

Jurnal Administrasi Publik (Public Administration Journal)

Available online <http://ojs.uma.ac.id/index.php/jap>



Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Implementation of the Minister of Transportation Regulation of the Republic of Indonesia on Traffic Safety Standards and Road Transportation

Jimmi Pinayungan*¹⁾, Heri Kusmanto & Isnaini¹⁾

¹⁾ Magister Administrasi Publik, Pascasarjana, Universitas Medan Area, Indonesia

²⁾ Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Sumatera Utara, Indonesia

*Corresponding Email: jimmipinayungan@gmail.com

Abstrak

Menteri Perhubungan RI telah mengeluarkan Peraturan Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Adanya peraturan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya diterapkan dengan baik oleh para pengguna kendaraan termasuk transportasi umum seperti bus ALS. Penelitian ini mengenai Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan studi kasus pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan. Metode penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif, yang menggunakan *key informan* sebagai subyek penelitian, untuk menganalisis perkembangan informasi maupun sumbernya, maka teknik pengambilan sampel yang digunakan *snowball sampling*. Populasi dalam penelitian adalah seluruh manajemen dan pegawai PT. ALS Medan, sedangkan sampel yang digunakan hanya sebahagian dari pihak manajemen dan pegawai PT. ALS Medan yang dimulai dari arahan *key informan*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Peraturan tersebut sudah diterapkan oleh pengelola jasa angkutan PT. ALS Medan dengan baik dan benar karena keempat variabel yaitu Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi, dan Struktur Birokrasi cukup mendukung berjalannya implementasi kebijakan yang ada diperusahaan. Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan juga sudah mengadopsi pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015.

Kata Kunci: Implementasi, Standar Keselamatan, Lalu Lintas, Angkutan Jalan, PT. ALS Medan.

Abstract

Minister of Transportation has issued Regulation No. 26 of 2015 on Traffic Safety Standards and Road Transportation that aims to minimize the occurrence of accidents on the highway. The existence of these regulations certainly can minimize the occurrence of accidents if the implementation is well implemented by users of vehicles including public transportation such as the ALS bus. This research concerning Implementation of Regulation of Minister of Transportation Republic of Indonesia Number 26 year 2015 about Standard of Traffic Safety and Road Transportation, with case study at PT. Sumatra Intercity (ALS) Medan. The method of this research is qualitative descriptive, which uses key informant as research subject, to analyze the development of information and source, then sampling technique used snowball sampling. Population in research is all management and employees at PT. ALS Medan, while the sample used only sebahagian part of the management and employees of PT. ALS Medan starting from the direction of the key informant. The results showed that the Implementation of the Regulation has been applied by the operator of PT. ALS Medan well and correctly because the four variables of Communication, Resources, Disposition, and Bureaucracy Structure enough to support the implementation of existing policies in the company. Standard Operating Procedure (SOP) of the company has also been adopted in the Minister of Transportation Regulation No. 26 of 2015.

Keywords: Implementation, Safety Standard, Traffic, Road Transport, PT. ALS Medan.

How to Cite: Pinayungan, J. Kusmanto, H. & Isnaini. (2018). Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. *Jurnal Administrasi Publik*. 8 (1): 108-123.

PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan zaman, sarana transportasi menjadi bagian yang tidak dapat lagi dipisahkan lagi bagi kehidupan dan sudah menjadi kebutuhan yang mendasar bagi manusia dalam melakukan aktivitasnya. Kebutuhan akan transportasi di Indonesia khususnya wilayah Sumatera Utara terus menunjukkan peningkatan signifikan dari tahun ke tahun. Menurut data BPS yang bersumber data Polda Sumatera Utara Direktorat Lalu Lintas Provinsi Sumatera Utara bahwa jumlah kendaraan yang terdaftar pada tahun 2004 adalah sebesar 1.957.703 unit sementara itu pada tahun 2013 adalah sebesar 5.315.181 unit.

Peningkatan yang signifikan ini tentu juga akan berdampak negatif bagi pengguna transportasi jika tidak menerapkan standar keselamatan dalam berkendara. Menurut data BPS yang bersumber dari data Polda Sumut Direktorat Lalu Lintas Propinsi Sumatra Utara bahwa angka kecelakaan pengguna transportasi di Sumatera Utara dari tahun 2009 s/d 2013 yaitu berjumlah 28.764 kejadian yang berarti dalam setahun ada sekitar 5.753 terjadi kecelakaan lalu lintas, baik kendaraan pribadi maupun dengan angkutan jalan.

Pemerintah Republik Indonesia telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satu bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Hal tersebut diperkuat dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adanya peraturan dari Menteri Perhubungan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya diterapkan dengan baik oleh para pengguna kendaraan khususnya bus-bus transportasi umum seperti bus ALS.

Bus ALS merupakan salah satu dari beberapa bus umum yang sudah lama beroperasi di wilayah Sumatera. Bus ini beroperasi dibawah naungan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan sejak tanggal 29 September 1966. Perusahaan PT. ALS Medan ini merupakan perusahaan jasa transportasi darat yang mengangkut penumpang antar kota antar propinsi. Bus-bus dari PT. ALS Medan selama ini telah menjadi andalan dan kebanggaan masyarakat Sumatera Utara terutama dalam pelayanannya yang tepat waktu dalam mengantar penumpang sampai ke tempat tujuan.

Ketepatan waktu bus-bus dari PT. ALS merupakan salah satu keunggulan yang dimiliki oleh bus-bus ALS, ini juga

termasuk salah satu bentuk pelayanan terbaik bagi konsumen. Disamping keunggulannya tersebut pihak dari PT. ALS harus tetap mengutamakan keselamatan para penumpang bus dan para pengguna jalan lainnya. Hal ini dikarenakan ada beberapa kejadian kecelakaan yang melibatkan bus PT. ALS tersebut akibat dari kelalaian dari pengemudi bus PT. ALS. Beberapa diantaranya yaitu (1) Kecelakaan bus ALS di Jalinsum wilayah Sumatera Selatan pada hari Rabu tanggal 14 Desember 2016 sekitar pukul 02.30 WIB, dimana akibat kecelakaan tersebut menyebabkan tiga orang tewas dan 22 orang penumpang lainnya luka-luka. Hal ini disebabkan pengemudi bus ALS yang melaju dengan kecepatan tinggi yang berakhir dengan menabrak truk yang sedang terparkir; (2) Kecelakaan bus di Jalinsum wilayah Sumatera Barat pada hari Sabtu tanggal 13 Agustus 2016, dimana akibat kecelakaan terjadi kerusakan pada bagian depan bus namun tidak ada korban jiwa. Hal ini disebabkan juga karena kelalaian pengemudi bus yang tidak cermat dalam mengerem ketika truk-truk yang ada di depannya secara tiba-tiba berhenti saat bergerak secara beririsan; (3) Kecelakaan di Jalinsum wilayah Sumatera Barat pada hari Selasa 04 Agustus 2015, dimana akibat kecelakaan 16 dari 54 penumpang luka-luka. Hal ini

disebabkan bus terbalik setelah menabrak tebing yang diduga akibat remnya blong.

Kecelakaan-kecelakaan yang terjadi bukan hanya karena human error tetapi ada faktor-faktor teknis dan non teknis yang terjadi. Hal seperti ini tentu perlu menjadi kajian kembali, mengingat sudah ada beberapa penelitian terdahulu yang mengkaji tentang Implementasi UU No. 22 Tahun 2009 dan Permenhub RI No. 10 Tahun 2012 antara lain yaitu : Julian dkk (2016) yang mengkaji tentang implementasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam pembinaan anggota klub Beat Borneo Community di kota Samarinda yang ditinjau dari beberapa indikator menurut teori Edward III yakni Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi/Sikap, dan Struktur Birokrasi bahwa implementasi pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 belum berjalan secara optimal, penelitian yang dilakukannya menggunakan metode deskriptif kualitatif. Setiawan (2014) yang mengkaji tentang Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan (studi kasus program trans metro pekanbaru tahun 2012-2013) dengan metode yang sama yaitu deskriptif kualitatif, dimana berdasarkan hasil

kajiannya bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal belum dapat terlaksana secara maksimal pada Program Trans Metro Pekanbaru, dimana aspek yang belum berjalan maksimal tersebut antara lain dukungan kebijakan, pelayanan bidang keamanan, pelayanan bidang keselamatan, pelayanan bidang kenyamanan, pelayanan bidang kesetaraan, dan pelayanan bidang keteraturan. Sedangkan aspek yang menjadi penghambat proses implementasi tersebut adalah ukuran kebijakan yang luas, keterbatasan finansial, keterbatasan sumber daya manusia, keterbatasan waktu, karakteristik agen pelaksana, sikap kecendrungan, proses komunikasi, lingkungan sosial dan ekonomi.

Sementara itu Zulfiqor (2016) yang meneliti tentang persyaratan teknis dan laik jalan angkutan umum moda bus sedang di kabupaten Malang terkait kepentingan supir dan penumpang yang ditinjau berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009, hasil dari penelitian tersebut menunjukkan bahwa implementasi UU No. 22 Tahun 2009 berjalan kurang maksimal, hal ini disebabkan dua hal yaitu ditinjau dari Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informasi Kabupaten Malang antara lain karena belum memiliki alat uji kendaraan

yang lengkap, kurangnya tahapan-tahapan pengujian seperti UU No. 22 Tahun 2009, dan kurangnya pemahaman petugas tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, dan ditinjau dari perusahaan penyedia jasa angkutan adalah karena kurang kepedulian perusahaan penyedia jasa maupun pengemudi angkutan terhadap kondisi fisik kendaraan mereka sebelum beroperasi, serta tidak terpenuhinya standar pelayanan minimal oleh beberapa angkutan jalan terhadap para pengguna jasa angkutan.

Dari uraian tersebut, maka perlu dilakukan penelitian mengenai Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia (Permenhub RI) Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan studi kasus pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan dengan metode penelitian yaitu deskriptif kualitatif.

Adapun yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diterapkan oleh pengelola jasa angkutan PT. ALS Medan. Untuk mengetahui kesesuaian antara SOP yang diterapkan oleh pihak perusahaan PT. ALS Medan dengan Peraturan Menteri

Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2015 terhadap keselamatan para pengguna jasa angkutan. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan SOP yang ada di PT. ALS Medan.

METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian deskriptif dengan pendekatan kualitatif sehingga dapat melihat gambaran sejauh mana Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diterapkan oleh PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan ke dalam SOP perusahaan, serta faktor-faktor penghambat yang dihadapi selama implementasi kebijakan tersebut.

Bentuk kegiatan penelitian deskriptif kualitatif ini menggunakan *key informan* sebagai subyek penelitian, untuk menganalisis perkembangan informasi maupun sumbernya, maka teknik pengambilan sampel yang digunakan menurut Sugiyono (2011) dilakukan secara "*snowball sampling*" (sampel bola salju) yaitu teknik penentuan sampel yang mula-mula jumlahnya kecil, kemudian sampel ini memilih teman-temannya untuk dijadikan sampel semakin banyak. Sumber data yang digunakan peneliti dalam penelitian mengenai "Implementasi

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi pada PT. ALS)" adalah sumber data primer dan sumber data sekunder.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah:

1. Observasi. Kegiatan pendahuluan ini dilakukan ke lokasi PT. ALS dalam usaha mengumpulkan potret fenomena empirik dan pengamatan langsung di lapangan untuk memperoleh data yang benar-benar akurat.
2. Wawancara. Kegiatan ini dilakukan dengan pihak manajemen dan pegawai dari PT. ALS dengan maksud agar pembicaraan tersebut dapat dikendalikan sesuai dengan arah dan tujuan penelitian.
3. Dokumentasi. Kegiatan ini dilakukan dengan cara mengumpulkan dan mencatat seluruh data-data yang diperoleh selama kegiatan penelitian dilakukan berupa dokumen dan sumber-sumber data tertulis lainnya yang diperlukan.
4. Untuk teknik analisis data dimulai dengan melakukan observasi seluruh data yang tersedia baik yang diperoleh melalui wawancara mendalam maupun dokumentasi.

Agar analisis data secara kualitatif ini dapat memperoleh keteraturan dan sistematis melalui tiga alur yaitu :

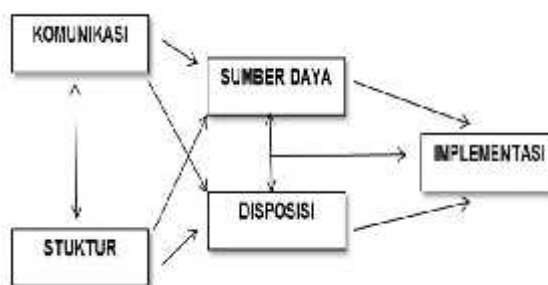
5. Reduksi data. Proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan.
6. Penyajian data, yaitu merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberi kemungkinan dilakukannya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.
7. Verifikasi. Hal ini dapat dilakukan sesingkat pemikiran kembali yang melintas dalam pikiran peneliti selama menulis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Untuk mendapatkan gambaran mengenai implementasi kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di PT. ALS Medan, maka pendekatan yang digunakan yaitu teori George Edward III (1980) mengemukakan beberapa hal yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur

birokrasi. Model pendekatan implementasi digambarkan sebagai berikut :

Gambar 2.1. Model Implementasi Kebijakan Menurut George C. Edward III



Faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan menurut Edward III (1980) adalah sebagai berikut :

Komunikasi. Hal ini sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari pelaksanaan. Pengetahuan atas apa yang akan dikerjakan dapat berjalan dengan baik apabila komunikasi tersebut juga berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan dan peraturan pelaksanaan tersebut harus dikomunikasikan kepada bagian personalia yang tepat.

Sumber daya merupakan sumber penggerak dan pelaksana. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan keberhasilan proses pelaksanaan, sedangkan sumber daya merupakan keberhasilan proses implementasi yang dipengaruhi dengan pemanfaatan sumber daya manusia, biaya, dan waktu.

Disposisi sikap pelaksanaan, jika para pelaksana bersikap baik karena menerima suatu kebijakan maka kemungkinan besar mereka akan melaksanakan secara bersungguh-sungguh sesuai dengan tujuan yang diharapkannya. Sebaliknya jika perspektif dan tingkah laku para pelaksana berbeda dengan para pembuat kebijakan, maka tentulah proses implementasi kebijakan akan mengalami kesulitan.

Struktur Birokrasi adalah sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi dan adanya SOP dalam rutinitas sehari-hari dalam menjalankan implementasi kebijakan.

Keselamatan lalu lintas menurut Permenhub RI Nomor 26 Tahun 2015 pasal 1 yaitu merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Hal ini tentu menuntut para penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan harus memenuhi standar keselamatan, karena

tanpa adanya standar keselamatan dapat menimbulkan banyaknya korban kecelakaan akibat beberapa faktor seperti faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi : kendaraan bermotor umum; prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; operasional; dan lingkungan.

Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 ayat (2), Permenhub No 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi : (a) kendaraan bermotor umum; (b) prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (c) sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; (d) operasional; dan (e) lingkungan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tersebut isinya menetapkan beberapa aspek penting yang menjadi standar keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan, antara lain yaitu :

1. Aspek Sarana
2. Aspek Prasarana

3. Aspek Operasional

Pada aspek operasional terbagi tiga standar yaitu standar operasional sebelum kendaraan beroperasi, standar operasional saat kendaraan beroperasi, dan standar operasional setelah kendaraan beroperasi

Aspek SDM

Pada aspek SDM ada tiga bidang yang menjadi fokus yaitu Pengemudi; Sertifikasi Kompetensi Pengawakan Angkutan Umum Untuk Penumpang dan Barang; Penguji.

Aspek Lingkungan

Berdasarkan aspek-aspek yang ada dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka merupakan sesuatu hal yang penting untuk mengetahui sejauh mana perusahaan-perusahaan khususnya pengelola angkutan jalan seperti PT. ALS Medan dalam mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ke dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan sehingga perusahaan PT. ALS Medan juga dapat berperan membantu meminimalisir terjadinya kecelakaan baik bagi para penumpang maupun para pengguna jalan.

Implementasi kebijakan tentang standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang telah dikeluarkan oleh

Menteri Perhubungan melalui Permenhub RI Nomor 26 Tahun 2015 merupakan suatu kewajiban yang harus dipenuhi oleh para pengelola angkutan jalan dalam hal menerapkan standar keselamatan terhadap pengguna jasa angkutan, termasuk dalam hal ini perusahaan PT. ALS Medan.

Riset ini mencoba menggambarkan tentang implementasi kebijakan Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diterapkan oleh perusahaan PT. ALS Medan serta kendala yang dihadapi oleh PT. ALS Medan dalam mengimplementasikan kebijakan Permenhub RI No. 26 Tahun 2015.

Implementasi kebijakan merupakan tindakan yang dilakukan baik oleh individu atau pejabat-pejabat atau kelompok-kelompok pemerintah atau swasta yang diarahkan untuk tercapainya tujuan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan tersebut.

Berdasarkan model implementasi kebijakan yang dikemukakan oleh Edward III (1980) menunjukkan bahwa ada empat variabel yang berperan penting dalam implementasi kebijakan yaitu: (1) Komunikasi, (2) Sumber Daya, (3) Disposisi, dan (4) Struktur Birokrasi. Keempat variabel tersebut diperlukan untuk menggambarkan tentang implementasi kebijakan standar

keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh PT. ALS Medan. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan oleh perusahaan PT. ALS Medan, yang berkaitan secara langsung implementasi kebijakan dengan pihak perusahaan ada empat aspek yaitu aspek sarana, aspek operasional, aspek sumber daya manusia (SDM), dan aspek lingkungan.

Komunikasi

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan menyatakan bahwa Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah terlaksana secara maksimal. Menurutnya bahwa semua aspek yang ada dalam peraturan tersebut sudah diadopsi menjadi SOP perusahaan terutama yang berkaitan kelaikan jalan kendaraan.

Untuk perumus kebijakan di perusahaan PT. ALS Medan sebelum ditetapkan sebagai suatu kebijakan yang akan dilaksanakan, disusun terlebih dahulu konsep kebijakan yang mau diimplementasikan oleh Divisi Litbang. Hasil dari penyusunan kebijakan yang dibuat oleh Divisi Litbang disampaikan ke Direktur Operasional yang kemudian

diteruskan ke dalam rapat dengan direksi yang dihadiri seluruh jajaran direksi dan perwakilan dari setiap divisi. Setelah disosialisasikan dalam rapat direksi dan mendapat persetujuan dalam rapat, kemudian ditetapkan peraturan atau ketentuan tersebut menjadi suatu kebijakan yang harus diimplementasikan oleh semua divisi yang ada. Menurut hasil wawancara dengan Kepala Divisi Litbang PT. ALS menyatakan bahwa semua kegiatan apapun yang berkaitan dengan perumusan kebijakan dalam operasional selalu melibatkan Divisi Litbang dan Divisi Pengangkutan, yang kemudian hasil tersebut disampaikan lebih dahulu kepada atasan (Direktur Operasional), setelah itu disetujui kemudian disosialisasikan dalam rapat bersama dengan dewan direksi beserta perwakilan seluruh divisi untuk memaparkan kebijakan yang diterapkan juga telah mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Setelah hasil keputusan dicapai, maka kebijakan tersebut diimplementasikan melalui penyampaian informasi secara langsung oleh Kepala Divisi kepada seluruh stafnya.

Menurut keterangan dari Kepala Divisi Litbang PT. ALS tersebut menyatakan bahwa setiap ada perubahan regulasi atau ada regulasi baru, pihak

Divisi Litbang akan mencoba mempelajari dan menyesuaikan dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan, sehingga perusahaan PT. ALS Medan selalu menjadi terdepan dalam mengikuti perubahan setiap ada regulasi-regulasi baru yang ditetapkan oleh pemerintah, termasuk dalam hal ini mengenai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Menurut hasil wawancara dengan Kepala Divisi Pengangkutan PT. ALS Medan Bapak Sahrin Lubis yang menyatakan bahwa untuk target sasaran kebijakan dari perusahaan adalah seluruh manajemen dan pegawai di PT. ALS Medan. Apabila ada suatu kebijakan yang baru ditetapkan, akan segera disosialisasikan kepada seluruh staff atau pegawai yang ada, baik secara lisan maupun tertulis. Komunikasi kebijakan ditanggungjawab oleh semua divisi yang ada di PT. ALS Medan agar dapat disampaikan secara langsung kepada seluruh staff atau pegawai yang ada di perusahaan, serta hasil komunikasi kebijakan tersebut dapat diimplementasikan langsung oleh seluruh staff pegawai berdasarkan tugas pokok dan fungsi masing-masing. Sementara itu, metode yang digunakan dalam mensosialisasikan suatu kebijakan

menurut Kepala Divisi Pengangkutan PT. ALS Medan tersebut adalah menggunakan metode briefing yaitu dengan mengumpulkan seluruh staff pegawai PT. ALS Medan yang dibawah divisinya, lalu menyampaikan instruksi tersebut secara langsung tentang kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh Direktur Operasional. Kegiatan tersebut dilakukan secara rutin agar hal itu dapat terus dipedomani dan dilaksanakan oleh seluruh pegawai PT. ALS Medan terutama untuk supir bus angkutan beserta kernet busnya. Metode briefing yang digunakan ini sangat sederhana dalam penerapannya dan diyakini berpotensi dapat meminimalisir terjadinya hambatan-hambatan dalam komunikasi. Adanya potensi perbedaan pendapat antara pembuat kebijakan dengan para pelaksana kebijakan dapat dihindari karena penyampaian kebijakan dikomunikasikan secara langsung sehingga tidak terjadi kesalahpahaman dalam penafsiran kebijakan.

Hierarki birokrasi di PT. ALS juga tidak berlapis-lapis, hal ini mengacu pada pendapat yang telah diutarakan oleh Kepala Divisi Litbang PT. ALS yang menyatakan bahwa setelah suatu kebijakan disetujui dalam rapat dan dikeluarkan suatu kebijakan yang telah ditetapkan secara bersama, maka setiap divisi berkewajiban menyampaikan secara

langsung kepada staffnya melalui metode briefing, sehingga komunikasi yang terjadi diyakini berjalan dengan lancar. Umumnya para pelaksana kebijakan dapat menerima segala kebijakan yang telah dibuat oleh perusahaan, apalagi jika suatu kebijakan yang dikeluarkan berkaitan dengan kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah, seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jadi, berdasarkan hasil penelitian ini diketahui bahwa untuk faktor komunikasi dalam implementasi kebijakan sudah terlaksana dengan baik termasuk Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana dalam peraturan tersebut sudah diadopsi suatu kebijakan-kebijakan yang wajib dipenuhi oleh pihak pengelola jasa angkutan PT. ALS Medan di dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan PT. ALS Medan.

Sumber Daya

Perusahaan jasa angkutan PT. ALS Medan dalam menjalankan operasional telah memiliki jumlah SDM yang cukup dan mumpuni dibidangnya masing-masing, dalam proses perekrutan SDM menurut

hasil wawancara dengan Kepala Divisi Administrasi Umum Bapak Solihin yang menyatakan bahwa semua SDM yang ada di PT. ALS Medan ini sudah direkrut sesuai dengan kualifikasi yang dimilikinya. Umumnya SDM yang telah direkrut memiliki kualifikasi pendidikan SMA/SMK, D-III, dan S-1. Untuk posisi sebagai Supir bus penumpang ada ketentuan tambahan yang diberikan oleh perusahaan yaitu harus mempunyai Surat Ijin Mengemudi (SIM) B-1 Umum.

Berdasarkan hasil wawancara dengan Bagian Komando Pengendalian yang menyatakan bahwa semua kegiatan operasional armada bus dibawah pengendaliannya, termasuk Supir dan Kernet bus. Menurut beliau, untuk calon supir akan berikan trayek yang berbeda-beda selama tiga bulan magang. Umumnya setiap calon supir akan diberikan pergantian trayek setiap satu bulan agar mereka lebih memahami rute di pulau Sumatera. Apabila calon supir bus dinilai kurang mumpuni dibidangnya, masih diberikan kesempatan percobaan maksimal satu bulan lagi. Setelah satu bulan juga dinilai tidak layak, maka direkomendasikan agar tidak dipekerjakan.

Disamping pentingnya sumber daya manusia sebagai sumber penggerak dan pelaksana kebijakan, modal juga

diperlukan untuk kelancaran pembiayaan kebijakan agar tidak menghambat proses kebijakan. Terkait kemampuan sumber dana perusahaan untuk memastikan kebijakan tetap berjalan, menurut pendapat Kepala Divisi Administrasi Umum berdasarkan hasil wawancara bahwa PT. ALS Medan ini memiliki sumber dana yang baik dan sehat, hal ini didukung adanya pengelolaan manajemen perusahaan yang professional serta adanya peningkatan kualitas pelayanan, termasuk pemenuhan bus-bus baru dalam hal penambahan jumlah armada atau pergantian bus-bus yang tidak layak dengan bus baru, sehingga beliau meyakini bahwa implementasi kebijakan yang telah ditetapkan oleh perusahaan dapat berjalan dengan baik karena didukung faktor kemampuan sumber daya keuangan yang cukup baik. Berdasarkan hasil wawancara dengan bagian Divisi Administrasi Keuangan yang menyatakan bahwa untuk kemampuan sumber dana dalam hal ini masih baik dan sehat selama pihak konsumen (penumpang bus) masih tetap konsisten menggunakan armada bus PT. ALS Medan. Sejauh ini, menurutnya pihak PT. ALS Medan terus menjaga komitmen dalam menjalankan kebijakan perusahaan termasuk kebijakan yang menerapkan standar keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Jadi, untuk faktor sumber daya dalam penelitian ini, baik sumber daya manusia maupun sumber daya keuangan pihak perusahaan PT. ALS Medan sudah cukup baik. Kemampuan sumber daya manusia sebagai penggerak dan pelaksana sudah cukup jumlah personilnya dan mumpuni di bidangnya masing-masing, didukung dengan faktor sumber daya keuangan yang cukup kuat baik dari konsumen yang tetap konsisten menggunakan armada bus PT. ALS Medan maupun dari para pemegang saham sehingga diyakini keberlangsungan perusahaan akan bertahan lama dan implementasi kebijakan dapat berjalan dengan baik.

Disposisi

Berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Divisi Administrasi Umum PT. ALS Medan yang menyatakan bahwa dalam mempengaruhi pelaku kebijakan (para pegawai PT. ALS Medan) agar mau menjalankan sebuah kebijakan yang dibuat oleh perusahaan PT. ALS Medan tanpa keluar dari arah dan tujuan yang telah ditetapkan yaitu dengan memberikan informasi yang jelas terhadap kebijakan yang dibuat melalui instruksi secara langsung kepada seluruh staf dan pegawai PT. ALS Medan serta diiringi adanya pemberian sanksi terhadap pelaku yang melanggar atau tidak menjalankan

kebijakan yang telah ditetapkan oleh pihak perusahaan.

Pemberian sanksi terhadap para pelaku kebijakan yang tidak melaksanakan kebijakan perusahaan dengan benar atau melanggar kebijakan perusahaan yang telah ditetapkan dapat diberikan sanksi baik sanksi ringan hingga sanksi berat. Hal tersebut telah dibenarkan oleh bagian Kesekretariatan Kepegawaian yang menyatakan bahwa proses pemberian sanksi semuanya di proses oleh bagian Staf Hukum. Menurut hasil wawancara dengan bagian Staf Hukum menyatakan bahwa untuk pemberian sanksi terhadap para pelaku pelanggaran ringan dapat berupa teguran hingga sanksi peringatan tertulis (SP 1, SP2, dan SP3), sedangkan pelaku pelanggaran berat dapat berupa sanksi pemecatan. Untuk para pelaku pelanggaran ringan tetap diberikan pengarah agar tetap berlaku jujur dalam melaksanakan kebijakan perusahaan serta apabila ada kebijakan yang tidak dapat dilaksanakan agar segera disampaikan kepada pimpinan bukan dengan berlaku tidak jujur dalam melakukan tugas apalagi melanggar kebijakan tersebut. Pemberian sanksi terhadap para pelaksana kebijakan yang tidak melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan perusahaan dengan baik harusnya tidak perlu terjadi apabila disposisi (sikap) para pelaksana kebijakan

bersedia menerima dan melaksanakan suatu kebijakan yang ada tanpa ada unsur paksaan. Hal ini juga merupakan bentuk keberhasilan dalam melaksanakan suatu kebijakan.

Jadi, secara umum suasana kerja di perusahaan PT. ALS Medan kondusif dan demokratis. Demokratis artinya para pegawai PT. ALS Medan dapat menyampaikan masukan dan sarannya secara langsung kepada kepala Divisi terkait operasional perusahaan, agar dapat dicari solusinya demi terciptanya pelayanan yang baik. Umumnya pihak perusahaan PT. ALS Medan selalu mengutamakan keselamatan penumpang dan tetap menganggarkan dana terhadap perawatan kondisi bus, armada bus selalu diperhatikan kondisinya baik sebelum, saat, dan setelah armada bus berangkat, serta tetap memperhatikan kondisi stamina para supir maupun kernetnya yang kurang sehat sebelum bertugas.

Jadi, dari hasil penelitian untuk faktor disposisi pada implementasi kebijakan sangat didukung oleh seluruh pegawai PT. ALS Medan dengan dituntut agar selalu jujur dalam bekerja dan komitmen dalam memberikan pelayanan yang baik kepada konsumen (dalam hal ini pengguna layanan transportasi bus PT. ALS Medan). Adanya pelanggaran-pelanggaran yang terjadi disebabkan karena faktor pribadi

pegawai itu sendiri, bukan disebabkan oleh ketidaksetujuan pada aturan yang berlaku di perusahaan PT. ALS Medan.

Struktur Birokrasi

Perusahaan PT. ALS Medan telah memiliki struktur birokrasi yang jelas. Pada struktur organisasi tersebut diketahui bahwa untuk jajaran direksi terdiri dari Direktur Utama, Direktur Operasional, dan Direktur Administrasi Umum dan Keuangan. Untuk Direktur Operasional membawahi dua divisi yaitu Divisi Litbang dan Divisi Pengangkutan, sedangkan Direktur Administrasi Umum dan Keuangan juga membawahi dua divisi yaitu Divisi Administrasi Umum dan Divisi Administrasi Keuangan. Dalam setiap divisi terdiri dari beberapa orang staf. Semua staf yang ada umumnya sudah memahami tugas pokok dan fungsinya masing-masing, sehingga segala bentuk kebijakan-kebijakan yang ada di perusahaan PT. ALS Medan dapat berjalan dengan baik dan benar. Menurut pendapat dari Direktur Operasional yang menyatakan bahwa SOP perusahaan PT. ALS Medan sudah mengadopsi pada Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Apabila ada perubahan regulasi atau adanya regulasi-regulasi baru yang

dikeluarkan oleh pihak pemerintah, maka pihak perusahaan akan segera merubah SOP perusahaan yang berkaitan dengan regulasi yang dikeluarkan pemerintah dan disesuaikan dengan regulasi yang dikeluarkan dan ditetapkan oleh pemerintah tersebut.

Jadi, berdasarkan hasil penelitian ini diketahui bahwa ditinjau dari aspek Struktur Birokrasi dalam perusahaan PT. ALS Medan sudah cukup jelas dimana semuanya sudah memiliki Struktur Organisasi yang nyata dengan setiap pegawai PT. ALS Medan sudah memahami tugas pokok dan fungsinya masing-masing, sekaligus sudah memiliki Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan yang baku. Kedua point tersebut merupakan faktor yang sangat penting dalam Struktur Birokrasi yang pada akhirnya mendukung terealisasinya Impelementasi Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Standar Operasional Prosedur PT. ALS Medan

SOP PT. ALS Medan yang berkaitan dengan implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan lalu Lintas dan Angkutan

Jalan yaitu SOP tentang Kelaikan Jalan Bus PT. ALS Medan. Pada SOP PT. ALS Medan tentang kelaikan jalan kendaraan bus PT. ALS Medan terbagi atas tiga kondisi yang perlu diperhatikan yaitu :

1. Kondisi sebelum bus PT. ALS beroperasi
2. Kondisi saat bus PT. ALS beroperasi
3. Kondisi setelah bus PT. ALS beroperasi

Ketiga kondisi tersebut sudah mengacu pada aspek operasional yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dimana pada aspek operasional tersebut terbagi tiga bahagian yaitu : (1) Standar operasional sebelum kendaraan beroperasi; (2) Standar operasional saat kendaraan beroperasi peraturan hampir sama dengan; dan (3) Standar operasional setelah kendaraan beroperasi. Adapun isi dari ketiga aspek tersebut sudah tertuang dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan PT. ALS Medan dalam bentuk teknis pelaksanaan kerja.

SIMPULAN

Implementasi Permenhub RI No 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sudah diterapkan oleh pengelola jasa angkutan

PT. ALS Medan dengan baik dan benar karena keempat variabel yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi sangat mendukung berjalannya implementasi kebijakan yang ada diperusahaan. SOP yang sudah diterapkan oleh pihak perusahaan terhadap keselamatan para pengguna jasa angkutan sudah sesuai dengan Permenhub RI Nomor 26 tahun 2015 karena seluruh peraturan yang ada di dalam Peraturan Menteri Perhubungan RI tersebut yang berkaitan langsung dengan kegiatan pengelolaan angkutan jalan sudah diadopsi ke dalam SOP perusahaan PT. ALS Medan. Hambatan komunikasi yaitu kurang efektif dan efisien komunikasi yang disebabkan oleh adanya kebijakan dalam bentuk lisan tanpa adanya kebijakan dalam bentuk tertulis. Hambatan sumber daya yaituantisipasi peningkatan jumlah penumpang pada hari raya besar keagamaan. Hambatan disposisi yaitu masih adanya oknum pegawai yang melanggar kebijakan perusahaan. Hambatan struktur birokrasi yaitu adanya tumpang tindih dalam memberikan instruksi kebijakan yang berpotensi menimbulkan ketidakkondusifan dalam menjalankan roda organisasi perusahaan.

DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J. E. (1978). *Public Policy Making*. Second Edition. University of Houston. New York.
- Agustino, L. (2006). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. CV. Alfabeta. Bandung.
- Edward III, G. C. (1980). *Implementing Public Policy*. Congressional Quarterly Press. Washington DC.
- Friedrich, C. J. (1963). *Man and His Government, An Empirical Theory of Politics*. Mc Graw Hill Book Coy Inc. New York.
- Hogwood, B. W., Gunn, L. A. (1984). *Policy Analysis For The Real World*. Oxford University Press. London.
- Jonan, I. (2015). *Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor: PM 26 Tahun 2015. Menteri Republik Indonesia. Jakarta.
- Setiawan, R. (2014). *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Program Trans Metro Pekanbaru Tahun 2012-2013)*. Jom FISIP. Volume 1. No. 2. Universitas Riau. Riau.
- Subarsono. (2009). *Analisis Kebijakan Publik, Konsep, Teori dan Aplikasi*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Alfabeta. Bandung.
- Sunggono, B. (1994). *Hukum dan Kebijaksanaan Publik*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Wahab, A., Solichin. (2004). *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Bumi Askara. Jakarta.
- Winarno, B. (2012). *Kebijakan Publik Teori, Proses, dan Studi Kasus*. CAPS. Yogyakarta.
- Yudhoyono, S.B. (2009). *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Presiden Republik Indonesia. Jakarta.
- Zulfiqor, M.A. (2016). *Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Kabupaten Malang Terkait Kepentingan Supir dan Penumpang (Tinjauan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)*. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim. Malang.