pada masyarakat atau individu. Kebijakan regulatori merupakan kebijakan yang berupa pembatasan atau pelarangan terhadap perilaku individu atau kelompok masyarakat. Sedangkan, kebijakan redistributive merupakan kebijakan yang mengatur alokasi kekayaan, pendapatan, pemilikan atau hak-hak diantara berbagai kelompok dalam masyarakat.

3. Kebijakan material versus kebijakan simbolik

Kebijakan material adalah kebijakan yang memberikan keuntungan sumber daya komplet pada kelompok sasaran. Sedangkan, kebijakan simbolis adalah kebijakan yang memberikan manfaat simbolis pada kelompok sasaran.

4. Kebijakan yang berhubungan dengan barang umum (public goods) dan barang privat (privat goods)

Kebijakan public goods adalah kebijakan yang mengatur pemberian barang atau pelayanan publik. Sedangkan, kebijakan privat goods adalah kebijakan yang mengatur penyediaan barang atau pelayanan untuk pasar bebas.

Sholichin Abdul Wahab sebagaimana dikutip Suharno (2010:25-27) mengisyaratkan bahwa pemahaman yang lebih baik terhadap

hakikat kebijakan publik sebagai tindakan yang mengarah pada tujuan, ketika kita dapat memerinci kebijakan tersebut kedalam beberapa kategori, yaitu:

1. Tuntutan kebijakan (policy demands)

Yaitu tuntutan atau desakan yang diajukan pada pejabat-pejabat pemerintah yang dilakukan oleh actor-aktor lain, baik swasta maupun kalangan pemerintah sendiri dalam sistem politik untuk melakukan tindakan tertentu atau sebaliknya untuk tidak melakukan tindakan pada suatu masalah tertentu. Tuntutan ini dapat bervariasi, mulai dari desakan umum, agar pemerintah berbuat sesuatu hingga usulan untuk mengambil tindakan konkret tertentu terhadap suatu masalah yang terjadi di dalam masyarakat.

2. Keputusan kebijakan (policy decisions)

Adalah keputusan yang dibuat oleh para pejabat pemerintah yang dimaksudkan untuk memberikan arah terhadap pelaksanaan kebijakan publik. Dalam hal ini, termasuk didalamnya keputusan-keputusan untuk menciptakan statute (ketentuan-ketentuan dasar), ketetapan-ketetapan, ataupun membuat penafsiran terhadap undang-undang.

3. Pernyataan kebijakan (policy statements)

Ialah pernyataan resmi atau penjelasan mengenai kebijakan public tertentu. Misalnya; ketetapan MPR, Keputusan Presiden atau



Dekrit Presiden, keputusan peradilan, pernyataan ataupun pidato pejabat pemerintah yang menunjukkan hasrat, tujuan pemerintah, dan apa yang dilaksanakan untuk mencapai tujuan tersebut.

#### 4. Keluaran kebijakan (policy outputs)

Merupakan wujud dari kebijakan publik yang paling dapat dilihat dan dirasakan, karena menyangkut hal-hal yang senyatanya dilakukan guna merealisasikan apa yang telah digariskan dalam keputusan dan pernyataan kebijakan. Secara singkat keluaran kebijakan ini menyangkut apa yang ingin dikerjakan oleh pemerintah.

#### 5. Hasil akhir kebijakan (policy outcomes)

Adalah akibat-akibat atau dampak yang benar-benar dirasakan oleh masyarakat, baik yang diharapkan atau yang tidak diharapkan sebagai konsekuensi dari adanya tindakan atau tidak adanya tindakan pemerintah dalam bidang-bidang atau masalah-masalah tertentu yang ada dalam masyarakat.

Dunn (2000:21) membedakan tipe-tipe kebijakan menjadi lima bagian, yaitu:

#### 1. Masalah kebijakan (policy public)

Adalah nilai, kebutuhan dan kesempatan yang belum terpuaskan, tetapi dapat diidentifikasi dan dicapai melalui tindakan public.

Pengetahuan apa yang hendak dipecahkan membutuhkan informasi mengenai kondisi-kondisi yang mendahului adanya problem maupun informasi mengenai nilai yang pencapaiannya menuntut pemecahan masalah.

2. Alternative kebijakan (policy alternatives)

Yaitu arah tindakan yang secara potensial tersedia yang dapat member sumbangan kepada pencapaian nilai dan pemecahan masalah kebijakan. Informasi mengenai kondisi yang menimbulkan masalah pada dasarnya juga mengandung identifikasi terhadap kemungkinan pemecahannya.

3. Tindakan kebijakan (policy actions)

Adalah suatu gerakan atau serangkaian gerakan sesuai dengan alternatif kebijakan yang dipilih, yang dilakukan untuk mencapai tujuan bernilai.

4. Hasil kebijakan (policy outcomes)

Adalah akibat-akibat yang terjadi dari serangkaian tindakan kebijakan yang telah dilaksanakan. Hasil dari setiap tindakan tidak sepenuhnya stabil atau diketahui sebelum tindakan dilakukan, juga tidak semua dari hasil tersebut terjadi seperti yang diharapkan atau dapat diduga sebelumnya.

## 5. Hasil guna kebijakan

Adalah tingkat seberapa jauh hasil kebijakan memberikan sumbangan pada pencapaian nilai. Pada kenyataannya jarang ada problem yang dapat dipecahkan secara tuntas, umumnya pemecahan terhadap suatu problem dapat menumbuhkan problem sehingga perlu pemecahan kembali atau perumusan kembali.

Jika dilihat secara tradisional para ilmuwan politik umumnya membagi:

1) kebijakan substantive (misalnya kebijakan perburuhan, kesejahteraan sosial, hak-hak sipil, masalah luar negeri); 2) kelembagaan (misalnya: kebijakan legislatif, kebijakan eksekutif, kebijakan yudikatif, kebijakan departemen); 3) kebijakan menurut kurun waktu tertentu (misalnya kebijakan masa reformasi, kebijakan masa orde baru).

### c. Tahap-Tahap Kebijakan Publik

Charles Lindblom dalam Winarno (2007:32) mengemukakan bahwa proses pembuatan kebijakan public merupakan proses yang kompleks karena melibatkan banyak proses maupun variabel yang harus dikaji oleh actor pembuat kebijakan. Oleh karena itu, beberapa ahli politik yang menaruh minat untuk mengkaji kebijakan publik membagi proses-proses penyusunan kebijakan publik ke dalam beberapa tahap. Tujuan pembagian seperti ini adalah untuk memudahkan dalam mengkaji kebijakan publik. Tahap-tahap kebijakan publik yang dikemukakan oleh Dunn (1998:22) adalah sebagai berikut:

## 1. Tahap Penyusunan Agenda

Sejumlah aktor yang dipilih dan diangkat untuk merumuskan masalah-masalah pada agenda publik. Sebelumnya masalah-masalah ini berkompetisi terlebih dahulu untuk dapat masuk ke dalam agenda kebijakan, karena tidak semua masalah menjadi prioritas dalam agenda kebijakan publik. Pada akhirnya, beberapa masalah masuk ke agenda kebijakan para perumus kebijakan. Pada tahap ini suatu masalah mungkin tidak disentuh sama sekali, sementara masalah lain ditetapkan menjadi fokus pembahasan, atau ada pula masalah karena alasan-alasan tertentu ditunda untuk waktu yang lama.

## 2. Tahap Formulasi Kebijakan

Masalah yang telah masuk ke agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para aktor pembuat kebijakan. Masalah-masalah tersebut kemudian didefinisikan untuk kemudian dicari solusi pemecahan masalah terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternative atau pilihan kebijakan (policy alternatives/policy options) yang ada. Sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk ke dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternative bersaing untuk dapat dipilih sebagai tindakan yang diambil untuk memecahkan masalah. Pada tahap ini, masing-

masing aktor akan “bermain” untuk mengusulkan pemecahan masalah tersebut.

### 3. Tahap Adopsi Kebijakan

Berbagai macam alternatif kebijakan yang ditawarkan oleh para aktor perumus kebijakan, pada akhirnya salah satu dari alternative kebijakan tersebut diadopsi untuk tindakan lebih lanjut dalam kebijakan public dengan dukungan dari mayoritas legislatif, consensus antara direktur lembaga atau keputusan peradilan.

### 4. Tahap Implementasi Kebijakan

Suatu program kebijakan hanya akan menjadi catatan-catatan elit, jika program tersebut tidak diimplementasikan. Oleh karena itu, keputusan program kebijakan yang telah diambil sebagai alternative pemecahan masalah harus diimplementasikan, yakni dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah di tingkat bawah. Kebijakan yang telah diambil dilaksanakan oleh badan-badan pemerintah yang memobilisasi sumberdaya finansial dan manusia. Pada tahap implementasi ini muncul berbagai kepentingan yang akan saling bersaing. Beberapa implementasi kebijakan mendapat dukungan para pelaksana (implementors), namun beberapa yang lain mungkin akan ditentang oleh para pelaksana.



## 5. Tahap Evaluasi Kebijakan

Pada tahap ini kebijakan yang telah dijalankan akan dinilai atau dievaluasi, hal ini dilakukan untuk melihat sejauh mana kebijakan yang dibuat telah mampu memecahkan masalah. Kebijakan public pada dasarnya dibuat untuk meraih dampak yang diinginkan. Dalam hal ini, memecahkan masalah yang dihadapi masyarakat. Oleh karena itu, ditentukanlah ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang menjadi dasar untuk menilai apakah kebijakan public telah meraih dampak yang diinginkan.

Dilihat dari uraian di atas mengenai tahapan pembuatan kebijakan publik, maka dapat dimengerti bahwa dalam perumusan kebijakan public tidaklah mudah. Mengingat banyaknya masalah-masalah yang ada dalam masyarakat tentunya juga membutuhkan pemecahan masalah yang tepat dan sesuai untuk kondisi masyarakat yang ada. Oleh karena itu dalam menentukan kebijakan para aktor harus benar-benar mengkaji dengan tepat sehingga tidak merugikan masyarakat.

### **d. Implementasi Kebijakan Publik**

Secara etimologis pengertian implementasi menurut Kamus Webster yang dikutip oleh Wahab (2004:64) adalah “to provide the means for carrying out (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); dan to give practical effect to (untuk menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu)”. Sementara Donald S. Van Metter

dan Carl E. Va dalam Widodo (2010:86) memberikan pengertian implementasi dengan mengatakan:

*Policy implementation encompasses those action by public and private individual (or group) that are directed at the achievement of objectives set forth in prior policy decision. This include both one time efforts to transfrom decisions into operational terms, as well as continuing efforts to achieve the large and small changes mandated by policyyy decision*

Dan Mazmanian dan Sabatier dalam Widodo (2010:87) menjelaskan makna implementasi dengan mengatakan:

*To understand what actually happens after a program is enacted or formulated is the subject of policy implementation. Those event and activities that occur after the issuing of outhoritative public policy directives, wich included both the effort to administer and the subtantives, which impacts on the people and event*

Sehingga Widodo (2010:88) memberikan kesimpulan pengertian bahwa:

Implementasi merupakan suatu proses yang melibatkan sejumlah sumber yang termasuk manusia, dana, dan kemampuan organisasional yang dilakukan oleh pemerintah maupun swasta (individu atau kelompok). Proses tersebut dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya oleh pembuat kebijakan.

Sebuah implementasi kebijakan yang melibatkan banyak organisasi dan tingkatan birokrasi dapat dilihat dari beberapa sudut pandang. Menurut Wahab (2005:63) “implementasi kebijakan dapat dilihat dari sudut pandang (1) pembuat kebijakan, (2) pejabat-pejabat pelaksana di lapangan, dan (3) sasaran kebijakan (target group)”. Perhatian utama pembuat kebijakan menurut Wahab (2005:63) memfokuskan diri pada “sejauh mana kebijakan tersebut telah tercapai dan apa alasan yang

menyebabkan keberhasilan atau kegagalan kebijakan tersebut”. Dari sudut pandang implementor, menurut Wahab (2005:64) implementasi akan terfokus pada “tidakan pejabat dan instansi di lapangan untuk mencapai keberhasilan program”. Sementara dari sudut pandang target groups, menurut Wahab (2005:64) implementasi akan lebih dipusatkan pada “apakah implementasi kebijakan tersebut benar-benar mengubah pola hidupnya dan berdampak positif panjang bagi peningkatan mutu hidup termasuk pendapatan mereka”.

#### **e. Model Implementasi**

Perlu disadari bahwa dalam melaksanakan implementasi suatu kebijakan tidak selalu berjalan mulus. Banyak faktor yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi kebijakan. Untuk menggambarkan secara jelas variable atau faktor-faktor yang berpengaruh penting terhadap implementasi kebijakan public serta guna penyederhanaan pemahaman, maka akan digunakan model-model implementasi kebijakan.

Terdapat banyak model implementasi menurut para ahli, diantaranya model implementasi kebijakan publik menurut Van Metter dan Van Horn (1975), George Edward III (1980), Grindle (1980) dan Masmanian dan Sabatier (1987). Menurut George Edward III dalam Widodo (2010:96) terdapat 4 faktor yang mempengaruhi keberhasilan

atau kegagalan implementasi kebijakan antara lain yaitu factor (1) komunikasi, (2) sumberdaya, (3) disposisi dan (4) struktur birokrasi.

### 1. Komunikasi

Menurut Edward III dalam Widodo (2010:97), komunikasi diartikan sebagai “proses penyampaian informasi komunikator kepada komunikan”. Informasi mengenai kebijakan publik menurut Edward III dalam Widodo (2010:97) perlu disampaikan kepada pelaku kebijakan agar para pelaku kebijakan dapat mengetahui apa yang harus mereka persiapkan dan lakukan untuk menjalankan kebijakan tersebut sehingga tujuan dan sasaran kebijakan dapat dicapai sesuai dengan yang diharapkan.

Menurut Edward III dalam Widodo (2010:97), komunikasi kebijakan memiliki beberapa dimensi, antara lain dimensi transmisi (transmission), kejelasan (clarity) dan konsistensi (consistency).

- a. Dimensi transmisi menghendaki agar kebijakan public disampaikan tidak hanya disampaikan kepada pelaksana (implementors) kebijakan tetapi juga disampaikan kepada kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan baik secara langsung maupun tidak langsung.
- b. Dimensi kejelasan (clarity) menghendaki agar kebijakan yang ditransmisikan kepada pelaksana, target grup dan pihak lain yang berkepentingan secara jelas sehingga diantara mereka mengetahui apa yang menjadi maksud, tujuan, sasaran, serta substansi dari kebijakan public tersebut sehingga masing-masing akan mengetahui apa yang harus dipersiapkan serta dilaksanakan untuk



mensukseskan kebijakan tersebut secara efektif dan efisien.

- c. Dimensi konsistensi (consistency) diperlukan agar kebijakan yang diambil tidak simpang siur sehingga membingungkan pelaksana kebijakan, target grup dan pihak-pihak yang berkepentingan.

## 2. Sumber Daya

Edward III dalam Widodo (2010:98) mengemukakan bahwa factor sumberdaya mempunyai peranan penting dalam implementasi kebijakan. Menurut Edward III dalam Widodo (2010:98) bahwa sumberdaya tersebut meliputi sumberdaya manusia, sumberdaya anggaran, dan sumberdaya peralatan dan sumberdaya kewenangan.

### a. Sumberdaya Manusia

Sumberdaya manusia merupakan salah satu variable yang mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Edward III dalam Widodo (2010:98) menyatakan bahwa *“probably the most essential resources in implementing policy is staff”*. Edward III dalam Widodo (2010:98) menambahkan *“no matter how clear and consistent implementation order are and no matter accurately they are transmitted, if personnel responsible for carrying out policies lack the resources to do an effective job, implementing will not effective”*.



b. Sumberdaya Anggaran

Edward III dalam Widodo (2010:100) menyatakan dalam kesimpulan studinya *“budgetary limitation, and citizen opposition limit the acquisition of adequate facilities. This is turn limit the quality of service that implementor can be provide to public”*. Menurut Edward III, terbatasnya anggaran yang tersedia menyebabkan kualitas pelayanan yang seharusnya diberikan kepada masyarakat juga terbatas.

Edward III dalam Widodo (2010:100) menyatakan bahwa *“new towns studies suggest that the limited supply of federal incentives was a major contributor to the failure of the program”*. Menurut Edward III, terbatasnya insentif yang diberikan kepada implementor merupakan penyebab utama gagalnya pelaksanaan program.

Edward III dalam Widodo (2010:101) menyimpulkan bahwa terbatasnya sumber daya anggaran akan mempengaruhi keberhasilan pelaksanaan kebijakan. Disamping program tidak bisa dilaksanakan dengan optimal, keterbatasan anggaran menyebabkan disposisi para pelaku kebijakan rendah.

c. Sumberdaya Peralatan

Edward III dalam Widodo (2010:102) menyatakan bahwa sumberdaya peralatan merupakan sarana yang digunakan untuk operasionalisasi implementasi suatu kebijakan yang meliputi gedung, tanah, dan sarana yang semuanya akan memudahkan dalam memberikan pelayanan dalam implementasi kebijakan. Edward III dalam Widodo (2010:102) menyatakan:

*Physical facilities may also be critical resources in implementation. An implementor may have sufficient staff, may understand what he supposed to do, may have authority to exercise his task, but without the necessary building, equipment, supplies and even green space implementation will not succeed*

d. Sumberdaya Kewenangan

Sumberdaya lain yang cukup penting dalam menentukan keberhasilan suatu implementasi kebijakan adalah kewenangan. Menurut Edward III dalam Widodo (2010:103) menyatakan bahwa:

Kewenangan (authority) yang cukup untuk membuat keputusan sendiri yang dimiliki oleh suatu lembaga akan mempengaruhi lembaga itu dalam melaksanakan suatu kebijakan. Kewenangan ini menjadi penting ketika

mereka dihadapkan suatu masalah dan mengharuskan untuk segera diselesaikan dengan suatu keputusan.

Oleh karena itu, Edward III dalam Widodo (2010:103), menyatakan bahwa pelaku utama kebijakan harus diberi wewenang yang cukup untuk membuat keputusan sendiri untuk melaksanakan kebijakan yang menjadi kewenangannya.

### 3. Disposisi

Pengertian disposisi menurut Edward III dalam Widodo (2010:104) dikatakan sebagai “kemauan, keinginan dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan tadi secara sungguh-sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat diwujudkan”. Edward III dalam Widodo (2010:104-105) mengatakan bahwa:

Jika implementasi kebijakan ingin berhasil secara efektif dan efisien, para pelaksana (implementors) tidak hanya mengetahui apa yang harus dilakukan dan mempunyai kemampuan untuk melakukan kebijakan tersebut, tetapi mereka juga harus mempunyai kemauan untuk melaksanakan kebijakan tersebut.

Faktor-faktor yang menjadi perhatian Edward III dalam Agustinus (2006:159-160) mengenai disposisi dalam implementasi kebijakan terdiri dari:

- 1) Pengangkatan birokrasi. Disposisi atau sikap pelaksana akan menimbulkan hambatan-hambatan yang nyata terhadap implementasi kebijakan bila personel yang ada tidak melaksanakan kebijakan yang diinginkan oleh pejabat-pejabat yang lebih atas. Karena itu, pengangkatan dan pemilihan personel pelaksana kebijakan haruslah orang-

orang yang memiliki dedikasi pada kebijakan yang telah ditetapkan, lebih khusus lagi pada kepentingan warga masyarakat.

- 2) Insentif merupakan salah-satu teknik yang disarankan untuk mengatasi masalah sikap para pelaksanakebijakan dengan memanipulasi insentif. Pada dasarnya orang bergerak berdasarkan kepentingan dirinya sendiri, maka memanipulasi insentif oleh para pembuat kebijakan mempengaruhi tindakan para pelaksana kebijakan. Dengan cara menambah keuntungan atau biaya tertentu mungkin akan menjadi faktor pendorong yang membuat para pelaksana menjalankan perintah dengan baik. Hal ini dilakukan sebagai upaya memenuhi kepentingan pribadi atau organisasi.

#### 4. Struktur Birokrasi

Ripley dan Franklin dalam Winarno (2005:149-160) mengidentifikasi enam karakteristik birokrasi sebagai hasil pengamatan terhadap birokrasi di Amerika Serikat, yaitu:

- 1) Birokrasi diciptakan sebagai instrument dalam menangani keperluan-keperluan public (public affair).
- 2) Birokrasi merupakan institusi yang dominan dalam implementasi kebijakan public yang mempunyai kepentingan yang berbeda-beda dalam setiap hierarkinya.
- 3) Birokrasi mempunyai sejumlah tujuan yang berbeda.
- 4) Fungsi birokrasi berada dalam lingkungan yang kompleks dan luas.
- 5) Birokrasi mempunyai naluri bertahan hidup yang tinggi dengan begitu jarang ditemukan birokrasi yang mati.
- 6) Birokrasi bukan kekuatan yang netral dan tidak dalam kendali penuh dari pihak luar.

Meskipun sumber-sumber untuk mengimplementasikan suatu kebijakan cukup dan para pelaksana (implementors) mengetahui apa dan bagaimana cara melakukannya, serta mempunyai keinginan untuk melakukannya, namun Edward III dalam Widodo (2010:106) menyatakan bahwa “implementasi

kebijakan bisa jadi masih belum efektif karena ketidakefisienan struktur birokrasi”. Struktur birokrasi ini menurut Edward III dalam Widodo (2010:106) mencangkup aspek-aspek seperti struktur birokrasi, pembagian kewenangan, hubungan antara unit-unit organisasi dan sebagainya.

Menurut Edwards III dalam Winarno (2005:150) terdapat dua karakteristik utama dari birokrasi yakni:”Standard Operational Procedure (SOP) dan fragmentasi”. Menurut Winarno (2005:150),”Standard operational procedure (SOP) merupakan perkembangan dari tuntutan internal akan kepastian waktu, sumber daya serta kebutuhan penyeragaman dalam organisasi kerja yang kompleks dan luas”. Edward III dalam Widodo (2010:107) menyatakan bahwa:

Demikian pula dengan jelas tidaknya standar operasi, baik menyangkut mekanisme, system dan prosedur pelaksanaan kebijakan, pembagian tugas pokok, fungsi dan kewenangan, dan tanggung jawab diantara pelaku, dan tidak harmonisnya hubungan diantara organisasi pelaksana satu dengan yang lainnya ikut pula menentukan keberhasilan implementasi kebijakan.

Namun, berdasarkan hasil penelitian Edward III dalam Winarno (2005:152) menjelaskan bahwa:

SOP sangat mungkin dapat menjadi kendala bagi implementasi kebijakan baru yang membutuhkan cara-cara kerja baru atau tipe-tipe personil baru untuk melaksanakan kebijakan-kebijakan. Dengan begitu, semakin besar kebijakan membutuhkan perubahan dalam cara-cara yang lazim dalam suatu organisasi, semakin besar pula probabilitas SOP menghambat implementasi



Edward III dalam Winarno (2005:155) menjelaskan bahwa:”fragmentasi merupakan penyebaran tanggung jawab suatu kebijakan kepada beberapa badan yang berbeda sehingga memerlukan koordinasi” Edward III dalam Widodo (2010:106), mengatakan bahwa:

Struktur birokrasi yang terfragmentasi (terpecah-pecah atau tersebar red.) dapat meningkatkan gagalnya komunikasi, karena kesempatan untuk instruksinya terdistorsi sangat besar. Semakin terdistorsi dalam pelaksanaan kebijakan, semakin membutuhkan koordinasi yang intensif”.

## **2. Pelayanan Publik**

Masyarakat setiap saat selalu menuntut pelayanan publik yang berkualitas dari birokrat, meskipun tuntutan tersebut sering tidak sesuai dengan harapan karena secara empiris pelayanan publik yang ada masih bercirikan berbelit-belit, lambat, mahal, dan melelahkan.

Secara konseptual, pelayanan menurut Kotler dalam Sinambela dkk (2006:4) adalah setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik. Selanjutnya Sampara berpendapat dalam Sinambela dkk (2006:5), pelayanan adalah suatu kegiatan atau urutan kegiatan yang terjadi dalam interaksi langsung antarseseorang dengan orang lain atau mesin secara fisik, dan menyediakan kepuasan pelanggan. Kemudian dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dijelaskan bahwa pelayanan sebagai hal, cara, atau hasil pekerjaan melayani.

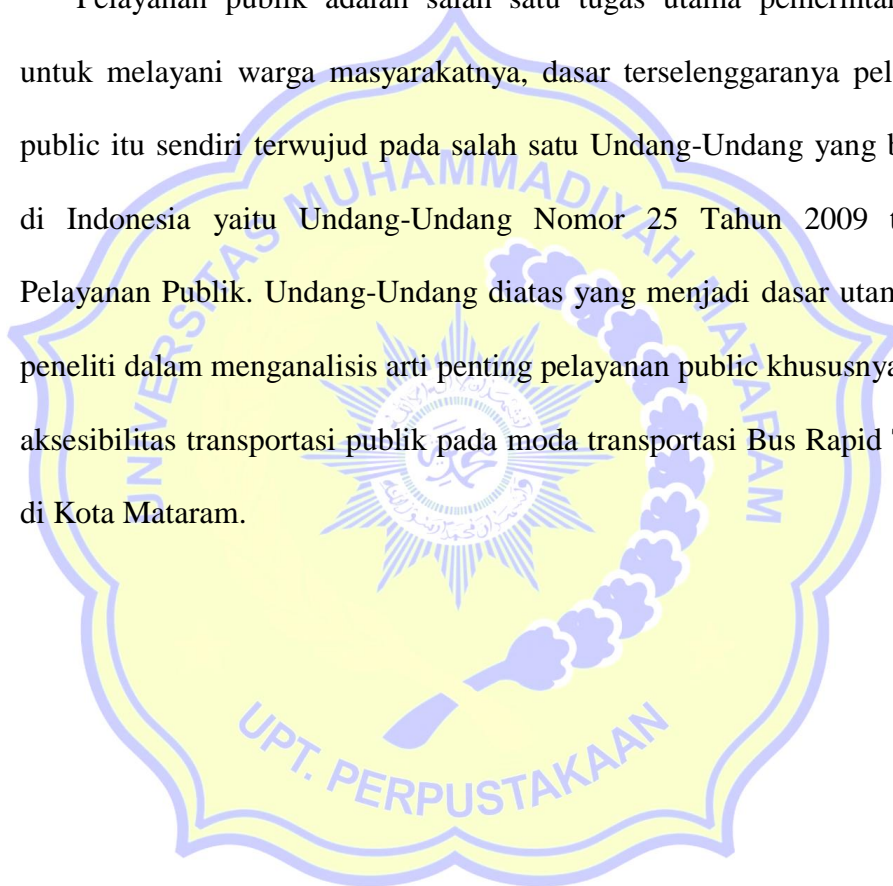
Sementara itu, istilah publik berasal dari Bahasa Inggris public yang berarti umum, masyarakat, Negara. Kata publik sebenarnya sudah diterima menjadi Bahasa Indonesia Baku menjadi publik yang berarti umum, orang banyak, ramai. Padanan kata yang tepat digunakan adalah praja yang sebenarnya bermakna rakyat sehingga lahir istilah pamong praja yang berarti pemerintah yang melayani kepentingan seluruh rakyat. Inu dan kawan-kawan dalam Sinambela dkk (2006:5) mendefinisikan publik adalah sejumlah manusia yang memiliki kebersamaan berpikir, perasaan, harapan, sikap dan tindakan yang benar dan baik berdasarkan nilai-nilai norma yang merasa memiliki.

Oleh karena itu, Sinambela dan kawan-kawan mengartikan pelayanan publik sebagai kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah terhadap sejumlah manusia yang memiliki setiap kegiatan yang menguntungkan dalam suatu kumpulan atau kesatuan, dan menawarkan kepuasan meskipun hasilnya tidak terikat pada suatu produk secara fisik.

Menurut Undang-Undang No 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik, pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Berdasarkan definisi diatas, dapat ditarik kesimpulan bahwa pelayanan publik adalah serangkaian kegiatan yang dilakukan dalam rangka pemenuhan kebutuhan akan pelayanan yang menawarkan kepuasan bagi setiap warga negara yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Pelayanan publik adalah salah satu tugas utama pemerintah yaitu untuk melayani warga masyarakatnya, dasar terselenggaranya pelayanan public itu sendiri terwujud pada salah satu Undang-Undang yang berlaku di Indonesia yaitu Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik. Undang-Undang diatas yang menjadi dasar utama bagi peneliti dalam menganalisis arti penting pelayanan public khususnya aspek aksesibilitas transportasi publik pada moda transportasi Bus Rapid Transit di Kota Mataram.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini pendekatan yang dilakukan adalah melalui pendekatan kualitatif. Artinya data yang dikumpulkan bukan berupa analisis angka-angka statistik, melainkan data tersebut berasal dari naskah wawancara, catatan lapangan, dokumen pribadi, dan dokumen resmi lainnya. Menurut David William dalam Moleong (2006:5) menulis bahwa “penelitian Kualitatif adalah penelitian yang menggunakan latar alamiah dengan maksud menafsikan fenomena yang terjadi dan dilakukan dengan jalan melibatkan berbagai metode yang ada”.

Selanjutnya, masih menurut Moleong (2006:6) yang menyatakan bahwa “Penelitian kualitatif adalah penelitian yang dimaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah”. Dengan metode penelitian ini penulis merasakan cukup memudahkan dalam melaksanakan penelitian dikarenakan data yang dikumpulkan penulis bukan merupakan data analisis angka-angka statistik.

Menambahkan menurut Lincoln dan Guba dalam Moleong (2002:17), penelitian Kualitatif yaitu “penelitian yang lebih menekankan pada

pengungkapan makna dan proses, latar belakang alami (*natural setting*) dan digunakan sebagai sumber data langsung dari peneliti sendiri sebagai instrumen kunci”. Penggunaan pendekatan kualitatif dalam penelitian ini berhubungan dengan implementasi kebijakan pengoperasian bus Trans Metro Mataram, serta factor pendukung dan penghambat yang dihadapi dalam pengoperasian Bus Trans Metro Mataram di Kota Mataram.

Penelitian kualitatif ini tidak hanya mengungkapkan peristiwa riil, tetapi lebih dari itu hasilnya diharapkan dapat mengungkapkan nilai-nilai tersembunyi. Selain itu penelitian ini akan lebih peka terhadap informasi yang bersifat kualitatif deskriptif dengan secara relatif berusaha mempertahankan keutuhan dari objek yang diteliti.

Menurut Faisal (2005:18) “Penelitian deskriptif yaitu sekedar untuk melukiskan atau menggambarkan (*deskripsi*) sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti”. Lebih lanjut Faisal (2005:20) menjelaskan bahwa “penelitian deskriptif dimaksudkan untuk explorasi dan klarifikasi mengenai suatu fenomena atau kenyataan sosial, dengan jalan mendeskripsikan sejumlah variabel yang berkenaan dengan masalah dan unit yang diteliti”.

## **B. Waktu dan Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian menurut Iskandar (2008:219) adalah situasi dan kondisi lingkungan tempat yang berkaitan dengan masalah penelitian. Moleong (2000:86) menyatakan bahwa dalam penentuan lokasi penelitian cara terbaik



yang ditempuh dengan jalan mempertimbangkan teori substantive dan menjajaki lapangan untuk mencari kesesuaian dengan kenyataan yang ada di lapangan, sementara itu keterbatasan geografis dan praktis seperti waktu, biaya dan tenaga perlu juga dijadikan pertimbangan dalam penentuan lokasi penelitian.

Guna memperoleh data, penelitian ini dilakukan pada Dinas Perhubungan Kota Mataram dan Kantor Cabang Perum Damri Mataram yang akan dilakukan pada Bulan Mei sampai dengan selesai. Dipilihnya lokasi ini karena dirasa dapat memberikan informasi yang akurat mengenai implementasi kebijakan pengoperasian Bus Trans Mataram Metro di Kota Mataram,

### **C. Penentuan Responden**

Dalam penelitian Kualitatif, peneliti sangat erat kaitannya dengan faktor-faktor kontekstual. Sehingga dapat menjangkau sebanyak mungkin informasi atau data dari berbagai sumber yang ada. Tujuannya adalah merinci kekhususan yang ditemukan kedalam konteks yang ada, dan menggali informasi sebanyak mungkin dari informan untuk dipergunakan sebagai dasar dari rancangan dan teori yang muncul.

Dalam penelitian ini, peneliti juga menggunakan teknik *snowball sampling* atau teknik bola salju. Menurut Sutopo (2002:370) menyatakan bahwa “Penelitian yang menggunakan teknik *snowball sampling* yaitu penelitian tanpa rencana, mengorek informasi kepada informan satu yang

kemudian menunjukkan informan kedua dan demikian juga dengan informan kedua menunjukkan informan ketiga terus sampai dirasa informasi yang diperoleh lengkap dan mendalam”. *Snowball Sampling* ini dilakukan untuk melengkapi informasi yang ada sehingga dalam proses pengumpulan data, peneliti tidak membatasi jumlah informan dan lebih memilih informan yang mengetahui masalah secara mendetil.

Adapun yang menjadi informan dalam penelitian ini adalah Kepala Dinas Perhubungan Kota Mataram, Pegawai Dishub Kota Mataram, Ketua Kantor Cabang Perum Damri Mataram Selaku Pengoperasian dan Pengelola Bus Trans Matram Metro dan masyarakat pengguna bus trans Mataram Metro, serta informan lain yang di anggap mempunyai hasil mendetil.

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

##### **1. Jenis Data**

Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan ada dua macam yaitu:

##### **a. Data Primer**

Menurut Indriantoro dan Supomo (2002:146) “data primer merupakan sumber data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumber asli (tidak melalui media prantara)”. Yang menjadi data primer dalam penelitian ini adalah hasil wawancara peneliti dengan informan secara langsung.

## b. Data Sekunder

Menurut Indriantoro dan Supomo (2002:147) data sekunder merupakan “sumber data penelitian yang diperoleh secara tidak langsung melalui media perantara (diperoleh dan dicatat oleh pihak lain)”. Yang menjadi data skunder yaitu terdiri dari surat kabar, undang-undang yang menyangkut dengan pelayanan, buku daftar tamu dan lain-lainnya.

## 2. Sumber Data

Dalam penelitian kualitatif, jenis sumber data yang berupa manusia dalam penelitian pada umumnya sebagai responden (respondent). Posisi sumber data yang berupa manusia (narasumber) sangat penting perannya sebagai individu yang memiliki informasinya. Peneliti dan narasumber di sini memiliki posisi yang sama, oleh karena itu narasumber bukan sekadar memberikan tanggapan pada yang diminta peneliti, tetapi ia bisa lebih memilih arah dan selera dalam menyajikan informasi yang ia miliki (Sutopo, 2006:57-58).

Menurut Lofland dan Lofland (1984:47) sumber data utama dalam penelitian kualitatif ialah kata-kata, dan tindakan, selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain. Kata-kata dan tindakan orang-orang yang diamati atau diwawancarai merupakan sumber data utama. Sumber data utama dicatat melalui catatan tertulis atau melalui perekaman video/audio tapes, pengambilan foto, atau film (Moleong, 2007:157).

Peneliti bekerja menyesuaikan bidang kajian yang menjadi objek penelitiannya. Peneliti bekerja dengan cara mengumpulkan data dari induktif secara kumulatif yang nantinya dibuat laporan yang lebih lengkap. Pelaporan dibuat dengan mengelompokkan data-data yang sejenis dan diberi kode tersendiri. Data-data yang dikumpulkan dengan cara interview (wawancara), observasi (pengamatan), dan dokumentasi (pengumpulan bukti, pemilihan, pengolahan, dan penyimpanan informasi).

#### **E. Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini menggunakan jenis sumber data yang diperoleh secara lisan dan tertulis. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### **1. Observasi**

Metode observasi adalah suatu usaha sadar untuk mengumpulkan data yang dilakukan secara sistematis dengan prosedur yang terstandar (Suharsimi Arikunto, 2010:265). Observasi merupakan bentuk penerimaan data yang dilakukan dengan cara pengamatan kejadian dan pencatatan dengan sistematis terhadap fenomena-fenomena yang diteliti. Observasi bukan hanya menentukan siapa yang akan diwawancara melainkan juga menetapkan konteks, kejadian, dan prosesnya.

## 2. Wawancara

Wawancara adalah cara menghimpun bahan keterangan yang dilakukan dengan tanya jawab secara lisan secara sepihak berhadapan muka, dan dengan arah serta tujuan yang telah ditetapkan. Sudijono (1996:82) ada beberapa kelebihan pengumpulan data melalui wawancara, diantaranya pewawancara dapat melakukan kontak langsung dengan peserta yang akan dinilai, data diperoleh secara mendalam, yang diinterview bisa mengungkapkan isi hatinya secara lebih luas, pertanyaan yang tidak jelas bisa diulang dan diarahkan yang lebih bermakna.

## 3. Dokumentasi

Arikunto (2002:206) metode dokumentasi adalah mencari data yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, prasasti, notulen rapat, legger, agenda dan sebagainya. Nawawi (2005:133) menyatakan bahwa studi dokumentasi adalah cara pengumpulan data melalui peninggalan tertulis terutama berupa arsip-arsip dan termasuk juga buku mengenai pendapat, dalil yang berhubungan dengan masalah penyelidikan.

## F. Teknik Analisis Data

Menurut Bogdan dan Biklen dalam Moleong (2006:248) analisis data yaitu: upaya yang dilakukan dengan jalan bekerja dengan data, mengorganisasikan data, memilah-milahnya menjadi satuan yang dapat



dikelola, mensitesiskannya, mencari dan menemukan pola, menemukan apa yang penting dan apa yang dipelajari serta memutuskan apa yang diceritakan kepada orang lain. Dengan demikian, data yang telah dikumpulkan dari hasil wawancara dan studi kepustakaan atau dokumentasi akan di analisis dan ditafsirkan untuk mengetahui maksud serta maknanya, kemudian dihubungkan dengan masalah penelitian. Data yang dikumpulkan disajikan dalam bentuk narasi dan kutipan langsung dari hasil wawancara.

Secara persial prosedur analisis data dalam penelitian ini menggunakan model analisis data dari Milles dan Huberman (2000:15-21) yaitu analisis interaktif dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pengumpulan informasi melalui wawancara terhadap *key informan* yang *compatible* terhadap penelitian kemudian observasi langsung kelapangan untuk menunjang penelitian yang dilakukan agar mendapat sumber data yang diharapkan.
2. Reduksi Data yaitu proses pemilihan proses pemusatan perhatian pada penyederhanaan, transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan dilapangan selama penelitian tujuan diadakan transkrip data (tansformasi data) untuk memilih transformasi data yang sesuai dengan masalah yang terjadi pusat penelitian lapangan.
3. Penyajian data (*data display*) yaitu kegiatan sekumpulan informasi dalam bentuk teks naratif dan tabel yang bertujuan mempertajam pemahaman penelitian terhadap informasi yang dipilih kemudian disajikan dalam tabel atau uraian penjelasan. Penyajian data atau

*display* data dimaksudkan agar memudahkan bagi peneliti untuk melihat gambaran secara keseluruhan atau bagian-bagian tertentu dari penelitian.

4. Menarik Kesimpulan (verifikasi) yaitu mencari arti pola-pola penjelasan, konfigurasi yang mungkin, alur sebab-akibat dan proposisi. Verifikasi dalam data penelitian kualitatif ini dilakukan secara terus-menerus sepanjang proses penelitian berlangsung sejak awal memasuki lapangan dan selama proses pengumpulan data, peneliti berusaha untuk menganalisis dan mencari makna dari data yang dikumpulkan.

#### **G. Keabsahan Data**

Agar data yang diperoleh dijamin keabsahannya sehingga dapat dipertanggung jawabkan hasil penelitiannya, maka perlu melakukan triangulasi. Menurut Moleong (2011:330) “Triangulasi adalah teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan sesuatu yang lain diluar data itu untuk keperluan pengecekan atau sebagai penanding untuk data itu”. Menurut Danzim dalam Moleong (2011:330) membedakan “empat macam Triangulasi sebagai teknik pemeriksaan keabsahan data yang memanfaatkan penggunaan *sumber, metode, penyidik, dan teori*”.

Pada penelitian ini peneliti menggunakan Triangulasi dengan penggunaan *sumber*. Menurut Patton dalam Moleong (2011:330) menyebutkan bahwa triangulasi dengan *sumber* berarti membandingkan dan mengecek balik erajat kepercayaan suatu informasi yang diperoleh melalui waktu dan alat yang membedakan dalam penelitian kualitatif”. Pengecekan

keabsahan data dengan *sumber* menurut Moleong (2011:331) dapat diketahui dengan cara:

- a. Membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara
- b. Membandingkan apa yang dikatakan orang didepan umum dan apa yang dikatakan orang secara pribadi
- c. Membandingkan dengan apa yang dikatakan orang-orang tentang situasi penelitian dengan apa yang dikatakannya sepanjang waktu
- d. Membandingkan keadaan dengan perspektif seseorang dengan berbagai pendapat dan pandangan orang seperti rakyat biasa, orang yang berpendidikan menengah atau tinggi, orang berada, orang pemerintahan
- e. Membandingkan hasil wawancara dengan isi suatu dokumen yang berkaitan

Dalam penelitian ini untuk mengecek keabsahan data, peneliti lebih memfokuskan kepada membandingkan data hasil pengamatan dengan data hasil wawancara.