

**KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI ACEH DALAM
PENYEDIAAN BIAYA OPERASIONAL TRANSPORTASI PUBLIK
BUS TRANS KOETARADJA**

SKRIPSI

Diajukan Oleh

**SHINTA BELLA
NIM. 160802020**

**Mahasiswi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
2021 M/1442 H**

PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Saya yang bertandatangan di bawah ini :

Nama : Shinta Bella
NIM : 160802020
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Tempat Tanggal Lahir : Aceh Timur, 26 Juni 1998
Alamat : Lamduro

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini saya:

1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.
2. Tidak melakukan plagiasi karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.
3. Tidak melakukan manipulasi dan pemalsuan data.
4. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggungjawab atas karya ini.

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap dikenai sanksi berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya



Banda Aceh, 10 Desember 2020
Yang Menyatakan

SHINTA BELLA

NIM. 160802020

**KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI ACEH
DALAM PENYEDIAAN BIAYA OPERASIONAL
TRANSPORTASI PUBLIK BUS TRANS KOETARADJA**

SKRIPSI

Diajukan kepada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam
Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh
Gelar Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

Oleh:

Shinta Bella
NIM.160802020

Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
Program Studi Ilmu Administrasi Negara

Disetujui untuk dimunaqasyah oleh :

Pembimbing I,



Eka Januar, M.Soc.Sc.
NIP. 198401012015031003

Pembimbing II,



Zakki Fua Khalil S.IP., M.Si
NIDN. 2019119001

جامعة الرانيري
A R - R A N I R Y

**KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN PROVINSI ACEH DALAM PENYEDIAAN
BIAYA OPERASIONAL TRANSPORTASI PUBLIK BUS TRANS KOETARADJA**

SKRIPSI:

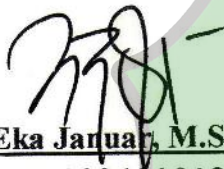
Telah Diuji Oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi Fakultas Ilmu Sosil Dan Ilmu
Pemerintahan Uin Ar-Raniry Banda Aceh Dan Dinyatakan Lulus Serta Diterina Sebagai
Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana (S1) Dalam Ilmu Administrasi Negara

Pada Hari/Tanggal: Kamis, 14 Januari 2021 M
1 Jumadil Akhir 1442 H

Banda Aceh
Tim Penilai Seminar Hasil Skripsi

Ketua,

Sekretaris,



Eka Januarj, M.Soc.Sc.
NIP. 198401012015031003



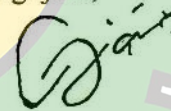
Zakki Fuad Khalil, S.IP., M.Si
NIDN. 2019119001

Penguji I,

Penguji II,



Dr. Muslim Zainuddin, M. Si.
NIP. 19640314 199203 1 003



Cut Zamharira, S.IP., M.AP
NIDN. 2017117904

Mengetahui

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan
UIN Ar-Raniry Banda Aceh




Dr. Ernita Dewi, S.Ag., M.Hum
NIP. 197307232000032002 

ABSTRAK

Bus Trans Koetaradja diharapkan dapat menjadi bus publik yang diminati oleh seluruh masyarakat dengan beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum. Bus Trans Koetaradja hadir untuk memberikan kemudahan bagi masyarakat. Tujuan utamanya ialah mengurangi kemacetan di jalan raya. Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi Aceh adalah yang bertanggung jawab melaksanakan pengoperasian bus Trans Koetaradja. Penelitian ini bertujuan untuk melihat kebijakan dinas perhubungan provinsi Aceh dalam penyediaan biaya operasional transportasi publik bus Trans Koetaradja serta mekanisme pembiayaan operasional bus Trans Koetaradja. Penelitian ini menggunakan metode Kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Teknik pengumpulan data menggunakan teknik observasi, dokumentasi dan wawancara. Hasil penelitian dapat diketahui bahwa: (1) Kebijakan penyediaan bus Trans Koetaradja dapat berjalan sesuai dengan proses kebijakan yaitu dengan adanya formulasi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Proses kebijakan sangat berpotensi besar untuk mendapatkan respon yang maksimal dari sebuah kebijakan tersebut. Hal-hal yang diperhatikan dalam membuat kebijakan ialah mulai dari menentukan tempat halte-halte, jumlah koridor, penentuan jadwal serta menentukan standar kualifikasi pramudi dan pramugara bus Trans Koetaradja, (2) Mekanisme pembiayaan operasional pada bus Trans Koetaradja juga melibatkan DPR dan Bappeda yang mengesahkan usulan rancangan dari Dinas Perhubungan Aceh, untuk anggarannya sepenuhnya dari APBA. Sementara itu, pembiayaan dari BOK sedang ditanggihkan karena tarif penumpang masih terhitung gratis. Kesimpulan dari penelitian ini adalah pengoperasian pada bus Trans Koetaradja sudah berjalan sesuai dengan proses kebijakan. Namun pada pelaksanaan jam tiba bus Trans Koetaradja belum sepenuhnya sesuai dengan jadwal yang sudah ditetapkan. Hal ini salah satunya alasan masyarakat hingga saat ini masih memilih kendaraan pribadi daripada kendaraan publik.

Kata Kunci : Kebijakan, Pembiayaan, Bus Trans Koetaradja

A R - R A N I R Y

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah, puji syukur penulis sampaikan kepada Allah SWT, yang telah memberikan segala rahmat, hidayah dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan baik. Shalawat dan salam semoga selalu tercurahkan kepada Rasulullah Muhammad SAW beserta keluarga, para sahabat dan umat serta pengikut-Nya. Adapun judul skripsi ini, yaitu: **“Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh Dalam Penyediaan Biaya Operasional Transportasi Publik Bus Trans Koetaradja”**.

Dalam penulisan skripsi ini peneliti tidak luput dari berbagai tantangan dan hambatan. Namun semua itu dapat penulis selesaikan berkat dukungan dan bantuan dari berbagai pihak. Semoga Allah SWT membalasnya dengan kebaikan dan pahala yang setimpal. Aamiin. Dengan selesainya penulisan skripsi ini, penulis turut menyampaikan ribuan terimakasih kepada:

1. Prof. Dr. H. Warul Walidin. AK., MA, selaku Rektor UIN Ar-Raniry.
2. Dr. Ernita Dewi, S.Ag., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
3. Eka Januar, M.Soc., Sc., selaku Ketua Prodi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
4. Siti Nur Zalikha, M.Si, selaku Sekretaris Prodi Ilmu Administrasi Negara Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry.
5. Eka Januar, M.Soc.Sc selaku pembimbing I dan Zakki Fuad Khalil, S.IP., M.Si selaku pembimbing II yang telah banyak mengorbankan waktu dan tenaganya untuk membimbing peneliti serta selalu memberikan masukan dengan penuh kesabaran dan keikhlasan.

6. Seluruh dosen Ilmu Administrasi Negara yang senantiasa memberikan ilmu pengetahuan dan bimbingan selama perkuliahan serta staff yang ada di Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan yang telah ikut membantu dalam kelancaran penulisan

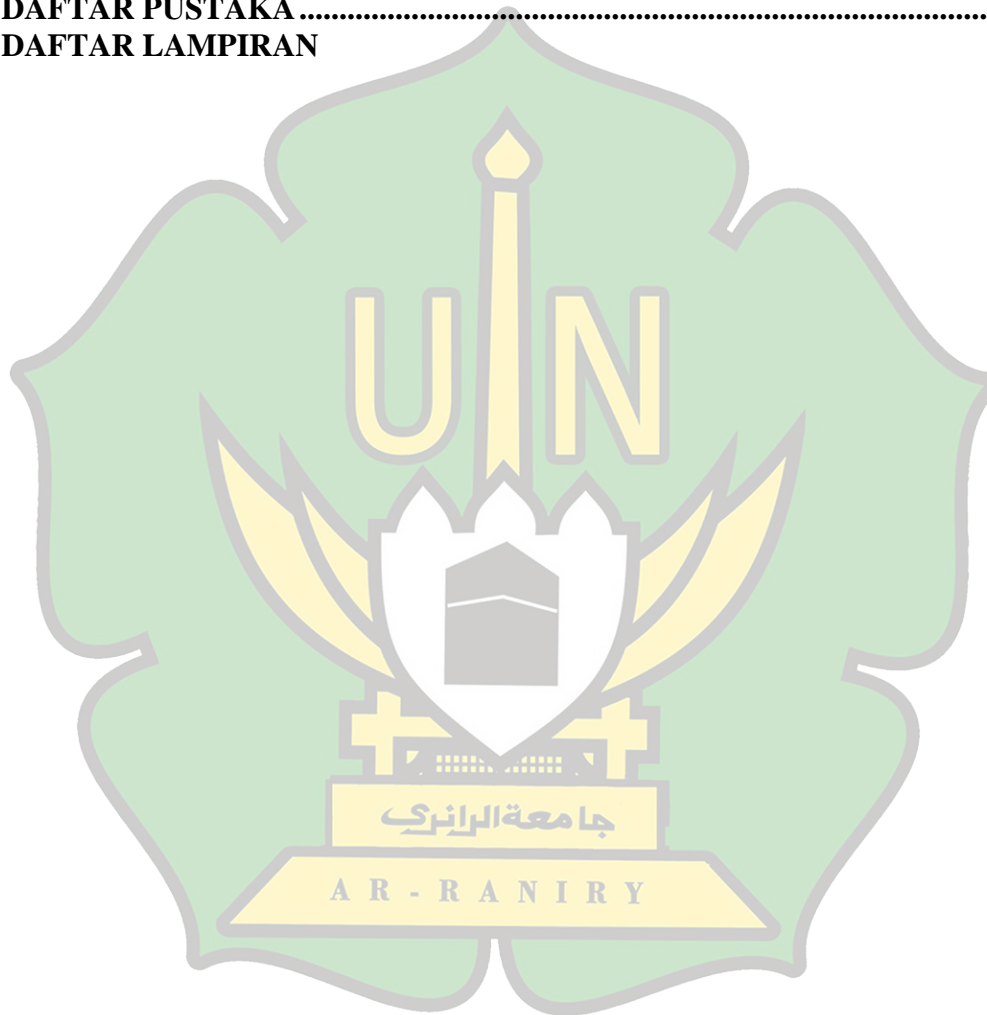
Peneliti telah berusaha dengan baik dalam penulisan proposal skripsi ini, namun penulis menyadari masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, sumbangan gagasan, kritikan, saran dan masukan cukup diharapkan peneliti demi kesempurnaan dan perbaikan skripsi ini. Akhir kata penulis berharap semoga proposal ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan pembaca. Demikian yang dapat penulis sampaikan dan atas perhatiannya penulis ucapkan terimakasih.



DAFTAR ISI

LEMBAR JUDUL	i
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	ii
PENGESAHAN PEMBIMBIN	iii
PENGESAHAN SIDANG	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR BAGAN	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR LAMPIRAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	5
1.2 Identifikasi Masalah.....	5
1.3 Rumusan Masalah.....	5
1.4 Tujuan Penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.6 Penjelasan Istilah.....	7
1.7 Metode Penelitian.....	7
1.7.1 Jenis Penelitian.....	7
1.7.2 Lokasi Penelitian.....	8
1.7.3 Sumber Data.....	8
1.7.4 Teknik Pengumpulan Data.....	9
1.7.5 Teknik Keabsahan Data.....	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	12
2.1 Penelitian Terdahulu.....	12
2.2 Kebijakan Publik.....	14
2.3 Kebijakan Bus Trans Koetaradja.....	21
2.4 Konsep Transparansi.....	22
2.5 Operasional.....	38
2.6 SOP Pengawasan Operasional.....	27
2.7 Kerangka Berfikir.....	28
BAB III GAMBARAN UMUM PENELITIAN	29
3.1 Deskripsi Umum Tempat Penelitian.....	29
3.1.1 Sejarah Dinas Perhubungan Aceh.....	30
3.1.2 Visi dan Misi Dinas Perhubungan Aceh.....	30
3.1.3 Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Aceh.....	32
3.1.4 UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradj.....	36
3.1.5 Jadwal Operasi.....	37
3.1.6 Jumlah Pengguna Trans Koetaradja.....	37
3.1.7 Rute Trans Koetaradja.....	37

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	39
4.1 Kebijakan Dinas Perhubungan Aceh dalam Penyediaan Operasional Bus Trans Koetaradja	39
4.2 Mekanisme Pembiayaan Operasional Bus Trans Koetaradja.....	59
BAB V PENUTUP.....	80
5.1 Kesimpulan.....	80
5.2 Saran.....	81
DAFTAR PUSTAKA.....	82
DAFTAR LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Rute Bus Trans Koetaradja	4
Tabel 1.2 Data Informan	8
Tabel 4.1 Jaringan Trayek (Koridor) Trans Koetaradja.....	42
Tabel 4.2 Jumlah halte Bus Trans Koetaradja	48



DAFTAR BAGAN

2.1 Bagan Kerangka Berfikir	28
4.1 Mekanisme Pembiayaan Operasional Bus Trans Koetaradja	59



DAFTAR GAMBAR

2.1 Struktur Organisasi.....	33
2.2 Rute Trans Koetaradja.....	38



DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Surat Keputusan Pembimbing	83
Lampiran 2 : Surat Permohonan Izin Penelitian dari Fakultas	84
Lampiran 3 : Surat Keterangan Sudah Melakukan Penelitian di Dinas Perhubungan Provinsi Aceh.....	85
Lampiran 4 : Daftar Pertanyaan Wawancara	86
Lampiran 5 : Dokumentasi Penelitian.....	89
Lampiran 6 : Daftar Riwayat Hidup Penulis.....	92



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pelayanan publik adalah segala kegiatan yang dilaksanakan pemerintah sebagai upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat yang bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan yang terbaik kepada masyarakat dalam rangka menciptakan kesejahteraan. Masyarakat berhak untuk mendapatkan pelayanan yang terbaik dari pemerintah karena masyarakat telah memberikan dananya dalam bentuk pembayaran pajak, retribusi dan berbagai pungutan lainnya. Sesuai dengan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2009 Tentang pelayanan Publik, bahwa masyarakat berhak mendapatkan pelayanan yang berkualitas sesuai dengan asas dan tujuan pelayanan. Tujuan utama dari pelayanan publik adalah kepuasan masyarakat karena segala sesuatu yang menjadi dan dibuat kebijakannya oleh pemerintah bersumber dari aspirasi, kebutuhan, dan kepentingan masyarakat. Pemerintah berperan untuk membuat kekuasaan agar yang telah ditetapkan dapat direalisasikan bagi kepentingan masyarakat.¹

¹Delly Indriani, Sugeng Rusmiwari, Agung Suprojo. *Pengaruh Pelayanan Publik Terhadap Kepuasan Masyarakat: Studi Kasus Izin Produksi Pangan Industri Rumah Tangga Di Kantor Badan Penanaman Modal Kota Batu*. Fakultas FISIP, Jurusan Administrasi Negara. Universitas Tribhuwana Tungadewi. Jurnal Ilmiah. Vol.6 No 2, 2017.Hal.10-11.

Selanjutnya, transportasi merupakan kebutuhan yang sangat penting akan kehidupan masyarakat Indonesia baik dari sabang sampai dengan merauke disebabkan oleh faktor antara lain: keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau dan perairan yang sebagian besar terdiri dari laut, sungai, dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilalukan melalui darat, laut, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. “Angkutan memiliki peranan sangat penting dalam proses distribusi barang, jasa, dan tenaga kerja yang semuanya menjadi inti pergerakan ekonomi kota”.²

Sesuai dengan Peraturan Gubernur Aceh Nomor 118 Tahun 2016 pasal 14 tentang “Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai tugas merumuskan, menganalisa dan menyelenggarakan kegiatan di bidang pengembangan sarana, prasarana dan angkutan, serta pengembangan dan pengintegrasian jaringan dan simpul lalu lintas untuk menciptakan transportasi darat yang aman, selamat, tertib, dan lancar”.³

Salah satu kantor yang memberikan pelayanan Transportasi Publik kepada masyarakat adalah kantor Dinas Perhubungan Provinsi Aceh bahwasanya Pemerintah Aceh masih menggratiskan biaya Bus Trans Koetaradja untuk masyarakat yang berpergian di Banda Aceh. Untuk mengoperasikan 40 unit Bus tersebut Pemerintah Provinsi menguncurkan dana Rp. 11 Miliar.

²Muhajir, Muhammad Nasir. *Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah Pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap Labi-Labi*. Jurnal Ilmiah(JIM). Vol. 2 No.4, 2017.Hal.608.

³Peraturan Gebernur Aceh Nomor 118 Tahun 2016 Pasal 14 tentang Bidang Lalu Lintas Dan Angkuta Jalan.

Bus Trans Koetaradja adalah bus angkutan umum yang sudah di operasikan selama hampir empat tahun belakangan ini. Selama pengoperasian bus tersebut pihak terkait menggratiskan biaya perjalanan untuk masyarakat yang akan berpergian menggunakan armada darat tersebut. Mengenai penyediaan bus Trans Koetaradja oleh pemerintah Aceh menyediakan prasarana serta biaya operasional yaitu dengan diadakannya angkutan massa perkotaan Trans Koetaradja yang masih di gratiskan oleh pemerintah Aceh, selain sebagai solusi transportasi perkotaan juga diharapkan mampu meningkatkan antusiasme masyarakat untuk beralih dari penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum. Maka dari itu peneliti ingin mengkaji lebih lanjut arah kebijakan yang diambil oleh dinas terkait untuk kelancaran pengoperasian semua armada Bus Trans Koetaradja.

Saat ini Bus Trans Koetaradja melayani rute pada enam koridor yang mencakup seluruh Banda Aceh dan pinggiran Aceh Besar. Bus Trans Koetaradja juga melayani rute ke Bandara Internasional Sultan Iskandar Muda dan Pelabuhan Ulee Lheue, Banda Aceh. Adapun untuk biaya operasional tiap koridor berbeda-beda untuk koridor 1, Pemerintah Aceh menguncurkan dana Rp. 3,1 Miliar, koridor 2A Rp. 2,6 Miliar, koridor 2B Rp. 1,3 Miliar, koridor 3 Rp. 2,2 Miliar, dan koridor 5 Rp. 2 Miliar.⁴

⁴Diakses dari situs https://news.detik.com/berita/d-4377003/naik-transk-gratis-pemprov-aceh-kucurkan-rp-11-m-untuk-operasional?_ga=2.1055544.86926153.1598430979-1350243401.1598430979 Pada Tanggal 26 Agustus 2020

Tabel 1.1
Rute Bus Trans Koetaradja

NO	KORIDOR	RUTE	JUMLAH BUS	ANGGARAN APBA
1	1	Pusat Kota-Darussalam	12	3,1 Miliar
2	2A	Pusat Kota-Lambaro-Blang Bintang	8	2,6 Miliar
3	2B	Pusat Kota-Pelabuhan Ule lheu	6	1,3 Miliar
4	3	Pusat Kota-Mata Ie	7	2,2 Miliar
5	5	Pusat Kota-Ule Kareng-Blang Bintang	7	2 Miliar

Sumber: Dari Dinas Perhubungan Aceh 2020

Biaya tersebut dipakai untuk operasional armada, dari awak kendaraan (sopir) penggantian suku cadang yang sifatnya besar, seperti: mengganti ban, kaca yang pecah, dan bahan bakar minyak (BBM) serta kebutuhan lainnya. Jadi, anggaran untuk tahun 2019 yaitu Rp.11 Miliar angka ini naik dibandingkan tahun lalu karena tahun ini ada penambahan 10 armada.⁵

Transportasi umum Bus Trans Koetaradja dioperasikan untuk menata kota yang lebih baik dan layak untuk kemajuan di bidang destinasi wisata, dan juga untuk pemasukan pendapatan asli daerah (PAD) apabila dikemudian hari dilakukan sistem pembayaran selama pengoperasian Bus Trans Koetaradja tersebut.

Dengan adanya latar belakang tersebut, maka peneliti tertarik untuk mengkaji tentang **“Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh Dalam Penyediaan Operasional Transportasi Bus Trans Koetaradja”**.

⁵Diakses dari situs <https://news.detik.com/berita/d-4377003/naik-transk-gratis-pemprov-aceh-kucurkan-rp-11-m-untuk-operasional? ga=2.1055544.86926153.1598430979-1350243401.1598430979> Pada Tanggal 26 Agustus 2020

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, identifikasi masalah pada penelitian ini adalah moda transportasi umum sangat diperlukan untuk memudahkan pelayanan untuk publik maka peran dari dinas perhubungan sangat diperlukan untuk membuat kebijakan-kebijakan maupun terobosan-terobosan baru untuk pelayanan yang diberikan kepada pengguna moda transportasi umum (Bus Trans Koetaradja).

1.3 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kebijakan Dinas perhubungan provinsi Aceh dalam penyediaan operasional transportasi bus Trans Koetaradja?
2. Bagaimana mekanisme pembiayaan operasional Bus Trans Koetaradja pada Dinas Perhubungan Provinsi Aceh?

1.4 Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui bagaimana kebijakan dinas perhubungan dalam menyediakan operasional transportasi bus Trans Koetaradja.
2. Untuk mengetahui bagaimana mekanisme pembiayaan operasional Bus Trans Koetaradja pada Dinas Perhubungan Provinsi Aceh.

1.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi dunia akademik, menjadi sebuah ilmu pengetahuan, memperluas wawasan, dan menjadi sumber untuk menulis karya ilmiah bagi peneliti lainnya.
2. Bagi dinas perhubungan, menjadi masukan dan pertimbangan bagi pemerintah untuk menentukan sebuah kebijakan dalam penyediaan operasional bus Trans Koetaradja.

3. Hasil penelitian ini dapat menjadi bahan masukan terkait dengan pertanggung jawaban pemerintah terhadap biaya operasional bus Trans Koetaradja.

1.6 Penjelasan Istilah

1. Dinas adalah bagian kantor pemerintah yang mengurus pekerjaan tertentu.
2. Operasional adalah panduan ketika akan melakukan suatu penelitian atau pekerjaan.
3. Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin.
4. Bus adalah kendaraan darat yang dirancang untuk mengangkut banyak penumpang.
5. Standar Operasional Prosedur atau disingkat SOP adalah suatu alur/cara kerja yang terstandarisasi.
6. Unit Pelaksana Teknis Daerah atau disingkat dengan UPTD adalah unit yang mempunyai tugas untuk melaksanakan sebagian teknis operasional atau kegiatan penunjang Dinas Pekerjaan Umum, Perumahan dan Kawasan Permukiman.
7. Kepala seksi atau disingkat dengan Kasi adalah pelaksana teknis yang merupakan unsur pembantu kepala di unit tertentu.
8. Koridor Trans Koetaradja adalah rute yang digunakan oleh sistem cepat angkutan massal Trans Koetaradja.

9. Proses adalah urutan pelaksanaan atau kejadian yang saling terkait yang sama sama mengubah masukan menjadi keluaran.

1.7 Metode Penelitian

1.7.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis ialah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif, penelitian kualitatif menjelaskan suatu masalah dengan batasan terperinci, pengambilan data yang benar dan akurat dari sumber dan informasi yang terpercaya. Penulis menguraikan penulisan ini dengan cari deskriptif yaitu sebagai prosedur pemecahan masalah yang dikelilingi dengan menggambarkan keadaan atau subjek penelitian (seseorang, lembaga, masyarakat dan lain-lain). Berdasarkan fakta yang ada di lapangan⁶. Sehingga hasil penelitian ini membutuhkan kedalaman analisis dari peneliti. Secara umum penelitian kualitatif dilakukan dalam bentuk tulisan maupun lisan yang diamati secara alamiah sesuai dengan keadaan yang ada di lapangan. Dalam penelitian ini objek yang akan diteliti yaitu: Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh Dalam Penyediaan Operasional Transportasi Trans Koetaradja.

1.7.2 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Provinsi Aceh. Alasan peneliti memilih objek ini karena peneliti ingin melihat sejauh mana kebijakan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan dalam hal tanggung jawab dan penyediaan operasional bagi bus Trans Koetaradja.

⁶ Nia Gusti Lestari. *Pengelolaan Transportasi Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2013-2015. Fakultas Ilmu Sosial dan Politik, Universitas Riau. Jom Fisip Volume 4 Nomor 1 Februari 2017.*

1.7.3 Data Primer dan Sekunder

a. Data Primer

“Data Primer adalah data yang diperoleh dari responden melalui konsioner, observasi, dan data hasil wawancara peneliti dengan narasumber. Dalam melakukan penelitian ini peneliti menggunakan teknis mengumpul data, dan komunikasi langsung dengan narasumber menggunakan alat untuk membantu dalam penelitian diantaranya alat tulis dan alat perekam. Untuk mendapatkan data yang tepat maka dibutuhkannya informasi yang memiliki kompetensi, dan informasi secara memadai untuk menjawab peneliti”.⁷ Data primer yang peneliti maksud ialah informasi-informasi yang dapat diperoleh secara langsung yang dilakukan dengan wawancara informan yang telah dipilih.

Tabel 1.2 Data Informan

NO	Informan	Alasan	Keterangan(Orang)
1	Kepala Dinas Perhubungan	Untuk mengetahui kebijakan dari pelayanan TransKoetaradja	1
2	Pramudi	Untuk mendapatkan informasi dari arah kebijakan Dinas Perhubungan	1
3	Pramugara	Untuk mendapatkan informasi dari arah kebijakan Dinas Perhubungan	1
4	Penumpang	Yang memanfaatkan Bus (Rute): -Pusat Kota-Darussalam: Peneliti ingin mencari data di rute ini karena mayoritas pengguna bus adalah pelajar dan mahasiswa/i - Pusat Kota-Lambaro-Blang Bintang: Peneliti ingin mencari data di rute ini karena mayoritas pengguna bus adalah orang yang berpergian kepasar Maka dari itu tentu di kedua rute ini penelit akan menemukan data yang berbeda	3

Sumber: Data di Olah Oleh Peneliti Tahun 2020

⁷Akhmad Musyafaq. *Mapping Agroekonomisistem dan Sosial Ekonomi Untuk Pembangunan Pertanian Perbatasan-Serawak Kalimantan Barat.*(Yogyakarta: Deepublish, 2014), Hal.7.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh atau yang dikumpulkan oleh orang yang melakukan penelitian dari sumber-sumber yang telah ada.⁸Selain itu juga diperoleh dari dokumen-dokumen dan arsip serta media lainnya yang dapat memberikan informasi terkait Kebijakan Dinas Provinsi Aceh Dalam Penyediaan Opreasional Transportasi bus Trans Koetaradja.

1.7.4 Teknik Pengumpulan Data

Dalam melakukan pengumpulan data penulis melakukan beberapa metode yang digunakan. Metode tersebut diantaranya:

a. Observasi

Observasi adalah mengadakan pengamatan secara langsung atau tanpa alat terhadap gejala-gejala subyek yang diselidiki baik pengamatan itu dilakukan di dalam situasi sebenarnya maupun di dalam situasi buatan, yang khusus diadakan.⁹

Data penelitian kualitatif tidak akan diperoleh dibelakang meja, tetapi harus terjun langsung ke lapangan, ke masyarakat, ke organisasi, ke komunitas. Data yang di observasi dapat berupa gambaran tentang sikap, perilaku, tindakan, keseluruhan interaksi antar manusia.¹⁰

Penulis melakukan pengamatan langsung ke lokasi penelitian guna melihat secara dekat praktik yang terjadi, yang dipergunakan sebagai data penjelas terhadap hasil wawancara.

⁸ Misbahul, Iqbal Hasan, *Analisis Data Penelitian dengan Statistik Edisi 2*. (Jakarta: PT Bumi Aksara, 2013), Hal.21.

⁹ Ashshofa Burhan. *Metodelogi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rineka Cipta, 2013), Hal.26

¹⁰ Raco, J.R. *Metode Penelitian Kualitatif Jenis, Karakteristik, dan Keunggulannya*. (Jakarta: PT Grasindo, 2010), Hal.111

b. Dokumentasi

“Dokumentasi merupakan teknik pengumpulan data melalui segala dokumen atau catatan yang berkaitan dengan responden.”¹¹ Dalam penelitian ini pengumpulan didapatkan dengan melihat jurnal, buku, qanun, perundang-undangan dan dokumentasi lainnya yang berkaitan dengan Kebijakan Dinas Provinsi Aceh dalam Penyediaan Oprasional Transportasi Bus Trans Koetaradja.

c. Wawancara

“Wawancara adalah proses penting dalam mendapatkan informasi yang berhubungan dengan fakta, kepercayaan, perasaan, keinginan dan sebagainya yang diperlukan untuk memenuhi tujuan penelitian. Wawancara mengharuskan kedua belah pihak baik peneliti maupun subjek kajian bertemu dan berinteraksi langsung agar dapat mencapai tujuan dan data yang akurat”¹²

1.7.5 Teknik Pemeriksaan Keabsahan Data

Adapun teknik pemeriksaan keabsahan data terbagi 4 yaitu¹³:

1. Kekeliruan pemahaman dan implementasi triangulasi akibat hadirnya penilaian seorang ahli pakar (*expert judgment*) termasuk dalam pola kesalahan yang paling sering terjadi. Dalam konteks ini, mahasiswa sering menghadirkan

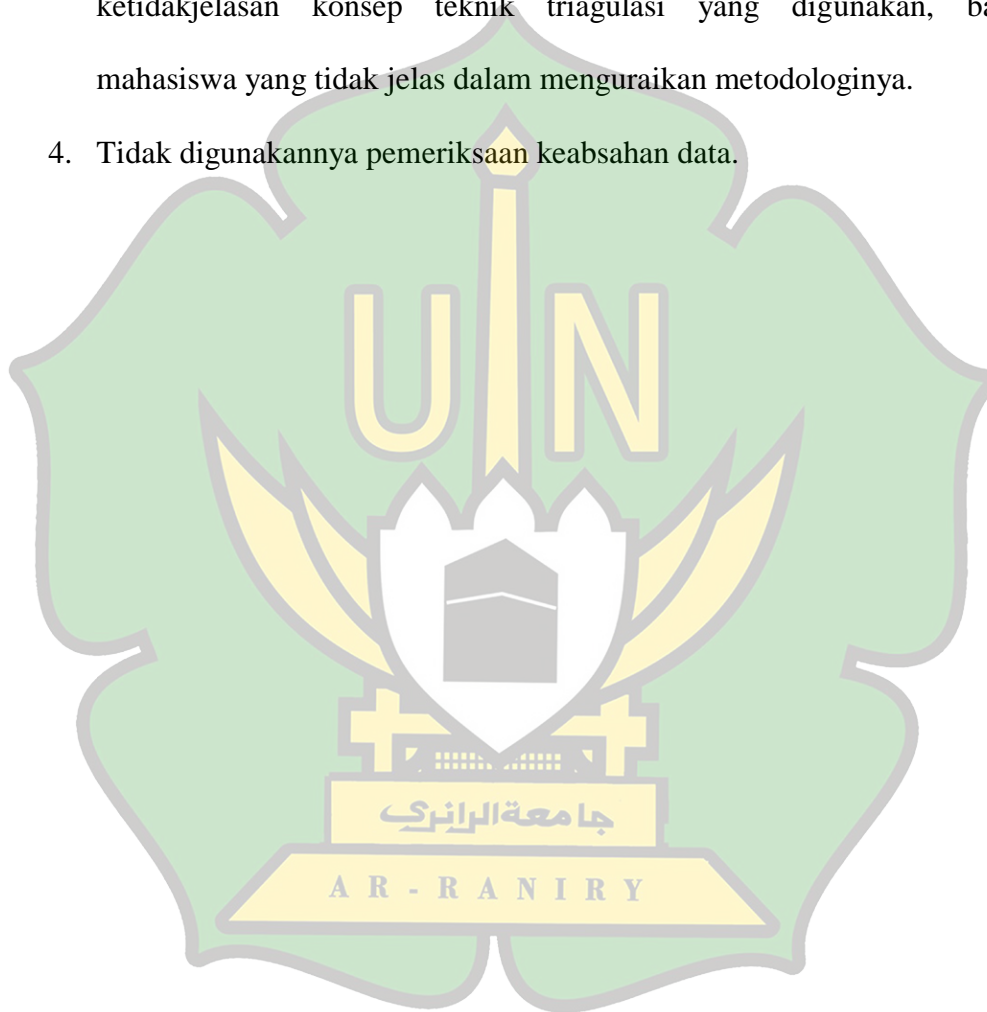
¹¹Nasution.*Metodologi Research Penelitian Ilmiah*.(Jakarta: Bumi Aksara,2003), Hal: 143.

¹²Mita Rosaliza. 2015.*Wawancara Sebuah Interaksi Komunikasi Dalam Penelitian Kualitatif*. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Riau.Jurnal Ilmu Budaya Volume 11 Nomor 2 Februari 2015. Hal: 71.

¹³Djam'an Santori dan Aan Komariah.*Metodologi Penelitian Kualitatif*. (Bandung:Alfabeta,2017), Hal.327-328.

seseorang atau orang yang dianggap ahli di bidang tertentu yang sesuai dengan topik kajian penelitian.

2. Kekeliruan pemahaman dan implementasi triangulasi akibat ketidakmampuan mahasiswa dalam membedakan keabsahan data.
3. Kekeliruan pemahaman dan implementasi triangulasi yang dipakai akibat ketidakjelasan konsep teknik triangulasi yang digunakan, banyak mahasiswa yang tidak jelas dalam menguraikan metodologinya.
4. Tidak digunakannya pemeriksaan keabsahan data.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu ini dapat menjadi salah satu acuan peneliti dalam melaksanakan penelitian, sehingga peneliti dapat memperkaya teori yang digunakan dalam mengkaji penelitian yang dilakukan. Dengan adanya penelitian terdahulu dapat menemukan adanya perbandingan dengan penelitian yang akan dikaji pada saat ini.

Penelitian pertama Muh. Kadarisman, Aang Gunawan, Ismiyati¹⁴. Judul Jurnal *"Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta"*. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan sistem transportasi darat di Jakarta telah mampu meningkatkan kesejahteraan sosial sebagian warga masyarakat, artinya masyarakat telah merasakan dan menikmati hasil pembangunan transportasi darat di Jakarta. Selanjutnya sebagian yang lain dari masyarakat Jakarta belum secara maksimal merasakan dampak positif atas kebijakan sistem transportasi darat tersebut di karenakan kemacetan yang hampir merata di seluruh wilayah Jakarta sehingga menimbulkan pencemaran udara yang cukup tinggi, dan terhambat aktifitas ekonomi serta kesejahteraan sosial pun turut melemah.

¹⁴Muh. Kadarisman, Aang Gunawan, Ismiyanti. 2015. Implementasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTransLog)-Volume 02 Nomor 1, Maret 2015*.

Penelitian kedua. Sofi Wahyu Ningrum, Slamet Muchsin, Roni Pindahanto Widodo. Judul jurnal “*Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Dalam Bidang Transportasi Umum Perkotaan*”. Hasil dari penelitian menjelaskan bahwa secara keseluruhan kinerja pelayanan dinas perhubungan kota malang dalam bidang transportasi umum perkotaan sudah terlaksana namun masih belum bisa mengoptimalkan pelayanan publik karena masih terdapat beberapa kekurangan yang terbagi atas 2 faktor yaitu: faktor pendukung secara internal yakni kemampuan dan kualitas aparatur, sarana dan prasarana yang mendukung serta meningkatnya responsivitas masyarakat dan kerjasama dengan kepolisian. Adapun faktor penghambat secara internal kurangnya pengawasan terhadap transportasi angkutan jalan dengan meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi maka dari itu perlunya kebijakan pemerintah agar dapat menanggulangi permasalahan transportasi darat yang ada di kota Malang.¹⁵

Penelitian Ketiga Novy Setia Setiawan, Mi’rojul Huda. Judul jurnal “*Kebijakan Revitalisasi Sistem Transportasi Publik Sebagai Langkah Antisipasi Kemacetan Total Di Kota Malang*”. Hasil dari penelitian bertujuan untuk menformulasikan sistem transportasi publik sebagai langkah antisipatif kemacetan total di kota malang. Kemacetan merupakan sebuah permasalahan yang cukup besar karena itu perlunya *responsive* cepat dari pemerintah karena kebijakan revitalisasi sektor publik di kota malang sudah selangkah menjadi sebuah

¹⁵Sofi Wahyu Ningrum, Slamet Muchin, Roni Pindahanto Widodo. *Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas perhubungan Dalam Bidang Transportasi Umum dan Perkotaan*. Jurnal Respon Publik. Vol.13, 2019 Hal.53-61.

kebijakan yang perlu ditangani dengan serius dalam rangka mengantisipasi kemacetan yang lebih parah di masa yang akan datang.¹⁶

Berdasarkan penelitian terdahulu di atas terdapat beberapa persamaan dengan penelitian sekarang yaitu: persamaan ketiga penelitian tersebut sama-sama menggunakan penelitian kualitatif dan deskriptif. Pada penelitian Muh. Kadarisman, Sofi Wahyu Ningrum, Novy Setia Setiawan terdapat persamaan dalam meneliti tentang kebijakan dinas perhubungan dalam perkotaan. Perbedaan ketiga penelitian terdahulu dengan penelitian ini adalah mengenai tempat penelitian sehingga akan membedakan hasil dari penelitian terdahulu dengan penelitian yang ada di dinas perhubungan Aceh.

2.2 Kebijakan Publik

Kebijakan publik dapat didefinisikan sebagai serangkaian kegiatan yang sadar, terarah, dan terukur yang dilakukan oleh pemerintah yang melibatkan para pihak yang berkepentingan dalam bidang-bidang tertentu yang mengarah pada tujuan tertentu. Sehingga untuk efektivitas kebijakan publik diperlukan kegiatan sosialisasi, pelaksanaan dan pengawasan kebijakan.¹⁷

Sedangkan menurut William N. Dunn, Kebijakan Publik (Public Policy) adalah Pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektif yang

¹⁶Novy Setia Yunas, Mi'rojul Huda.2017. Kebijakan Revitalisasi Sistem Transportasi Publik Sebagai Langkah Antisipatif Kemacetan Total Di Kota Malang.*Jurnal Ilmu Pemerintahan*.2540-8674.

¹⁷Abdullah Ramdhani, Muhammad Ali Ramdhani. 2017, *Konsep Umum Kebijakan Publik*, Jurnal Publik. Hal.3

saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah.¹⁸

a. Teori dan Proses Kebijakan Publik

Teori dan proses kebijakan publik memiliki definisi yang tidak hanya menekankan pada hal-hal yang diusulkan pemerintah, tetapi juga mencakup arah tindakan yang diakalkan oleh pemerintah. Menurut James Anderson (1963), adalah sah bagi seorang ilmuwan politik memberikan saran-saran kepada pemerintah ataupun pemegang otoritas pembuat kebijakan agar kebijakan yang dihasilkannya mampu memecahkan persoalan dengan baik.

Sifat kebijakan publik sebagai arah tindakan dapat dipahami secara lebih baik apabila konsep ini diperinci menjadi beberapa kategori, antara lain tuntutan kebijakan, keputusan kebijakan, pernyataan kebijakan, hasil kebijakan, dan dampak kebijakan. Dengan mengacu pada tahap-tahap kebijakan yang ditawarkan Jones dan beberapa ahli lainnya, domain kebijakan publik meliputi penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi, dan penilaian kebijakan.

Pemahaman akan sifat kebijakan dan perilaku pengambilan kebijakan akan dapat membantu dalam mendekati dan berinteraksi dengan para pengambil kebijakan. Maka akan mampu memahami kekuatan, kelemahan dan kekhawatiran mereka serta mampu pula mengidentifikasi cara-cara terbaik untuk mengambil sebuah kebijakan

¹⁸William N. Dunn. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. (Yogyakarta: Gajah Mada University, 2013), Hal.132

Analisa kebijakan publik sangat berguna dalam merumuskan ataupun mengimplementasikan kebijakan publik. Teori-teori dalam analisis kebijakan publik pada akhirnya dapat digunakan untuk mengembangkan kebijakan publik yang abik pada masa yang akan datang.

b. Pentingnya Kebijakan Publik

Kebijakan umumnya digunakan untuk memilih dan menunjukkan pilihan terpenting untuk mempererat kehidupan baik dalam kehidupan organisasi pemerintahan maupun privat. Kebijakan sebuah ketetapan berlaku dan dicirikan oleh perilaku yang konsisten serta berulang, baik dari yang membuatnya maupun yang menaatinya (yang terkena kebijakan). Adapun kebijakan publik merupakan rangkaian pilihan yang lebih kurang saling berhubungan (termasuk keputusan-keputusan yang tidak bertindak) yang dibuat oleh badan dan pejabat pemerintah.

c. Fungsi Filsafat Kebijakan

Dalam filsafat kebijakan memperkenalkan konsep pemerintahan dalam masyarakat yang puralistis, seperti Indonesia dan Amerika Serikat dengan teori Brokerism. Teori Brokerism beranggapan bahwa masyarakat terdiri atas beberapa kelompok kepentingan (interst-group) dan pemerintah “sebagai alat perekat” serta memiliki pegangan yang kuat dari semua unsur kelompok kepentingan itu menjadi suatu kekuatan yang terintegrasi.

d. Kewajiban Partisipasi Masyarakat dalam Penyusunan Kebijakan

Melihat fungsi dari kebijakn, partisipasi masyarakat wajib dalam penyusunan kebijakan di sebuah negara demokrasi. Dalam kontek otonomi daerah, partisipasi masyarakat dijamin melalui undang-undang No. 32/2004

tentang pemerintah daerah. Pada pasal 45 disebutkan bahwa anggota DPRD mempunyai kewenangan menyerap, menampung, menghimpun dan menindaklanjuti aspirasi masyarakat. Pasal 139 menegaskan bahwa masyarakat berhak memberikan masukan secara lisan atau tulisan dalam rangka penyiapan atau pembahasan rancangan peraturan daerah, agar kebijakan publik memenuhi rasa keadilan dan tidak menimbulkan kontroversi di masyarakat. Oleh karena itu, perumusan kebijakan publik dimulai dari dan oleh rakyat, serta untuk rakyat, terutama di sebuah negara demokrasi.¹⁹

e. Model-Model Perumusan Kebijakan

Membuat atau merumuskan kebijakan bukanlah suatu proses yang sederhana dan mudah. Hal ini disebabkan banyak faktor atau kekuatan-kekuatan yang berpengaruh terhadap proses pembuatan kebijakan tersebut. Suatu kebijakan dibuat bukan semata-mata untuk kepentingan politis tetapi justru untuk meningkatkan kesejahteraan hidup anggota masyarakat secara keseluruhan. Perumusan kebijakan akan lebih mudah dimengerti apabila menggunakan suatu model atau pendekatan tertentu. Oleh karena itu, beberapa ahli mengembangkan model-model perumusan kebijakan untuk mengkaji proses perumusan kebijakan agar lebih mudah dipahami. Dengan demikian, pembuatan model-model perumusan kebijakan digunakan untuk lebih menyederhanakan proses perumusan kebijakan yang berlangsung secara rumit tersebut.

f. Jenis jenis kebijakan publik

1. Kebijakan substantif VS kebijakan Prosedural

¹⁹Sahya Anggara.. *Kebijakan Publik*. (Bandung:Alfabeta, 2018) ,Hal.15-25

Kebijakan substantif adalah kebijakan yang hanya dapat dilakukan dan diputuskan oleh pembuat kebijakan. Kebijakan substantif mampu melihat bagaimana kondisi Indonesia untuk kedepannya seperti kebijakan yang menghasilkan keuntungan dan kerugian maupun biaya dan manfaatnya bagi masyarakat langsung. Sedangkan kebijakan prosedural yaitu melanjutkan bagaimana kebijakan substantif itu dapat berjalan dengan semestinya.

2. Kebijakan distributif VS Kebijakan regulatori VS kebijakan re-distributif.

Kebijakan distributif menyangkut distribusi pelayanan atau kemanfaatan pada masyarakat atau segmen masyarakat tertentu atau individu. Kebijakan ini hanya dapat diberikan untuk sekelompok orang tertentu. Kebijakan regulatori adalah kebijakan yang berkaitan dengan adanya suatu larangan atau peraturan yang wajib dipatuhi oleh masyarakat. Sedangkan kebijakan re-distributif adalah kebijakan yang mengatur alokasi kekayaan, pendapatan, pemilikan atau hak-hak diantara berbagai kelompok dalam masyarakat.

3. Kebijakan Material dan Simbolik.

Kebijakan material kebijakan yang memberikan keuntungan yang nyata bagi penerima. Sedangkan kebijakan simbolik adalah kebalikan dari kebijakan material. Kebijakan ini tidak memberikan manfaat secara langsung kepada masyarakat.

4. Kebijakan barang umum VS Kebijakan barang privat

Kebijakan barang umum ialah kebijakan yang dapat dirasakan bersama oleh seluruh masyarakat tanpa pengecualian. Sedangkan kebijakan barang

privat adalah kebijakan yang sebenarnya bersifat umum, akan tetapi hanya dapat dirasakan oleh batasan orang.²⁰

Berdasarkan dari beberapa penjelasan di atas mengenai jenis jenis kebijakan, terdapat satu jenis kebijakan yang akan peneliti lakukan yaitu kebijakan barang umum. Kebijakan barang umum berkaitan dengan kebijakan yang dibuat untuk memudahkan kegiatan seluruh masyarakat tanpa adanya pengecualian.

g. Kriteria Penentuan Kebijakan Publik

Menurut Said Zainal Abidin, tidak semua kebijakan publik mempunyai prioritas yang sama untuk diproses. Hal tersebut ditentukan oleh proses penyaringan melalui serangkaian kriteria. Berikut ini kriteria yang dapat digunakan dalam menentukan kebijakan:

- 2 Efektivitas, mengukur suatu alternatif sasaran yang dicapai.
- 3 Efisien, dana yang digunakan harus sesuai dengan tujuan yang dicapai.
- 4 Cukup, suatu kebijakan dapat mencapai hasil yang diharapkan dengan sumber daya yang ada.
- 5 Adil.
- 6 Terjawab, kebijakan dibuat agar dapat memenuhi kebutuhan suatu golongan atau suatu masalah tertentu dalam masyarakat.²¹

²⁰*Ibid.* Hal. 21

²¹*Ibid.* Hal. 40

h. Tahapan Penyusunan Agenda Kebijakan Publik

Penyusunan agenda adalah sebuah fase dan proses yang sangat strategis dalam realitas kebijakan publik. Dalam proses inilah memiliki ruang untuk memaknai apa yang disebut sebagai masalah publik dan prioritas dalam agenda publik dipertarungkan. Isu kebijakan sering disebut juga sebagai masalah kebijakan. Penyusunan agenda kebijakan harus dilakukan berdasarkan tingkat urgensi dan esensi kebijakan, juga keterlibatan stakeholder.

i. Evaluasi Kebijakan Publik

Evaluasi kebijakan dapat dikatakan sebagai kegiatan yang menyangkut estimasi atau penilaian kebijakan yang mencakup substansi, implementasi dan dampak. Dalam hal ini, evaluasi dipandang sebagai suatu kegiatan fungsional. Artinya, evaluasi kebijakan tidak hanya dilakukan pada tahap akhir saja, melainkan dilakukan dalam seluruh proses kebijakan. Dengan demikian, evaluasi kebijakan bisa meliputi tahap perumusan masalah-masalah kebijakan, program-program yang diusulkan untuk menyelesaikan masalah kebijakan, implementasi, maupun tahap dampak kebijakan.

2.3 Kebijakan Bus Trans Koetaradja

Sebagai langkah untuk meningkatkan pelayanan angkutan dalam kota Banda Aceh, Pemerintah Aceh melalui dinas Perhubungan Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh merencanakan adanya angkutan massal berbasis jalan, yaitu Bus Trans Koetaradja.

Dinas Perhubungan Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh menyatakan bahwa maksud dan tujuan kebijakan Bus Trans Koetaradja adalah sebagai berikut:²²

- a. Mengatasi permasalahan transportasi perkotaan seperti kemacetan, kesemrawutan parkir, kecelakaan lalu lintas dan polusi;
- b. Meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk secara massal dan nyaman;
- c. Menunjang pergerakan sumber daya untuk pertumbuhan ekonomi;
- d. Mewujudkan Kota Banda Aceh sebagai Kota Hijau;

2.4 Konsep Transportasi

2.4.1 Pengertian Transportasi

Transportasi atau pengangkutan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Suatu transportasi dikatakan baik apabila waktu perjalanan cukup cepat dan tidak mengalami kecelakaan, frekuensi pelayanan cukup, serta aman (bebas dari kemungkinan kecelakaan) dan kondisi pelayanan yang nyaman.²³ Menurut Ofyar Z Tamin Transportasi diselenggarakan dengan tujuan:

1. Mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur.

²²Dinas Perhubungan Komunikasi Informasi dan Telematika Aceh, 2016. *Kebijakan Bus Trans Koetaradja, Banda Aceh*.

²³Wahyu Indra Prambudi. 2018, *Analisis Perbandingan Biaya Moda Transportasi Pribadi Dengan Moda Transportasi Umum (Bus Trans Sidoarjo) Di Kota Sidoarjo*. Hal. 6-9

2. Memadukan transportasi lainnya dalam suatu kesatuan sistem transportasi nasional.
3. Menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan untuk menunjang pemerataan pertumbuhan dan stabilitas serta sebagai pendorong, penggetak dan penunjang pembangunan nasional. Menurut Utomo Moda transportasi terbagi atas tiga jenis moda, yaitu:

1. Transportasi darat: kendaraan bermotor, kereta api, gerobak yang ditarik oleh hewan (kuda, sapi, kerbau), atau manusia. Moda transportasi darat dipilih berdasarkan faktor-faktor:

- a) Jenis dan spesifikasi kendaraan
- b) Jarak perjalanan
- c) Tujuan perjalanan
- d) Ketersediaan moda
- e) Ukuran kota dan kerapatan permukiman
- f) Faktor sosial-ekonomi

2. Transportasi air (sungai, danau, laut): kapal, tongkang, perahu, rakit.
3. Transportasi udara: pesawat terbang.

2.4.2 Fungsi transportasi **R - R A N I R Y**

Transportasi (pengangkutan) memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan pengembangan ekonomi dalam suatu bangsa. Adapun tujuan pengembangan ekonomi yang bisa diperkenankan oleh jasa transportasi adalah:

7. Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang usaha dan daerah.

8. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri dan pemerintah.
9. Mengembangkan industrial nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensupply pasaran dalam negeri.
10. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

2.4.3 Pengertian Transportasi Darat

Menurut warpani ia menjelaskan transportasi darat ialah terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Transportasi darat sering dianggap identik dengan transportasi yang ada di jalan raya.²⁴

Berdasarkan penjelasan di atas dapat disimpulkan transportasi darat ialah sebuah sarana yang dapat bergerak atau menggerakkan, pindah memindahkan dari satu tempat menuju tempat yang lain yang berada di jalan raya dan dapat digunakan oleh khalayak orang ramai.

2.5 Operasional

1. Pengertian Operasional

Operasional merupakan seperangkat petunjuk yang lengkap tentang apa yang harus diamati (observasi) dan bagaimana juga mengukur suatu variabel ataupun konsep definisi operasional tersebut dan dapat membantu kita untuk mengklasifikasikan gejala di sekitar ke dalam kategori khusus dari suatu variabel. Hermawan mengartikan operasional adalah penjelasan bagaimana kita dapat mengukur variabel. Pengukuran tersebut dapat dilakukan dengan angka-angka

²⁴Suwardjoko Warpani, *Merencanakan Sistem Perangkutan* (Bandung:Penerbit ITB, 1990). Hal.20.

maupun atribut-atribut tertentu. Operasional suatu pengelolaan yang dilakukan secara menyeluruh terhadap unsur seperti tenaga kerja, mesin, bahan mentah, peralatan, dan produk yang menjadikan komoditi yang nantinya akan dijual pada konsumen”.²⁵ Menurut Harahap terdapat 2 indikator biaya Operasional yaitu sebagai berikut:

- a. Biaya penjualan, adalah seluruh biaya-biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan penjualan sampai barang itu berada di tangan konsumen, seperti biaya pengiriman, pajak-pajak yang berkaitan dengan penjualan, promosi, dan gaji tenaga penjual.
- b. Biaya umum dan administrasi, adalah biaya yang dikeluarkan untuk kegiatan di luar kegiatan penjualan seperti kegiatan administrasi, kegiatan personalia, dan umum. Misalnya gaji pegawai bagian umum (yang bukan barang produksi, pemasaran), air, telepon, pajak, iruan, dan biaya kantor”.²⁶

2. Biaya Operasional Angkutan Umum

Karakteristik lain yang diharapkan operator angkutan umum antara lain sebagai berikut:²⁷

1. Biaya investasi dan pemeliharaan angkutan umum yang meliputi biaya pengadaan sarana, biaya perijinan trayek, biaya pajak kendaraan, biaya perawatan dan penggantian suku cadang

²⁵Akhmadrandy Ibrahim. “Analisis Implementasi Manajemen Kualitas Dari Kinerja Operasional Pada Industri Ekstraktif Di Sulawesi Utara”. Vol 4 No.2, 201, Hal.861.

²⁶Gusganda Suria Manda. “Pengaruh Pendapatan dan Biaya Oprasional Terhadap Laba Bersih.”. Jurnal Ekonomi dan Bisnis. Vol. 8 No. 1,2018, Hal 19-33.

²⁷Muhajir, Muhammad Nasir. “Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap Labi-labi (Studi Kasus :Terminal Keudah-Darussalam)”. Vol.02 No.4,2017. Hal.610.

kendaraan sehingga kendaraan tersebut selalu berada pada kondisi layak pakai.

2. Biaya mobilitas yang meliputi biaya yang dikeluarkan selama angkutan tersebut beroperasi pada wilayah pelayanan.
3. Keuntungan yang berkaitan dengan manajemen keuangan penyedia angkutan umum yang meliputi perolehan pendapatan dari hasil pengoperasian.

Berdasarkan penjelasan di atas poin-poin tersebut menjelaskan dua elemen penting. Pertama finansial dan kedua operasional kendaraan. Sesuai dengan lingkup studi maka penelitian ini lebih fokus pada elemen yang kedua yaitu operasional kendaraan umum.

3. Standar Operasional Pelaksanaan (SOP)

Standar Operasional Prosedur (SOP) merupakan bagian dari peraturan yang tertulis yang memiliki fungsi sebagai pengontrol tingkah laku anggota organisasi. Dengan bahasa lain, SOP juga diartikan sebagai sarana untuk menghindari adanya *misscommunication*, konflik, dan permasalahan pekerjaan dalam organisasi. Sebagian ahli mengatakan SOP ialah sebagai tonggak dari pelaksanaan administrasi perkantoran demi mencapai tingkat kepuasan pada pelayanan. Terdapat empat jenis SOP dalam sebuah instansi yaitu SOP berdasarkan sifat kegiatan yang terdiri dari SOP Teknis dan SOP Administratif, SOP berdasarkan Cakupan dan Besaran Kegiatan yang terdiri dari SOP Makro dan SOP Mikro, SOP berdasarkan cakupan dan Kelengkapan Kegiatan yang

terdiri dari SOP final dan SOP Parsial, dan yang terakhir adalah SOP berdasarkan Cakupan dan Jenis Kegiatan yang terdiri dari SOP Generik dan SOP Spesifik.²⁸

Dalam penelitian ini SOP yang dicantumkan dan berkenaan dengan judul penelitian ialah SOP Teknis. SOP Teknis adalah SOP yang merupakan suatu prosedur yang sangat rinci dari kegiatan yang dilakukan oleh satu orang aparatur atau pelaksana dengan satu peran atau jabatan. Setiap prosedur diuraikan dengan sangat teliti sehingga tidak ada kemungkinan variasi lain. SOP teknis biasanya dilakukan oleh satu orang atau satu kesatuan tim kerja. SOP Teknis berisi tentang langkah-langkah detail dalam melaksanakan pekerjaan.²⁹ Berikut adalah SOP Pengawasan Operasional:

2.6 SOP Pengawasan Operasional

Standar Operasional pengawasan operasional pengawasan terdiri dari:³⁰

- 1) Ka. UPTD memerintahkan Kepada Kepala Seksi Pelayanan untuk dapat menugaskan pengawas lapangan dan mengawasi kendaraan yang beroperasi pada setiap koridor.
- 2) Kasi Pelayanan menugaskan pengawas lapangan agar dapat memantau kendaraan yang beroperasi pada setiap koridor, dan melakukan pemantauan di setiap halte sehingga jadwal bus menjadi teratur.
- 3) Pengelola Usaha Angkutan melakukan pemantauan kendaraan bus yang beroperasi untuk dilaporkan ke Kasi Angkutan Massal.

²⁸Rifka, *Step by Step Lancar Membuat SOP* (Depok:HutaMedia, 2017),Hal.7-12

²⁹*Ibid.Hal.11*

³⁰Diakses dari situs <https://dishub.acehprov.go.id/standar-operasional-prosedur/> pada tanggal 14 September 2020

- 4) Kepala seksi Pelayanan menerima data hasil lapangan dari pengawas lapangan yang selanjutnya akan dilaporkan kepada Ka. UPTD
- 5) Ka. UPTD Menerima data hasil lapangan.

2.7 Kerangka Berpikir

Kerangka berpikir dalam proposal penelitian kualitatif adalah sebuah alur pikir yang sementara atau proses dari penelitian yang akan dilaksanakan. Dalam kerangka berpikir sudah termasuk didalamnya kajian pustaka, konsep, dan landasan teoritik yang menggambarkan kejadian secara teratur.³¹ Dengan demikian, sebelum melakukan penelitian dirumuskan terlebih dahulu kerangka berpikir sebagai dasar dalam penelitian.



³¹Wayan Suwendra, *Metodelogi Penelitian Kualitatif* (Bandung:NilaCakra,2018), Hal.141.

BAB III

GAMBARAN UMUM PENELITIAN

3.1. Deskripsi Umum Tempat Penelitian

3.1.1 Sejarah Dinas Perhubungan Aceh

Sampai dengan tahun 1983 dengan nama Kantor Inspeksi LLAJ yang pada saat itu di pimpin oleh Bapak Siregar, H.Muzailin yang mempunyai tugas melayani perizinan angkutan umum, pengujian kendaraan bermotor, pengoperasian jembatan dan terminal. untuk jembatan dan terminal timbang yang beroperasi saat itu adalah Jembatan Timbang Lambaro, simpang Rima, Lamno, Meulaboh, Minuran-Kuala Simpang, Seumadam. sedangkan untuk LLASDP merupakan UPTD yang tunduk kepada kantor inspeksi LLASDP Medan. Pada Tahun 1989 Kantor Inspeksi LLAJ dirubah menjadi Kanwil Departemen Perhubungan Propinsi D.I.Aceh. ini merupakan gabungan dari Kanwil Ditjen Perhubungan Darat, Kawil Ditjen Perhubungan Laut Dan Lanwil Ditjen Perhubungan Udara. Sebelumnya Kanwil Ditjen Perhubungan Udara dan Kawil Ditjen Perhubungan Laut Berkedudukan di Kota Medan. Kanwil Departemen Perhubungan Propinsi D.I.Aceh pertama kali dipimpin oleh Bapak Drs Soefrien Sjoekoer. Tugas pokok dan fungsi dari Kanwil Departemen Perhubungan Propinsi D.I. Aceh sendiri meliputi pembinaan, pengaturan, perencanaan dan pengawasan sub sektor perhubungan darat, laut dan udara serta pengelolaan Bandar Udara dan Pelabuhan Laut. Saat Otonomi Daerah Diberlakukan Pada Tahun 2000, Kanwil Departemen Perhubungan Propinsi D.I Aceh yang tunduk kepada Menteri

Perhubungan berubah namanya menjadi Dinas Perhubungan Propinsi NAD dan tunduk kepada Gubernur. Dinas Perhubungan Provinsi NAD, pertama kali dipimpin oleh Bapak Ir. Ridwan Husin, dengan tugas-tugas pokok dan fungsi yang dijalankan masih sama pada saat Kanwil Perhubungan Provinsi D.I. Aceh. Restrukturisasi perangkat daerah kembali ditinjau ulang dengan keluarnya Qanun Aceh Nomor 13 Tahun 2016 Tentang Pembentukan Dan Susunan Perangkat Aceh, Dinas Perhubungan Aceh Tipe A menyelenggarakan Urusan Pemerintahan bidang perhubungan. Struktur organisasi ini berlaku efektif sejak berlakunya Peraturan Gubernur Aceh Nomor 118 Tahun 2016 Tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas, Fungsi Dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Aceh. .

Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh dipisah menjadi dua Dinas baru. Dan salah satunya adalah terbentuknya Dinas baru sebagai Dinas Perhubungan Aceh.³²

3.2. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Aceh

Setiap organisasi pastinya memiliki visi dan misi demi mengkokohkan sebuah instansi. Visi dan misi bertujuan agar segala aktivitas yang akan dilaksanakan oleh suatu instansi dapat terukur dengan baik. Visi dan misi memiliki makna tersendiri. Menurut KBBI, visi adalah daya lihat. Sedangkan dalam arti luasnya, visi merupakan gambaran tentang masa depan (*future*) yang realistis dan ingin diwujudkan dalam kurun waktu tertentu. Adapun misi ialah

³²Diakses pada dari situs <https://dishub.acehprov.go.id/profil/sejarah/> pada tanggal 14 september 2020

suatu penjabaran dari visi dalam bentuk perumusan tugas, kewajiban, dan rencana tindakan yang dijadikan tonggakan dalam mewujudkan visi.³³

a. Visi:

- 1) Terwujudnya Visi Gubernur Aceh sektor Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telematika.
- 2) Terwujudnya pelayanan perhubungan dan komunikasi yang handal (aman, selamat, nyaman, tepat waktu, terpelihara, cukup, luas akses, dan jangkauan). Berdaya saing (efisien, harga terjangkau, ramah lingkungan, berkelanjutan, profesional, mandiri, produktif), dan memberi nilai tambah (ekonomi)

b. Misi:

- 1) Menyelenggarakan sebagian urusan Pemerintah Aceh di bidang perhubungan, komunikasi, informasi, dan telematika secara profesional.
- 2) Menghubungkan dan mengkomunikasikan wilayah atau teritorial Aceh dan manusia baik secara fisik (hard) maupun non fisik (soft).
- 3) Menetapkan kebijakan teknis, perencanaan, penyelenggaraan, pemulihan, pemantapan sistem perhubungan dan komunikasi.

³³Imam Machali dan Ara Hidayat, *The HANDBOOK of EDUCATION MANAGEMENT Teori dan Praktik Pengelolaan Sekolah/Madrasah di Indonesia*. (Jakarta: Kencana, 2018). Hal.254-262.

- 4) Melakukan pendekatan kesisteman agar unsur hardware seiring, sejalan, terpadu software dan brainware(sdm) serta pengawasan yang berintegrasi (outcome-based).
- 5) Berfikir rasional (terukur secara kuantitatif) menyeluruh/komprehensif, terpadu atau integral, mengikuti perkembangan (kontektual), antisipatif atau responsif, berkelanjutan (berkesinambungan).
- 6) Mendukung sektor pembangunan lain melalui pelayanan jasa transportasi dan komunikasi termasuk distribusi barang atau jasa, mobilitas manusia di Aceh dan di luar Aceh.

3.3. Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Aceh

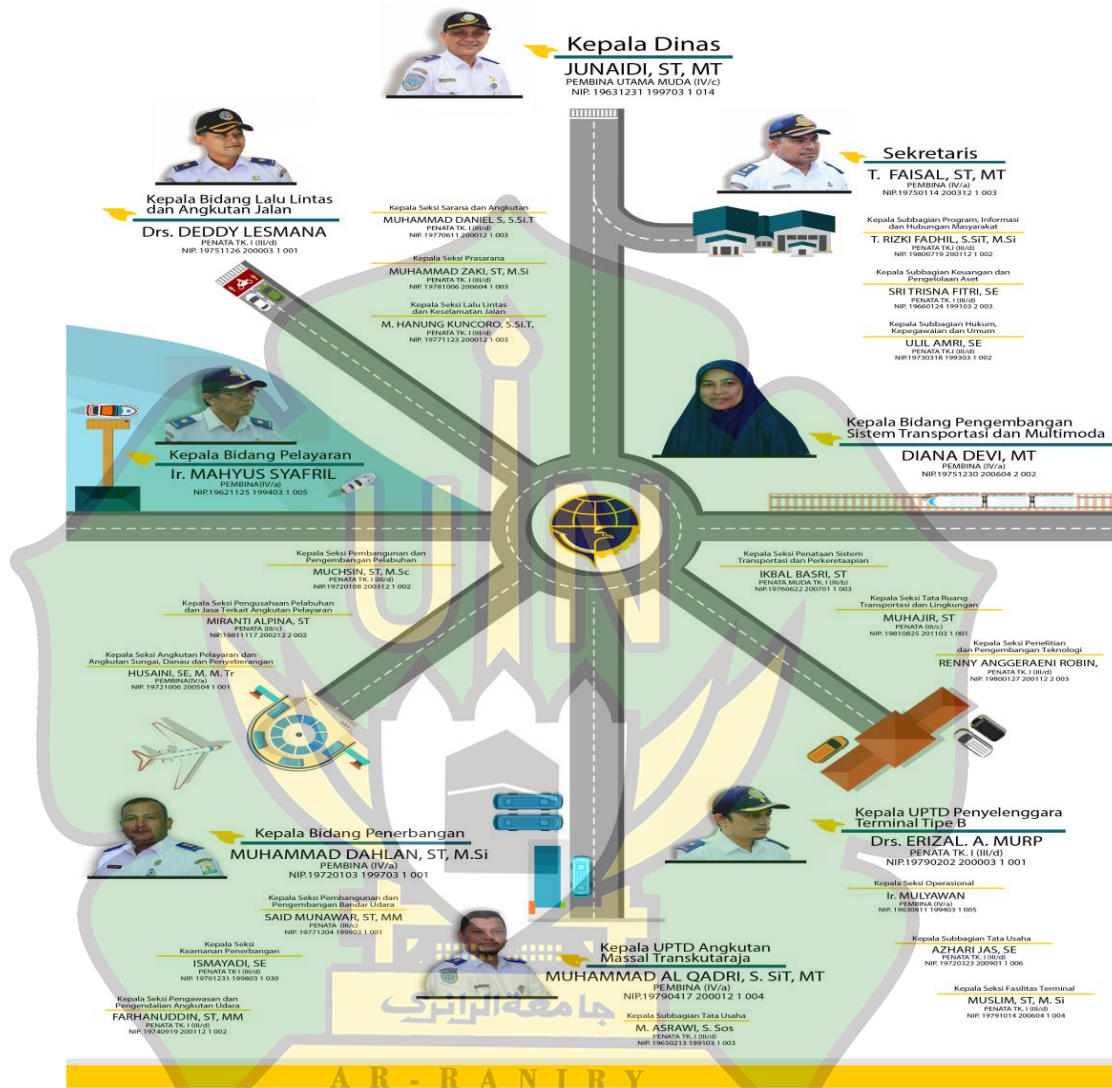
a. Struktur organisasi

Struktur organisasi dalam sebuah instansi menjadi hal yang sangat penting yang harus dimiliki oleh setiap instansi. Secara luas struktur organisasi adalah kesesuaian pembagian pekerjaan antara struktur dan fungsi, dimana terjadi penumpukan atau kekosongan pelaksanaan pekerjaan, dan ada tidaknya hubungan dan urutan diantara unit-unit kerja yang ada.³⁴ Berikut adalah struktur organisasi Dinas Perhubungan Aceh:

³⁴Hessel Nogi S. Tangkilisan, *Manajemen Publik* (Jakarta:PT Gramedia Widiasarana Indonesia,2005),Hal.283



STRUKTUR ORGANISASI DINAS PERHUBUNGAN ACEH



b. Pembagian tugas

1. Kepala Dinas

Kepala dinas mempunyai tugas melaksanakan tugas umum pemerintahan dan pembangunan di bidang perhubungan.

2. Sekretariat

Sekretariat melakukan penyusunan program, informasi dan hubungan masyarakat, pengelolaan urusan administrasi, umum, perlengkapan, peralatan, kerumahtanggaan, perpustakaan, keuangan, kepegawaian, ketatalaksanaan, hukum, perundang undangan, pelayanan administrasi di lingkungan dinas perhubungan Aceh.

3. Bidang pengembangan sistem dan Multimedia

Bidang pengembangan sistem dan Multimedia memiliki tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pengembangan Sistem dan Multimedia.

4. Bidang Lalu lintas dan Angkutan jalan

Bidang Lalu lintas dan Angkutan jalan melakukan tugas merumuskan, menganalisa, dan menyelenggarakan kegiatan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi kebijakan, pengembangan sarana dan prasana dan angkutan, serta pengembangan dan pengintegrasian jaringan dan simpul lalu lintas untuk menciptakan transportasi darat yang aman, selamat, tertib dan lancar.

5. Bidang penerbangan

Bidang penerbangan memiliki tugas yaitu merumuskan, menganalisa dan menyelenggarakan kegiatan di bidang Penerbangan yang meliputi kebijakan pembangunan Bandar Udara, pengembangan fasilitas keamanan penerbangan serta pengawasan dan pengendalian angkutan udara untuk mendukung kelancaran tugas pokok Dinas Perhubungan.

6. Bidang Pelayaran

Bidang pelayaran memiliki tugas melaksanakan penyiapan perumusan kebijakan, pelaksanaan kebijakan, serta evaluasi dan pelaporan di bidang pelayaran.

7. UPTD Angkutan Massal Trans Kotaradja

UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradja mempunyai tugas melaksanakan pengoperasian pelayanan Bus Rapid Transit Trans Koetaradja, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi feeder, Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan Perbengkelan.

8. UPTD Penyelenggara terminal Tipe B

UPTD Penyelenggara terminal Tipe B mempunyai tugas melaksanakan tugas-tugas teknis operasional dalam melaksanakan pengelolaan terminal penumpang angkutan jalan.

Berdasarkan pembagian tugas di atas terdapat satu bidang yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradja.

3.4. UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradja

1. Tugas Pokok

UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradja mempunyai tugas melaksanakan pengoperasian pelayanan Bus Rapid Transit Trans Koetaradja, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi feeder, Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan Perbengkelan.

2. Fungsi

UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradja menyelenggarakan beberapa fungsi, yaitu:³⁵

- a. Pelaksanaan operasional pelayanan dan pemeliharaan sarana dan prasarana Bus Rapid Transit Trans Koetaradja, Angkutan Sewa, Angkutan Subsidi feeder dan Angkutan Subsidi Wilayah terpencil dan jasa perbengkelan;
- b. Pelaksanaan tugas-tugas teknis operasional lain dan bidang angkutan massal; dan
- c. Pelaksanaan pelayanan administrasi ketatausahaan dan kerumahtanggaan pada UPTD Angkutan Massal Trans Koetaradja.

3.5. Jadwal Operasi

Trans Koetaradja dioperasikan setiap harinya mulai pukul 06.30 sampai 20.00 WIB. Setiap bus diberbagai koridor akan sampai di halte halte dengan perbedaan waktu 10 menit. Untuk jadwal isoma pada setiap koridor berbeda-beda mulai dari pukul 11.40 hingga 12.30. Hingga saat ini untuk menaiki bus Trans Koetaradja masih tidak dikenakan biaya yaitu gratis.³⁶

3.6. Jumlah Pengguna Trans Koetaradja

Tercatat pada tahun 2017, lebih dari 1 juta penumpang menggunakan bus Trans Koetaradja yang melayani tiga koridor. Sejak penambahan dua koridor pada tahun 2018, jumlah penumpang meningkat tajam mencapai lebih dari 4 juta penumpang.

³⁵<https://dishub.acehprov.go.id/organisasi.trans-koetaradja> (diakses pada 10 November 2020)

³⁶*ibid.*

3.7. Rute Trans Koetaradja

Pada tahun 2019 terdapat 52 unit bus Trans Koetaradja dari kementerian perhubungan yang siap memberikan pelayanan sebagai transportasi umum di Banda Aceh dan Aceh Besar, terdiri dari 25 bus besar dan 27 bus kecil, 90 halte permanen dan 47 halte portable. Jalur transportasi Trans Koetaradja melayani lima rute atau koridor yang dilewati, yaitu koridor 1 (Pusat kota-Darussalam), koridor 2 (Pelabuhan Ulee Lheue-Bandara Sultan Iskandar Muda), koridor 3 (Pusat Kota-Mata Ie), koridor 5 (Pusat Kota-Ule Kareng-Bandara Sultan Iskandar Muda). Sementara koridor 4 ditiadakan karena telah dilewati oleh bus dari koridor 1 dan 2.

Kemudian pada tahun 2020 adanya penambahan satu koridor , yaitu koridor 3B yang akan menghubungkan Masjid Raya-Lhoong Raya-Rs Meuraxa. Dengan adanya penambahan koridor baru, maka saat ini bus Trans Koetaradja memiliki layanan di 6 koridor. Koridor 3B ini akan melewati Masjid Raya-Jalan Teuku Umar-Jalan Seulawah- Jalan Malikussaleh Lamlagang- Lampenerut- RS Meuraxa- Mata Ie.³⁷ Berikut adalah Rute Trans Koetaradja:

³⁷<https://aceh.tribunnews.com/2020/07/28/trans-koetaradja-akan-lengkapi-jalur-disabilitas-di-halte-portabel>. (diakses 20 November 2020)

RUTE TRANS KOETARADJA

**BUS : 6 BUS
HALTE : 13 HALTE**

PELABUHAN ULEE LHEU

**BUS : 7 BUS
HALTE : 17 HALTE**

MATA IE

**BUS : 12 BUS
HALTE : 24 HALTE**

MESJID JAMI' DARUSSALAM

**BUS : 7 BUS
HALTE : 18 HALTE**

BANDARA SIM

**BUS : 8 BUS
HALTE : 18 HALTE**

<http://transkoetaraja.acehprov.go.id> @transkoetaradja

+62-811-67-1234-9

DISHUB ACEH



<http://transkoetaraja.acehprov.go.id> @transkoetaradja
+62-811-67-1234-9

DISHUB ACEH



جامعة الرانيري
AR-RANIRY

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh Dalam Penyediaan Operasional Transportasi Bus Trans Koetaradja

Tujuan dari kebijakan publik ialah untuk mencapai kesejahteraan masyarakat melalui peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Untuk mencapai tujuan-tujuan tersebut maka adanya tahap-tahap penyusunan yang akan menjadi isu pada kebijakan publik. Kebijakan publik tidak dikeluarkan secara sembarangan. Terdapat tahapan tahapan pada perumusan kebijakan publik sebagai proses pelaksanaan sebuah kebijakan yaitu agenda kebijakan, formulasi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Keempat tahapan tersebut dibuat agar kebijakan publik dapat berjalan sesuai perencanaan yang diinginkan.³⁸ Begitupun juga pada kebijakan Dinas Perhubungan Aceh dalam penyediaan operasional transportasi bus Trans Koetaradja sebagai angkutan umum kota.

Angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat menuju tempat yang lain dalam area kota yang menggunakan bus umum atau mobil umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur. Tujuannya adalah memberikan pelayanan yang baik dan layak bagi masyarakat umum. Jadwal angkutan umum massal perkotaan ditentukan dengan jadwal yang bervariasi.³⁹

³⁸Uddin B.SoredanSobirin, *KebijakanPublik*, (Makassar: CV Sah Media, 2017) Hal.25-26.

³⁹Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid. "*Kualitas Pelayanan Transportasi Publik*. Vol.03 No.2 ,2015. Hal,97

Provinsi Aceh merupakan provinsi yang saat ini sudah melaksanakan pengoperasian angkutan umum dengan jaringan trayek *bus trapit transit*. Program pengembangan angkutan massal berbasis jalan (bus rapid transit/BRT) sudah dilaksanakan sejak tahun 2015 dengan jumlah bus 25 unit, 2016 dan 2017 jumlah bus 5 unit, 2018 jumlah bus 10 unit dan 2019 dan 2020 jumlah bus yang beroperasi 12 unit. Program ini mampu menjangkau seluruh wilayah perkotaan dan mampu memberikan pelayanan seluruh penjuru masyarakat. pemerintah bekerjasama dengan Dinas Perhubungan untuk menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk kebutuhan masyarakat dengan kendaraan umum di wilayah kota.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti pada Dinas Perhubungan Aceh melalui tahapan penelitian yaitu observasi, dokumentasi, dan wawancara. Pengoperasian bus Trans Koetaradja mengacu pada Peraturan Gubernur Aceh Nomor 47 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Bus Trans Koetaradja yang berisi pelaksanaan, fasilitas pendukung dan operasional bus Trans Koetaradja. Kemudian pada Peraturan Gubernur Aceh Nomor 49 Tahun 2018 Tentang Pembiayaan Operasional Bus Trans Koetaradja yang berisi tentang komponen komponen pembiayaan segala biaya yang diperlukan, seperti servis besar bus, servis kecil bus dan gaji pegawai. Kedua peraturan tersebut juga sesuai dengan rumusan masalah penelitian yang peneliti pilih. Kedua peraturan tersebut juga dikeluarkan untuk memberikan kemudahan kepada masyarakat dengan memberikan pelayanan yang baik.

Hal ini sesuai dengan wawancara peneliti dengan bapak Hanung, selaku kepala Dinas Perhubungan kota Banda Aceh mengatakan:

“Untuk meningkatkan pelayanan yang baik bagi masyarakat perlu adanya kebijakan yang harus ditetapkan dalam pelayanan bus trans koetaradja. Pertama adanya peningkatan kinerja. Tujuannya agar dapat memberikan pelayanan yang maksimal kepada masyarakat agar masyarakat senang dan nyaman. Adapun hal-hal yang ingin diwujudkan dalam memberikan kepuasan kepada masyarakat adalah, **pertama**, memberikan kepastian kepada masyarakat terkait dengan kedatangan bus yang sesuai dengan jadwal agar masyarakat tidak lama menunggu. **Kedua**, supir juga harus ramah kepada masyarakat. **ketiga**, adanya pengawasan dari dinas, contohnya kami tetap memasang cctv di setiap halte bus Trans Koetaradja. Jadi jika ada bus yang telat maka kami akan menelepon”.⁴⁰

Dari informasi yang peneliti peroleh dari kepala Dinas Perhubungan Aceh menetapkan pelayanan sebagai prioritas utama karena jika saja pelayanan yang diberikan buruk maka itu akan berdampak kepada penumpang yang menaiki bus Trans Koetaradja.

Hal ini juga didukung oleh seorang pramugara Bus Trans Koetaradja yang mengatakan:

“Kami memberikan pelayanan bagi setiap penumpang. Kami memperhatikan setiap keperluan penumpang, jika penumpang penuh dan terdapat penumpang yang lebih tua, kami mengutamakan penumpang yang lebih tua untuk duduk di kursi, intinya kami memberikan pelayanan yang membuat penumpang senang, nyaman dan aman”⁴¹

Dari hasil observasi peneliti, kedua pekerja bus Trans Koetaradja yaitu pramudi dan pramugara tersebut memang ada perbedaan saat memberikan pelayanan kepada masyarakat. Jika pramudi hanya memantau pemberhentian di setiap halte halte untuk menjemput penumpang selanjutnya, beda dengan

⁴⁰Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 16 November 2020.

⁴¹Heri Gunawan, Pramugara Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

pramugara beliau yang mengatur tempat duduk untuk penumpang agar semua penumpang mendapatkan tempat duduk.

Hal ini juga didukung oleh pernyataan salah satu penumpang Trans Koetaradja:

“Fasilitas pada Trans Koetaradja bagus. Saya juga dilayani dengan sangat bagus oleh petugas Trans Koetaradja karena saya sudah tua kalau misalnya tidak ada tempat duduk mereka carikan. Mereka melayani bagus pada setiap penumpangnya”⁴²

Dari hasil wawancara dengan salah satu penumpang bus Trans Koetaradja bahwa pramugara memberikan pelayanan dengan membukakan pintu bus kemudian mempersilahkan duduk kepada setiap penumpang. Ia juga memastikan tempat duduk untuk penumpang yang usianya sudah tua.

Berdasarkan wawancara dari tiga aktor di atas bahwasanya dapat disimpulkan adanya sinkronisasi antara kepala dinas Perhubungan Kota Banda Aceh, petugas Trans Koetaradja dan respon dari penumpang. Hal tersebut berarti benar sesuai dengan apa yang dikatakan. Kepala dinas Perhubungan Aceh membuat peraturan kepada petugas Trans Koetaradja untuk memberikan pelayanan yang ramah dan nyaman. Hal itupun juga sudah dirasakan oleh penumpang Trans Koetaradja. Dinas Perhubungan Aceh terus meningkatkan pelayanan yang ramah tamah pada setiap koridor di wilayah Banda Aceh dan Aceh Besar. Pelayanan tersebut juga termasuk dari pemberian jadwal operasi bus Trans Koetaradja, penempatan koridor dan jumlah halte pada setiap koridor.

⁴²Nur Aisyah, Penumpang Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

Tabel 4.1 Jaringan Trayek (Koridor) Trans Koetaradja

Koridor 1	Keudah- Mesjid Jami' (menghubungkan mesjid raya Baiturahman, simpang lima, Kp Keramat, Simpang Jambotape, RSUZA, Kantor Gubernur Aceh, Lingke, Simpang Mesra, Lamnyong, Fakultas Teknik, Fakultas Kedokteran, Fakultas pertanian, mesjid Jami', SMA 5, Lamnyong, Simpang mesra, Prada, DPKA, RSUZA, Jambotape, Simpang Lima, Peunayong, Ekonomi Unsyiah, Beurabong).
Koridor 2A	Mesjid Raya Baiturahman- Blang Bintang (Menghubungkan Mesjid Raya Baiturahman, Simpang Surabaya depan dunia barusa, Simpang surabaya depan wong solo, Batoh simpang AMD, Batoh seberang SPBU Batoh, Depan terminal batoh, depan terminal batoh seberang, Darul Imarah SMA 1 Darul Imarah, Simpang Lampenerut, Depan SD Siron, Depan klinik PMI Siron, Depan SD Gani, Depan Pustu Gani, Blang bintang depan mesjid, Blang bintang bundaran Lanud)
Koridor 2B	Barata- Ulee Lheu (Menghubungkan Kuburan Massal Ulee Lheu, kuburan massal seberang, Punge seberang kantor WIKA, Pasar Aceh Baru, Barata, Museum Tsunami, pelabuhan Ulee Lheue, Depan taman rekreasi Ulee Lheue, depan SMA 1 BLPD, Mesjid Raya, KFC simpang 5, SMA 3 Jambo Tape, Simpang Mesra KTR POS, Pustaka Wilayah Lamnyong, Lab School Unsyiah, Lambaro, Punge depan Kantor WIKA)
Koridor 3	Mesjid Raya Baiturahman- Mata Ie (Menghubungkan Museum Aceh, Gunongan, Seulawah, Pasar Setui 1, pasar setui 2, Teuku Umar 1 depan mesjid Teuku Umar, Teuku Umar 2 samping Suzya Mall, Geuceu depan RS.Fakinah, Asrama TNI depan Zidam Iskandar Muda, Asrama TNI 2 depan asrama perwira TNI, Ketapang depan KFC, Ketapang 2 depan Bank Mandiri, TVRI 1, TVRI 2, Muhammadiyah depan masjid Muhammadiyah, Mata Ie depan kolam Mata Ie)
Koridor 5	Mesjid Raya Baiturahman- Ule Kareng- Blang Bintang (Menghubungkan KESDAM 1 depan RS.Kesdam, KESDAM 2 depan Kantor Pos, Kuta Alam 1 Depan masjid Babuttaqwa, Kuta alam 2 depan asrama TNI, Hermes 1, Hermes 2, BPKP 1, BPKP 2 depang panglong kayu, SD 56 (1) , SD 56 (2), Ule kareng 1 depan gudang donya, Ulee kareng 2 masjid Baitussalihin, Babussalam, Babussalam 2,

	Abulytama, Lam Ateuk , Bueng Cala, Blang Bintang)
--	---

Sumber: Dinas Perhubungan Provins Aceh

Jaringan trayek angkutan adalah lintasan kendaraan umum atau rute untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus di wilayah perkotaan yang mempunyai lintasan tetap, jadwal tetap maupun tidak.⁴³ Adapun untuk koridor 3b baru terbentuk pada tahun 2020. Awalnya akan mulai dioperasikan sejak bulan maret 2020. Akan tetapi, dengan adanya pandemi covid 19 belum dapat terlaksana.⁴⁴

Tabel 4.2 Jumlah Halte Bus Trans Koetaradja

Koridor 1			
Halte Permanen	Halte Portable	Halte Tipe A	Halte Tipe B
24	9	-	-
Koridor 2A			
Halte Permanen	Halte Portable	Halte Tipe A	Halte Tipe B
18	15	4	1
Koridor 2B			
Halte Permanen	Halte Portable	Halte Tipe A	Halte Tipe B
13	3	1	-
Koridor 3A			
Halte Permanen	Halte Portable	Halte Tipe A	Halte Tipe B
17	10	-	-
Koridor 3B			
Halte Permanen	Halte Portable	Halte Tipe A	Halte Tipe B
1	-	2	14
Koridor 5			
Halte Permanen	Halte Portable	Halte Tipe A	Halte Tipe B
18	15	-	-

Sumber: Dinas Perhubungan Provins Aceh

Keseluruhan halte tersebut digunakan untuk pemberhentian dan penungguan bus Trans Koetaradja yang dibagi bagi ke beberapa koridor disekitaran wilayah

⁴³http://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/permen/2019/PM_15_TAHUN_2019_Update.pdf (diakses pada 20 November 2020)

⁴⁴<https://aceh.tribunnews.com/2020/07/28/trans-koetaradja-akan-lengkapi-jalur-disabilitas-di-halte-portabel>. (diakses 24 November 2020)

Banda Aceh dan Aceh Besar. Pada koridor 1 terdapat 33 halte dengan jumlah bus 12 unit, koridor 2A terdapat 38 halte dengan jumlah bus 10 unit, koridor 2B terdapat 17 halte dengan jumlah bus 8 unit, koridor 3A terdapat 27 halte dengan jumlah bus 6 unit, koridor 3B terdapat 17 halte dengan jumlah bus 6 unit, sedangkan pada koridor 5 terdapat 33 halte dengan jumlah bus 10 unit. Jadi, untuk keseluruhannya 165 halte dan 52 unit bus aktif.

Adapun pada jadwal pengoperasian Trans Koetaradja berbeda beda pada setiap koridornya. Pada Trans Koetaradja terdapat 6 koridor yaitu koridor 1, koridor 2a, koridor 2b, koridor 3a, koridor 3b dan koridor 5. Kemudian untuk pengoperasian di hari minggu juga berbeda dengan hari biasanya. Hal ini juga didukung oleh pernyataan dari kepala dinas Perhubungan Kota Banda Aceh:

“Pengoperasian bus Trans Koetaradja berbeda dengan hari biasanya. Jika hari biasanya minimal dengan jumlah bus 10 unit. Sedangkan di hari minggu cuma tersedia minimal 4 bus pada setiap koridor. Karena pada awal pengoperasian Trans Koetaradja banyak orang yang menaiki bus hanya untuk berkeliling saja. Untuk itu kami membuat kebijakan ini agar Trans Koetaradja dapat dipergunakan seperlunya. Seperti orang pergi sekolah, pasar, rumah sakit, dan lainnya.”⁴⁵

Dari hasil informasi dari pak Hanung sebagai kepala Dinas Perhubungan Aceh bahwa untuk jumlah pengoperasian bus Trans Koetaradja memiliki perbedaan antara hari kerja dengan hari libur. Pada hari libur adanya pengurangan jumlah bus Trans Koetaradja karena pada umumnya bus tersebut dijalankan untuk aktivitas kerja masyarakat. Pengurangan bus Trans Koetaradja juga dikarenakan sistem kerja pengemudi dan pramugara mengacu pada sistem kerja Pegawai Negeri Sipil (PNS) yang hanya memakan waktu sehari 8 jam. Dalam sehari

⁴⁵Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 16 November 2020.

terdapat 2 *shift* yaitu dari jam 06.30-13.00 Kemudian dilanjutkan 13.30-20.00. Jadi, sisa dari pekerja tersebut akan bekerja di hari minggu atau hari libur. Selain itu, pengurangan bus Trans Koetaradja juga dilakukan karena jalur halte yang mengganggu akses jalan pelaksanaan Car Free Day (CFD) dari pukul 06.00- 10.00 pada simpang jambo tape sampai simpang lima dengan jalur sepanjang 1,5 Km.

Hal itu juga didukung oleh pernyataan dari seorang pelajar dan Ibu Rumah

Tangga:

“Saya sering menggunakan Trans Koetaradja jika saya ingin berpergian ke kampus, perpustakaan maupun kota. Kadang saya lebih suka naik bus Trans Koetaradja dibandingkan dengan motor, karena lebih nyaman dan aman.”⁴⁶

“Saya juga sering menggunakan Trans Koetaradja sebagai kebutuhan saya. Saya sering pergi untuk membeli perlengkapan kebutuhan rumah di pasar”⁴⁷

Berdasarkan hasil wawancara di atas dengan adanya pernyataan dari dua masyarakat tersebut yaitu seorang mahasiswa dan ibu rumah tangga bahwasanya kebijakan pengoperasian yang dibuat oleh Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh sudah terlaksana. Bus Trans Koetaradja sudah digunakan oleh masyarakat memang sebagai kebutuhannya bukan hanya untuk berkeliling kota.

Penyelenggaraan Bus Trans Koetaradja dilaksanakan oleh pihak ketiga melalui proses pelelangan dan pengawasannya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Komunikasi, Informasi dan Telematika Aceh.⁴⁸ Adapun tahapan kebijakan yang dapat mendukung kebijakan Trans Koetaradja adalah

⁴⁶Tasya, Mahasiswa UIN Ar-Raniry, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

⁴⁷Nurhayati, Masyarakat, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

⁴⁸Peraturan gubernur Aceh nomor 47 tahun 2016 tentang penyelenggaraan bus trans koetaradja. Hal 03

proses kebijakan, formulasi kebijakan, implementasi kebijakan dan evaluasi kebijakan. Adapun penjelasannya dapat dilihat sebagai berikut:

4.1.1 Proses Kebijakan Penyediaan Bus Trans Koetaradja

Sebagai dasar pelaksanaan bus Trans Koetaradja, Dinas Perhubungan Aceh membuat beberapa rancangan untuk pengoperasian bus Trans Koetaradja seperti penempatan tempat untuk halte-halte di setiap koridor, jarak jam datang antara satu halte dengan halte berikutnya dan semua yang berkaitan dengan operasi bus Trans Koetaradja. Hal tersebut diatur agar seluruh kegiatan pengoperasian bus Trans Koetaradja dapat tersusun dengan rapi. Selain itu, sebelum dilaksanakan Dinas Perhubungan Aceh terlebih dahulu melakukan survei terhadap kebutuhan bus Trans Koetaradja bagi masyarakat.

Hal ini didukung oleh pernyataan dari kepala Dinas Perhubungan Aceh yang mengatakan:

“Untuk awalnya kita melakukan survey terlebih dahulu untuk melihat tingkat keinginan masyarakat menggunakan bus Trans Koetaradja. Survei yang dilakukan ialah menanyakan tanggapan masyarakat dengan bus yang akan tersedia di daerah daerah kota. Kemudian kami juga membuat rancangan halte yang paling bagus untuk kenyamanan masyarakat. Kemudian untuk sosialisasi yang melakukannya adalah bidang humas. Sosialisasi juga dilakukan di media sosial semenjak tahun 2016 awal. Pada tahun 2016 halte sudah mulai dibangun akan tetapi bus belum berjalan. Selanjutnya pada tahun 2017 bus sudah dijalankan. Jadi pada intinya Dishub mensosialisasikan dengan “Ayuk Naik Bus” dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan. Untuk bus ada dua model yaitu bus kecil dan bus besar. Bus kecil untuk tempat duduknya sekitar 20 kursi dan untuk pemegang berdirinya 20 orang. Jadi total penumpang untuk bus kecil 40 orang Kalau yang besar itu bisa mencapai 70 orang.”⁴⁹

⁴⁹Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 07 November 2020.

Dari informasi yang didapatkan pada saat melakukan survei dengan masyarakat, pihak Dinas Perhubungan Aceh bidang Humas memberikan penjelasan dari penggunaan Trans Koetaradja dan kondisi bus Trans Koetaradja. Respon dari masyarakat yang diterima saat itu sangat baik. Masyarakat senang jika nanti bus Trans Koetaradja hadir di sekeliling kota.

Hal ini juga diperkuat oleh salah satu penumpang yang memberikan responnya terhadap bus Trans Koetaradja:

“Respon saya saat pertama kali mendengar akan adanya bus umum untuk masyarakat saya senang. Karena saya kewalahan pada saat mengendarai sepeda motor pada saat jalan macet.”⁵⁰

Selain itu, untuk proses jeda waktu untuk setiap bus juga telah diatur oleh Dinas Perhubungan Aceh. Hal ini dinyatakan dengan wawancara dengan pramudi bus Trans Koetaradja:

“Untuk proses jeda waktu pada setiap bus juga telah ditetapkan. Dari pagi sampai itu sudah berganti sebanyak 5 bus. Kalau waktu jedanya itu ada yang berhenti 5 menit atau 10 menit. Hal itu juga tergantung jarak tempuh, kemacetan, lampu lalu lintas. Untuk keberangkatan bus tidak tergantung pada jumlah penumpang. Jika penumpang tidak ada bus tetap jalan.”⁵¹

Proses jeda waktu untuk pengoperasian Trans Koetaradja perlu diterapkan agar nanti tidak ada bus Trans Koetaradja yang sampai di halte bisa melebihi satu bus. Jika hal tersebut terjadi akan terjadinya kemacetan di jalan raya. Maka perlunya menetapkan jeda waktu untuk menghindari hal tersebut agar tidak terjadi.

Hal itu kembali diperkuat kembali oleh pramugara bus Trans Koetaradja:

⁵⁰Nur Aisyah, Penumpang bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

⁵¹Andrian, Pramudi Bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

“Iya benar begitu. Kami tetap mengikuti jam in-table. Yaitu waktu yang sudah diatur dalam tabel. Waktu bus berangkat, istirahat dan bus penutup. Bagaimanapun jumlah penumpangnya bus juga tetap jalan”⁵²

Kemudian informasi yang disampaikan oleh seorang pramugara yang menjelaskan bahwa seluruh jadwal bus datang, bus istirahat, bus berhenti itu semua sudah ditetapkan. Hal itu juga memudahkan pihak supir dan kernet agar tidak berdampingan dengan bus lainnya.

Adapun rancangan yang dibuat dari segi kualifikasi penerimaan supir dan kernet bus juga diatur. Hal ini menjadi pelengkap bagi bus Trans Koetaradja sebagai pelengkap dalam memberikan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang.

Hal tersebut dinyatakan oleh wawancara dengan kepala Dinas Perhubungan Aceh:

“Pramudi dan Pramugara juga ada syarat dalam rekrutmennya. Rekrutmen ini yaitu adanya pihak ketiga. Pihak ketiga tersebut ialah pihak yang mempunyai *skill* (kemampuan) dalam bidang bidang pengemudi dan pramugara. Mereka diseleksi oleh sekolah sekolah pengemudi atau perusahaan itu mobil. Untuk proses seleksinya itu mulai dari seleksi administrasi, Tes Kesehatan umum, Tes Narkoba, tes mengemudi, wawancara dan psikotes. Kalau untuk syarat-syaratnya itu seperti memiliki SIM B1 umum, berbadan sehat, pas photo, dan hal lain yang mendukung. Dan untuk saat ini jumlah pekerja nya ialah PNS 7 orang yang terdiri dari 1 Ka.UPTD, 1 orang Kasubag, dan 5 orang staff. Kemudian yang non PNS terdapat 7 orang dan 2 orang asisten teknik (Astek)”⁵³

Kemudian hal tersebut juga didukung oleh pernyataan dari supir bus Trans Koetaradja:

⁵²Heri Gunawan, Pramugara Bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

⁵³Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 07 November 2020.

“Iya kita disini yang bekerja semua harus mempunyai *skill*. Baik itu supir maupun kernet semua ada syarat saat proses rekrutmennya.”⁵⁴

Dari informasi yang didapatkan kemampuan atau *skill* juga menjadi syarat penerimaan pramudi dan pramugara karena pramudi dan pramugara adalah dua orang yang memberikan pelayanan penuh. Dari hasil observasi peneliti, kedua pekerja bus Trans Koetaradja yaitu pramudi dan pramugara tersebut memang ada perbedaan saat memberikan pelayanan kepada masyarakat. Jika pramudi hanya memantau pemberhentian di setiap halte-halte untuk menjemput penumpang selanjutnya, beda dengan pramugara beliau yang mengatur tempat duduk untuk penumpang agar semua penumpang mendapatkan tempat duduk.

4.1.2 Formulasi Kebijakan Penyediaan Bus Trans Koetaradja

Formulasi kebijakan adalah pembentukan kebijakan yang merupakan serangkaian tindakan pemilihan berbagai alternatif yang dilakukan secara terus menerus dan tidak pernah selesai, dalam hal ini didalamnya termasuk pembuatan keputusan.⁵⁵ Adapun alternatif dari keputusan kebijakan penyediaan bus Trans Koetaradja ialah sebagai berikut :

- 1) Mengatasi permasalahan transportasi perkotaan seperti kemacetan, kesemrawutan parkir, kecelakaan lalu lintas dan polusi.

Wawancara peneliti dengan bapak Hanung, selaku kepala Dinas Perhubungan Aceh mengatakan:

⁵⁴Heri Gunawan, Pramugara Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 08 November 2020.

⁵⁵Islamy, Irfan, Muhammad, *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*, (Jakarta:PT Bumi Aksara, 2014), Hal.24

“Memang tujuan utama bus Trans Koetaradja ialah untuk mengurangi kemacetan di perkotaan dan tujuan lainnya adalah agar masyarakat beralih menggunakan angkutan pribadi ke angkutan umum, sehingga dampaknya kemacetan di ibu kota menurun. Namun, terkait untuk kemacetan kita belum pernah menemui dan belum pernah melakukan penelitian. Tapi kita bisa melihat dari jumlah penumpang yang awalnya 30 % dan sekarang mencapai 54 %, maka secara tidak langsung semakin banyak orang yang menggunakan Trans Koetaradja. Dan dapat menurunkan angka kemacetan.”⁵⁶

Dengan adanya transportasi bus Trans Koetaradja tujuan yang diinginkan ialah menghilangkan kemacetan dengan menghimbau masyarakat untuk beralih menggunakan transportasi umum dari kendaraan pribadi. Akan tetapi, masih adanya kendala kecil pada saat Trans Koetaradja beroperasi.

Wawancara peneliti dengan bapak Andrian, selaku pramudi bus Trans Koetaradja kota Banda Aceh mengatakan:

“Yang sering menjadi hambatan kami dalam mengemudi yaitu adanya kendaraan roda dua yang parkir sembarangan, pedagang kaki lima yang mangkal di tempat halte, dan ibu-ibu kadang-kadang yang tidak menghidupkan lampu sen saat menyebrang.”⁵⁷

Hal tersebut juga didukung oleh pernyataan dari salah satu penumpang bus Trans Koetaradja:

“Ya benar, terkadang sepeda motor milik masyarakat sangat mengganggu perjalanan bus Trans Koetaradja. Padahal saya sangat berharap bahwasanya bus ini dapat menjadi alternatif dari sebagai pengganti kendaraan pribadi agar juga dapat mengurangi polusi di jalanan.”⁵⁸

Hal ini dapat disimpulkan bahwasanya poin utama yang melatarbelakangi hadirnya bus Trans Koetaradja ialah untuk mengurangi kemacetan di jalan raya.

Kemacetan di jalan raya terjadi karena saat ini seluruh penduduk kota Banda Aceh

⁵⁶Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 16 November 2020.

⁵⁷Andrian, Supir Bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

⁵⁸Nur Aisyah, Penumpang bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

dan Aceh Besar menggunakan kendaraan pribadinya yaitu mobil dan sepeda motor untuk memulai aktivitas setiap hari.

Maka dari itu bus Trans Koetaradja harus memberikan pelayanan yang unggul bagi masyarakat agar masyarakat bisa menjadikan bus Trans Koetaradja sebagai alternatif untuk mengurangi penggunaan dari kendaraan pribadinya. Trans Koetaradja harus selalu memberikan kepuasan kepada masyarakat. Dengan memberikan kepuasan tersebut maka masyarakat akan lebih senang saat menggunakan bus tersebut. Pemerintah juga mengharapkan bahwa adanya peningkatan jumlah pengguna bus Trans Koetaradja setiap bulan maupun tahun.

Adapun pengguna bus Trans Koetaradja mulai meningkat, akan tetapi masih ada kendala-kendala yang dihadapi oleh pramudi bus yaitu adanya ketergangguan di jalan raya. Ketergangguan tersebut sering terjadi di jalan raya saat bus Trans Koetaradja hendak berhenti dari satu halte menuju halte lainnya dan banyaknya sepeda motor maupun mobil milik masyarakat yang meletakkannya di depan halte Trans Koetaradja. Hal tersebut terjadi karena menurut observasi yang peneliti lakukan adalah tidak ada lintasan khusus untuk bus Trans Koetaradja. Bus Trans Koetaradja masih bercampur dengan kendaraan lainnya. Dengan demikian, kemacetan pasti akan terjadi jika masyarakat masih senang menggunakan kendaraan pribadi.

2) Meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk secara massal dan nyaman.

Penyediaan yang tersedia selain memberikan pelayanan yang baik juga perlunya penyediaan fasilitas yang bagus. Kedua poin tersebut dapat melengkapi kebutuhan dan kenyamanan pengguna. Beberapa fasilitas yang dapat digunakan

adalah kursi penumpang yang dipisahkan antara laki-laki dan perempuan, AC, tong sampah, pegangan khusus pengguna yang berdiri, batasan kecepatan, dan halte tempat penunggu bus. Wawancara dengan pramudi Trans Koetaradja bapak Andrian yang mengatakan:

“Untuk fasilitas yang tersedia pada bus Trans Koetaradja ialah adanya AC, tempat duduk wanita dan tempat duduk laki laki, tong sampah, pegangan khusus bagi yang berdiri, dan penyediaan halte di setiap koridor”⁵⁹

Kemudian pelayanan yang berada di Trans Koetaradja dengan tujuan dapat meningkatkan kepuasan pada pengguna bus. Hal itu dibuktikan dengan memberikan rasa nyaman kepada pengguna. Untuk saat ini pengopersian Trans Koetaradja juga masih hitungan gratis.

Hal ini juga didukung oleh seorang mahasiswa pengguna bus Trans Koetaradja yang mengatakan:

“Saya nyaman menggunakan Bus Trans Koetaradja, karena fasilitasnya lengkap dan bersih. Kemudian tempat duduknya juga nyaman. Alasan saya menggunakan bus karena yang pertama gratis dan tidak mengeluarkan bau yang tidak sedap. jika dibandingkan dengan angkutan labi-labi lebih nyaman menggunakan bus Trans Koetaradja”⁶⁰

Hal ini dapat peneliti simpulkan bahwasanya perlengkapan fasilitas juga mendukung untuk memberikan pelayanan. Fasilitas yang tersedia pada bus Trans Koetaradja sudah lengkap, mulai dari tempat duduk yang bersih, pemegang untuk berdiri, AC dan halte penunggu bus. Dengan begitu pelayanan pun dapat berjalan dengan lancar. Kemudian pada saat penerimaan lowongan kerja di bidang pramudi maupun kernet juga adanya pengadaan. Karena kedua profesi tersebut

⁵⁹Andrian, Pramudi Bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 08 November 2020.

⁶⁰Tasya, Penumpang Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

juga harus memiliki kemampuan pada bidang yang ditetapkan agar dapat memberikan pelayanan yang penuh kepada masyarakat.

Hal tersebut juga didukung dengan pernyataan dari petugas pramugara bus Trans Koetaradja:

“Iya kita disini yang bekerja semua harus mempunyai *skill*, sama juga seperti tes menjadi pramudi bus”⁶¹

Trans Koetaradja harus menciptakan suasana yang dapat mendorong masyarakat untuk memilih Trans Koetaradja. Karena itu pihak Dinas Perhubungan terus memberikan pelayanan yang baik.

3) Menunjang pergerakan sumber daya untuk pertumbuhan ekonomi.

Penyelenggaraan sistem transportasi wilayah yang efektif dan efisien dalam mendukung pengembangan wilayah serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat sesuai amanat yang tertuang dalam Peraturan Gubernur Aceh Nomor 102 Tahun 2014 Tentang tataran Transportasi Wilayah Aceh 2015-2030. Pengembangan sistem tersebut merujuk pada pendekatan peran masyarakat dalam pembangunan dan pelayanan transportasi wilayah yang berpihak terhadap kepentingan masyarakat dan terjangkau.

Wawancara peneliti dengan bapak Hanung, selaku kepala dinas perhubungan kota Banda Aceh mengatakan:

“Dengan adanya bus Trans Koetaradja dapat menunjang pertumbuhan ekonomi masyarakat. Prinsip transportasi itu menunjang aktivitas publik baik itu pendidikan, kesehatan maupun ekonomi. Seperti mau ke pasar, ke sekolah, ke rumah sakit. Pasti itu berdampaklah bagi penunjang ekonomi, seperti contohnya pada saat pandemi. Masyarakat pada komplain karena bus Trans Koetaradja berhenti pengoperasiannya. Maka dari itu berdampaklah

⁶¹Heri Gunawan, Pramugara Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

untuk pertumbuhan ekonomi karena kunci pergerakan sosial budaya itu adalah transportasi”⁶²

Pergerakan sumber daya manusia sangat mempengaruhi pertumbuhan ekonomi. Sumber daya manusia sebagai tenaga kerja, tenaga ahli, tenaga usahawan, sebagai konsumen, dan sebagainya. Setiap harinya manusia selalu bergerak untuk mencapai tujuan atau target yang telah dibuat. Maka dari itu, tujuan utama transportasi bus Trans Koetaradja lebih diperuntukkan kepada masyarakat yang bepergian ke sekolah, tempat kerja, rumah sakit, dan lainnya yang bukan digunakan untuk hanya berkeliling kota.

Hal tersebut juga didukung oleh pernyataan dari salah satu penumpang bus Trans Koetaradja:

“Benar, dengan adanya bus Trans Koetaradja memudahkan masyarakat untuk bergerak, karena saat ini bus Trans Koetaradja sudah ada di seluruh kota. Jadi kita tidak kesulitan lagi bepergian”⁶³

Kemudian hal tersebut juga didukung oleh pernyataan pramugara bus Trans Koetaradja:

“Benar, dari tahun ke tahun penumpangnya semakin ramai. Masyarakat pun merasa nyaman dan aman menggunakan Trans Koetaradja”⁶⁴

Dapat peneliti simpulkan upaya untuk menunjang pergerakan sumber daya untuk pertumbuhan ekonomi memang terlihat mulai dari menerapkan kedisiplinan waktu untuk menunggu bus Trans Koetaradja pada waktu yang ditentukan dan

⁶²Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 16 November 2020.

⁶³Nur Aisyah, Penumpang bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

⁶⁴Heri Gunawan, Kernet Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

penghematan biaya Bahan Bakar Minyak yang dikeluarkan lebih banyak saat menaiki kendaraan pribadi.

Kemudian jaringan transportasi saat ini sangat penting untuk masyarakat untuk pertumbuhan ekonomi dengan menetapkan harga yang juga tergolong ekonomis. Untuk pengoperasian bus Trans Koetaradja saat ini sangat membantu masyarakat dari sisi harga yang belum dikenakan.

4) Mewujudkan Kota Banda Aceh sebagai Kota Hijau.

Wawancara peneliti dengan bapak Hanung, selaku kepala Dinas Perhubungan kota Banda Aceh mengatakan:

“Pewujudan kota Banda Aceh sebagai Kota Hijau juga melalui ketertiban lalu lintas, kurangnya kendaraan bermotor dan beralih ke Transportasi umum, karena kendaraan bermotor akan membuat lingkungan berpolusi tinggi dan tidak baik bagi kesehatan masyarakat sekitar”⁶⁵

Menurut informasi yang didapat oleh bapak Hanung selaku Kepala Dinas Perhubungan Aceh bahwa hadirnya bus Trans Koetaradja diharapkan dapat mengurangi polusi di kota Banda Aceh dan Aceh Besar. Kemudian memberikan sosialisasi pada masyarakat dengan mengenalkan slogan “Ayuk Naik Bus”. Maka dari itu jika masyarakat menjalankan sosialisasi pemerintah dengan mengurangi kendaraan pribadi di jalan raya maka polusi sikit demi sedikit dapat berkurang.

Kemudian dilanjutkan dengan wawancara dengan pramudi bus Trans Koetaradja yang mengatakan:

⁶⁵Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 08 November 2020.

“Iya dengan adanya Trans Koetaradja ini diharapkan benar-benar menjadi alternatif yang bisa mewujudkan kota Banda Aceh yang bebas berpolusi dengan mengutamakan menggunakan Trans Koetaradja.”⁶⁶

Kemudian diperkuat kembali dengan salah satu penumpang bus Trans Koetaradja:

“Iya saya setuju, jika banyak kendaraan pribadi yang ada di jalan raya. Maka polusi pun semakin banyak. menurut saya dengan adanya bus Trans Koetaradja setidaknya bisa mengurangi polusi di jalan raya.”⁶⁷

Dapat peneliti simpulkan bahwa untuk sosialisasi kota hijau pemerintah Kota Banda Aceh terus menerus meninjau program-program penghijauan yaitu juga menambah Ruang Terbuka Hijau (RTH). Dengan diterapkannya kota hijau maka akan mewujudkan lingkungan yang ramah. Disamping itu juga menerapkan prinsip 3R (Reduce, Resuce, dan Rcycle).

Untuk mewujudkan kota hijau tersebut kota Banda Aceh juga membuat protokol ruang jalan untuk pengguna sepeda dan memberikan transportasi umum Trans Koetaradja. Dengan tujuan untuk jarak dekat masyarakat bisa menggunakan sepeda sedangkan untuk jarak yang jauh bisa menggunakan Trans Koetaradja. Maka demikian, polusi akan berkurang. Namun, hingga saat ini kota Banda Aceh belum mampu menerapkan kota hijau sepenuhnya. Karena masih ada beberapa masyarakat yang menggunggulkan kendaraan pribadi sebagai kebutuhannya.

⁶⁶Andrian, Pramudi Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 08 November 2020.

⁶⁷Nur Aisyah, Penumpang bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

4.1.3 Implementasi Kebijakan Penyediaan Bus Trans Koetaradja

Suatu implementasi kebijakan akan menghasilkan keberhasilan yang diharapkan oleh pembuat kebijakan dan kelompok yang menjadi sasaran kebijakan tersebut.⁶⁸ Pada implementasi ini peneliti melihat bagaimana proses pelaksanaan bus Trans Koetaradja selama 5 tahun ini. Wawancara dengan kepala Dinas Perhubungan Aceh:

“Dalam pelaksanaan bus Trans Koetaradja terkadang ada sedikit kendala, pernah ada penumpang yang memberikan komplain kepada kami terkait keterlambatan bus. Keterlambatan itu terkadang terjadi saat kemacetan, terjebak di lampu merah dan terkadang ada juga dari supir-supir yang nakal. Maka dari itu hal ini masih perlu perbaikan.”⁶⁹

Dapat peneliti simpulkan berdasarkan wawancara di atas bahwasanya selain membuat rancangan yang utuh maka perlunya untuk menerapkan seluruh rancangan tersebut untuk dapat melihat langsung pelaksanaannya. Namun sayangnya dari pelaksanaan bus Trans Koetaradja masih belum bisa sepenuhnya berjalan sesuai yang diharapkan. Masih adanya keteledoran jam kedatangan bus yang membuat masyarakat sedikit kecewa. Hal ini juga membuat masyarakat untuk menunggu lama sehingga masyarakat bisa menjadi tidak betah dan tidak mau menggunakan bus Trans Koetaradja.

Hal ini juga didukung oleh pernyataan dari Bapak Andrian sebagai pramudi Bus Trans Koetaradja:

⁶⁸Rohman Arif, *Memahami Pendidikan dan Ilmu Pendidikan*,(Yogyakarta:Laksbang Mediatama,2009), hal.147

⁶⁹Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 08 November 2020.

“Terkadang memang kami terlambat sampai di halte yang selanjutnya kami tuju. Hal itu dikarenakan kemacetan jalan raya dan terjebak di lampu merah”⁷⁰

Kemudian hal tersebut didukung oleh pernyataan dari pramugara bus Trans Koetaradja:

“Iya, terkadang ada bus yang tidak sesuai dengan jam yang sudah ditetapkan. Hal itu pada umumnya dikarenakan oleh kemacetan jalan.”⁷¹

Dari informasi yang didapatkan oleh salah satu supir bus Trans Koetaradja bahwa dalam keterlambatan bus Trans Koetaradja memang pernah terjadi. Namun, hal itu bukanlah dari kesalahan pramudi maupun pramugara bus, akan tetapi kendala tersebut adalah adanya kemacetan di jalan raya dan lampu merah yang berkepanjangan.

Hal ini juga didukung oleh salah satu penumpang bus Trans Koetaradja:

“Iya benar, kadang saya pernah menunggu lama bus Trans Koetaradja datang. Terkadang menunggu lewat dari 10 menit. Ya walaupun begitu saya tetap menunggu. Tapi sangat disayangkan jika orang benar benar pergi untuk suatu tujuan yang harus tepat waktu. Mungkin hal ini bisa menjadi salah satu alasan mengapa masyarakat masih memilih menaiki kendaraan pribadi dari pada bus publik Trans Koetaradja”⁷²

Pada saat peneliti melakukan observasi dengan menjadi penumpang mulai dari duduk di halte, menunggu Trans Koetaradja hingga menaiki bus tersebut. Pada saat itu peneliti menunggu di halte portable yaitu halte yang tidak terdapat tempat duduk. Pada saat itu bus Trans Koetaradja tidak sampai tepat waktu sesuai

⁷⁰Andrian, Pramudi Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 08 November 2020.

⁷¹Heri Gunawan, Pramugara Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

⁷²Tasya, Penumpang Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 17 November 2020.

dengan jam yang sudah ditetapkan sehingga penumpang bisa menjadi jenuh dalam menunggu.

Menurut peneliti jika dibandingkan antara halte tetap dengan halte portable ialah memiliki perbedaan yang cukup jauh. Penumpang yang menunggu di halte portable akan menjadi jenuh jika bus terlambat sampai. Apalagi pada saat cuaca sangat panas. Akan tetapi, jika menunggu di halte tetap yang tersedia tempat duduk setidaknya penumpang bisa menunggu sambil bersantai walaupun bus terlambat datang.

Berdasarkan hasil wawancara yang peneliti dapatkan dari Kepala Dinas Perhubungan Aceh bahwa untuk tahun 2021 akan dibuatkan aplikasi KOETA yaitu aplikasi ini berfungsi agar masyarakat nantinya dapat memantau setiap pergerakan dari bus Trans Koetaradja. Aplikasi tersebut sangat membantu calon penumpang untuk dapat mengetahui keberadaan bus, sehingga tidak terlalu lama menunggu di halte. Untuk sementara aplikasi ini dalam proses program tahun anggaran 2021.

4.1.4 Evaluasi Kebijakan Penyediaan Bus Trans Koetaradja

Evaluasi proses menentukan nilai untuk suatu hal atau objek yang berdasarkan acuan yang sudah ditetapkan. Evaluasi kebijakan dilakukan karena tidak semua proses dari kebijakan publik berjalan dengan baik dan meraih hasil yang diinginkan. Maka dari itu setiap program perlu untuk dievaluasikan agar menyelesaikan masalah kebijakan. Evaluasi kebijakan yang dilakukan pada pengoperasian bus Trans Koetaradja ialah dengan adanya pengawasan yang baik.

Wawancara dengan kepala bus Trans Koetaradja:

“Kita mengevaluasi dengan melakukan pengawasan, contoh pengawasan jadwal bus. Kita mengirimkan anggota kita ke lapangan untuk mengontrol beberapa titik halte untuk bisa mewakili dari pelayanan seluruh koridor. Kemudian kita juga melakukan pengawasan dari cctv. Dan misal ada pramugara(kernet) yang melanggar akan diberhentikan sementara dan diberikan surat teguran 1, 2 dan 3. Waktu pemberhentian itu selama 2 minggu dan digantikan dengan orang lain. Selain itu kita juga mengevaluasi dari nilai kedisiplinan, kerapian, kesopanan. Untuk seragam baju juga ada jadwalnya.”⁷³

Berdasarkan penjelasan di atas dapat peneliti simpulkan bahwasanya evaluasi yang dipilih ialah melalui pengawasan untuk peningkatan kinerja dan melihat respon masyarakat. Evaluasi sangat penting untuk dilaksanakan agar nantinya bus Trans Koetaradja menjadi prioritas bagi masyarakat. Dengan begitu keberadaan bus Trans Koetaradja mampu memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat kota Banda Aceh dan Aceh Besar.

Kemudian pernyataan tersebut juga didukung dengan wawancara pramugara bus Trans Koetaradja:

“Untuk pengawasan biasanya pihak UPTD Trans Koetaradja melihat sekitar bus, kekurangan bus. Seperti gejala bus, gejala halte, kondisi penumpang ramai dan sebagainya. pengawasan tersebut tidak hanya dilakukan pada karyawannya saja.”⁷⁴

Trans Koetaradja saat ini harus menjadi unggul dari kendaraan pribadi milik masyarakat. Maka dari itu, jika ada sedikit kekurangan atau kesalahan dari bus Trans Koetaradja harus segera diperbaiki mulai dari membersihkan tempat duduk, AC yang aktif dan hal lainnya.

⁷³Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 08 November 2020.

⁷⁴Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 08 November 2020.

Kemudian pernyataan tersebut juga didukung dengan wawancara kenet bus Trans Koetaradja:

“Iya, pihak UPTD sering melakukan pengawasan untuk bus Trans Koetaradja. Mereka melihat seluruh kekurangan bus Trans Koetaradja. Dengan tujuan agar penumpang tetap merasa nyaman”⁷⁵

Hal itu juga diperkuat oleh pernyataan dari salah satu penumpang yang mengatakan:

“Benar, evaluasi memang harus dilakukan agar untuk kedepannya pengoperasian Trans Koetaradja dapat berfungsi dengan sebaik mungkin. Evaluasi juga sebaiknya ditinjau bagaimana kinerja dari karyawan Trans Koetaradja, kemudian jarak tempuh rute satu dengan rute selanjutnya. Jika sering dilakukannya evaluasi kemungkinan besar Trans Koetaradja bisa menjadi transportasi umum unggulan bagi masyarakat”⁷⁶

Menurut peneliti evaluasi sangat penting dilakukan agar dapat melihat kemajuan dari bus Trans Koetaradja. Karena tujuan dari evaluasi bisa mencari solusi dari kekurangan yang terjadi saat proses pelaksanaan bus Trans Koetaradja. Dengan adanya evaluasi kita dapat mengetahui maju dan mundurnya kualitas bus Trans Koetaradja. Kita dapat mengetahui titik kelemahan serta mudah mencari jalan keluar untuk berubah menjadi lebih baik ke depan.

4.2 Mekanisme pembiayaan operasional Bus Transkoetaradja pada Dinas Perhubungan Provinsi Aceh

4.2.1 Mekanisme dan Komponen pembiayaan operasional Bus Trans Koetaradja

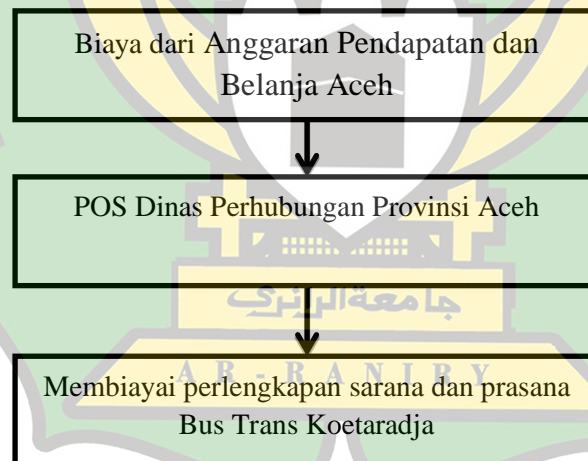
Pembiayaan atau *financing* adalah pendanaan yang diberikan oleh suatu pihak kepada pihak yang lain untuk mendukung investasi yang telah dibuat dalam

⁷⁵Heri Gunawan, Pramugara Trans Koetaradja, kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

⁷⁶Nur Aisyah, Penumpang bus Trans Koetaradja, wawancara oleh peneliti di Darussalam, 07 November 2020.

list perencanaan.⁷⁷ Bus Trans Koetaradja merupakan hibah dari kementerian perhubungan pada tahun 2015 berdasarkan peraturan Gubernur Aceh Nomor 49 Tahun 2018 tentang pembiayaan bahwa keseluruhan pembiayaan pada pelaksanaan Trans Koetaradja dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Aceh (APBA) melalui Dinas Perhubungan Aceh serta sumber pembiayaan lainnya yang sah dan tidak mengikat sesuai peraturan perundang-undangan. Adapun untuk penanggung jawab terhadap pembiayaan bus Trans Koetaradja ialah Perum Damri dan PT. Harapan Indah Transport pemanfaatan dana APBA tersebut bukan hanya untuk armada bus dan servis mobil. Tetapi untuk saat ini juga diperuntukkan untuk melayani masyarakat dengan naik bus Trans Koetaradja gratis.⁷⁸

Berikut adalah mekanisme pembiayaan operasional bus Trans Koetaradja:



Bagan 4.1 Mekanisme Pembiayaan Operasional Bus Trans Koetaradja

Sumber: Peraturan Gubernur Aceh Nomor 49 Tahun 2018 Tentang Pembiayaan.

Berikut rincian anggaran biaya(RAB) pada setiap koridor :

⁷⁷Muhammad, *Lembaga-lembaga Keuangan Umat Kontemporer* (Jakarta: UII Pers. 2002), Hal.22.

⁷⁸Peraturan Gubernur Aceh Nomor 49 Tahun 2018 Tentang Pembiayaan.

A. Rincian Anggaran Koridor 1

	PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN ACEH	
	Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106 BANDA ACEH - 23121	
<u>REKAPITULASI</u> <u>RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)</u>		
SKPA Pekerjaan Lokasi Tahun Anggaran Dasar Hukum	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH : OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 1 : TRAYEK PUSAT KOTA - DARUSSALAM : APBA 2020 : 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.	
NO.	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH HARGA
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 1	Rp. 3.053.473.200,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 1	Rp. 544.273.026,00
JUMLAH TOTAL		Rp. 3.597.746.226,00
Terbilang : <i>Tiga Miliar Lima Ratus Sembilan Puluh Tujuh Juta Tujuh Ratus Empat Puluh Enam Ribu Dua Ratus Dua Puluh Enam Rupiah</i>		
KUASA PENGGUNA ANGGARAN UPTD ANGKUTAN MASSAL TRANS KUTARAJA		Penyedia Jasa PT. HARAPAN INDAH TRANSPORT
<u>MUHAMMAD AL QADRI, S.SiT, MT</u> PEMBINA (VI/a) NIP. 19790417 200012 1 004		<u>NURNAZLI RA</u> Direktris

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)					
SKPA	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH				
Pekerjaan	: OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 1				
Lokasi	: TRAYEK PUSAT KOTA - DARUSSALAM				
Tahun Anggaran	: APBA 2020				
Dasar Hukum	: 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi.				
	: 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.				
NO.	JENIS BARANG/JASA	SATUAN	VOL.	HARGA SATUAN	TOTAL HARGA
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 1				
a	Gaji Upah Pramudi (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	216,00	Rp. 3.700.000,00	Rp. 799.200.000,00
b	Gaji Upah Pramugara (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	216,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 683.856.000,00
c	Uang Lembur Supir Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 250.000,00	Rp. 48.000.000,00
d	Uang Lembur Kondektur Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 200.000,00	Rp. 38.400.000,00
e	Pengobatan BPJS Kesehatan (36 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	432,00	Rp. 160.000,00	Rp. 69.120.000,00
f	BPJT Ketenagakerjaan (36 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	432,00	Rp. 174.700,00	Rp. 75.470.400,00
g	Uang Meugang (2 Kali / Tahun)	Orang / Tahun	72,00	Rp. 500.000,00	Rp. 36.000.000,00
h	Biaya BBM (12 BUS x 312 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	211.411,20	Rp. 5.150,00	Rp. 1.088.767.680,00
i	BBM untuk operasi di hari minggu (2 Bus x 48 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	5.420,80	Rp. 5.150,00	Rp. 27.917.120,00
j	Gaji Pegawai Kantor Bagian Keamanan (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 37.992.000,00
k	Gaji Pegawai Kantor Bagian Operasional (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 1.900.000,00	Rp. 22.800.000,00
l	Tunjangan Pakaian Dinas	Orang / Tahun	4,00	Rp. 750.000,00	Rp. 3.000.000,00
m	Biaya Listrik, Air & Telpn	Tahun	1,00	Rp. 11.350.000,00	Rp. 11.350.000,00
n	Biaya Pembersihan Halte (6 Orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	72,00	Rp. 1.550.000,00	Rp. 111.600.000,00
				Total Biaya	Rp. 3.053.473.200,00
				PPN 0%	Rp. 0,00
				Jumlah Total	Rp. 3.053.473.200,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 1 (10%)				
a	Biaya Ban (1 Pcs x 12 BUS)	Pcs	12,00	Rp. 4.950.000,00	Rp. 59.400.000,00
b	Total Biaya Pemeliharaan Service Kecil / 5.000 Km (5 s/d 6 Kali)			Rp.	Rp.
	- Olie Mesin (9 Ltr)	Liter	47,57	Rp. 39.000,00	Rp. 1.855.230,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	31,71	Rp. 39.000,00	Rp. 1.236.690,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	21,14	Rp. 39.000,00	Rp. 824.460,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	5,29	Rp. 39.000,00	Rp. 206.310,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 1.300.000,00	Rp. 1.300.000,00
c	Total Biaya Pemeliharaan Service Besar /10.000 km (5 s/d 6 Kali)			Rp.	Rp.
	- Olie Mesin (10 Ltr)	Liter	52,85	Rp. 39.000,00	Rp. 2.061.150,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	31,71	Rp. 39.000,00	Rp. 1.236.690,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	21,14	Rp. 39.000,00	Rp. 824.460,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	5,29	Rp. 39.000,00	Rp. 206.310,00
	- Minyak Rem	Pc	5,29	Rp. 39.000,00	Rp. 206.310,00
	- Filter Olie	Pc	5,29	Rp. 80.000,00	Rp. 423.200,00
	- Filter Udara	Pc	5,29	Rp. 115.000,00	Rp. 608.350,00
	- Filter Solar	Pc	10,57	Rp. 50.000,00	Rp. 528.500,00
	- Cluth Disc	Pc	2,26	Rp. 1.800.000,00	Rp. 4.068.000,00
	- Cluth Disc Cover Assy	Pc	2,26	Rp. 1.500.000,00	Rp. 3.390.000,00
	- Van Belt	Pc	4,52	Rp. 55.000,00	Rp. 248.600,00
	- Bearing	Set	18,07	Rp. 50.000,00	Rp. 903.500,00
	- Kampas rem	Pc	4,52	Rp. 270.000,00	Rp. 1.220.400,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 6.125.500,00	Rp. 6.125.500,00
d	Penambahan Olie Mesin (0,5 Ltr/Hari)	Liter	70,00	Rp. 20.000,00	Rp. 1.400.000,00
e	Biaya Cuci Bus (12 BUS x 48 hari)	Bus / Minggu	576,00	Rp. 140.000,00	Rp. 80.640.000,00
f	Pemeliharaan Body Bus	Ls	1,00	Rp. 15.000.000,00	Rp. 15.000.000,00
g	Biaya Keur Kendaraan Bus (2 kali x 12 BUS)	Bus / Tahun	24,00	Rp. 120.000,00	Rp. 2.880.000,00
h	Biaya ADM, Kantor / Tahun	Tahun	1,00	Rp. 9.000.000,00	Rp. 9.000.000,00
i	Biaya Jasa Perusahaan Pengelola Operasional Koridor 1	Ls	1,00	Rp. 299.000.000,00	Rp. 299.000.000,00
				Total Biaya	Rp. 494.793.660,00
				PPN 10%	Rp. 49.479.366,00
				Jumlah Total	Rp. 544.273.026,00

B. Rincian anggaran Koridor 2A

		PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN ACEH	
		Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106 BANDA ACEH - 23121	
<u>REKAPITULASI</u> <u>RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)</u>			
SKPA	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH		
Pekerjaan	: OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 2A		
Lokasi	: TRAYEK PUSAT KOTA - LAMBARO - BLANG BINTANG		
Tahun Anggaran	: APBA 2020		
Dasar Hukum	: 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.		
NO.	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH HARGA	
1	<i>RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 2A</i>	<i>Rp.</i>	<i>2.586.143.152,00</i>
2	<i>RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 2A</i>	<i>Rp.</i>	<i>453.950.970,00</i>
JUMLAH TOTAL		<i>Rp.</i>	<i>3.040.094.122,00</i>
<i>Terbilang : Tiga Miliar Empat Puluh Juta Sembilan Puluh Empat Ribu Seratus Dua Puluh Dua Rupiah</i>			
KUASA PENGGUNA ANGGARAN UPTD ANGKUTAN MASSAL TRANS KUTARAJA		Penyedia Jasa PT. HARAPAN INDAH TRANSPORT	
<u>MUHAMMAD AL QADRI, S.SiT, MT</u> PEMBINA (VI/a) NIP. 19790417 200012 1 004		<u>NURNAZLI RA</u> Direktris	

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)						
SKPA	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH					
Pekerjaan	: OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 2A					
Lokasi	: TRAYEK PUSAT KOTA - LAMBARO - BLANG BINTANG					
Tahun Anggaran	: APBA 2020					
Dasar Hukum	: 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.					
NO.	JENIS BARANG/JASA	SATUAN	VOL	HARGA SATUAN	TOTAL HARGA	
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 1					
a	Gaji Upah Pramudi (12 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	144,00	Rp.	3.700.000,00	Rp. 532.800.000,00
b	Gaji Upah Pramugara (12 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	144,00	Rp.	3.166.000,00	Rp. 455.904.000,00
c	Uang Lembur Supir Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp.	250.000,00	Rp. 48.000.000,00
d	Uang Lembur Kondaktur Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp.	200.000,00	Rp. 38.400.000,00
e	Pengobatan BPJS Kesehatan (24 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	288,00	Rp.	160.000,00	Rp. 46.080.000,00
f	BPJT Ketenagakerjaan (24 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	288,00	Rp.	174.700,00	Rp. 50.313.600,00
g	Uang Meugang (2 Kali / Tahun)	Orang / Tahun	48,00	Rp.	500.000,00	Rp. 24.000.000,00
h	Biaya BBM (12 BUS x 312 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	226.789,54	Rp.	5.150,00	Rp. 1.167.966.131,00
i	BBM untuk operasi di hari minggu (2 Bus x 48 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	6.978,14	Rp.	5.150,00	Rp. 35.937.421,00
j	Gaji Pegawai Kantor Bagian Keamanan (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp.	3.166.000,00	Rp. 37.992.000,00
k	Gaji Pegawai Kantor Bagian Operasional (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp.	1.900.000,00	Rp. 22.800.000,00
l	Tunjangan Pakaian Dinas	Orang / Tahun	4,00	Rp.	750.000,00	Rp. 3.000.000,00
m	Biaya Listrik, Air & Telpon	Tahun	1,00	Rp.	11.350.000,00	Rp. 11.350.000,00
n	Biaya Pembersihan Halte (6 Orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	72,00	Rp.	1.550.000,00	Rp. 111.600.000,00
					Total Biaya	Rp. 2.586.143.152,00
					PPN 0%	Rp. 0,00
					Jumlah Total	Rp. 2.586.143.152,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 1 (10%)					
a	Biaya Ban (1 Pcs x 12 BUS)	Pcs	6,00	Rp.	4.900.000,00	Rp. 29.400.000,00
b	Total Biaya Pemeliharaan Service Kecil / 5.000 Km (5 s/d 6 Kali)					
	- Olie Mesin (9 Ltr)	Liter	69,30	Rp.	38.000,00	Rp. 2.633.400,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	46,20	Rp.	38.000,00	Rp. 1.755.600,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	30,80	Rp.	38.000,00	Rp. 1.170.400,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	7,70	Rp.	38.000,00	Rp. 292.600,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp.	1.300.000,00	Rp. 1.300.000,00
c	Total Biaya Pemeliharaan Service Besar /10.000 km (5 s/d 6 Kali)					
	- Olie Mesin (10 Ltr)	Liter	77,00	Rp.	38.000,00	Rp. 2.926.000,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	76,20	Rp.	38.000,00	Rp. 2.895.600,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	30,80	Rp.	38.000,00	Rp. 1.170.400,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	7,70	Rp.	38.000,00	Rp. 292.600,00
	- Minyak Rem	Pc	7,70	Rp.	38.000,00	Rp. 292.600,00
	- Filter Olie	Pc	7,70	Rp.	80.000,00	Rp. 616.000,00
	- Filter Udara	Pc	7,70	Rp.	115.000,00	Rp. 885.500,00
	- Filter Solar	Pc	15,40	Rp.	50.000,00	Rp. 770.000,00
	- Cluth Disc	Pc	2,62	Rp.	1.800.000,00	Rp. 4.716.000,00
	- Cluth Disc Cover Assy	Pc	2,62	Rp.	1.500.000,00	Rp. 3.930.000,00
	- Van Belt	Pc	5,24	Rp.	55.000,00	Rp. 288.200,00
	- Bearing	Set	20,95	Rp.	50.000,00	Rp. 1.047.500,00
	- Kampas rem	Pc	5,24	Rp.	270.000,00	Rp. 1.414.800,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp.	6.125.500,00	Rp. 6.125.500,00
d	Penambahan Olie Mesin (0,5 Ltr/Hari)	Liter	58,00	Rp.	20.000,00	Rp. 1.160.000,00
e	Biaya Cuci Bus (12 BUS x 48 hari)	Bus / Minggu	480,00	Rp.	140.000,00	Rp. 67.200.000,00
f	Pemeliharaan Body Bus	Ls	1,00	Rp.	15.000.000,00	Rp. 15.000.000,00
g	Biaya Keur Kendaraan Bus (2 kali x 12 BUS)	Bus / Tahun	20,00	Rp.	120.000,00	Rp. 2.400.000,00
h	Biaya ADM, Kantor / Tahun	Tahun	1,00	Rp.	9.000.000,00	Rp. 9.000.000,00
i	Biaya Jasa Perusahaan Pengelola Operasional Koridor 1	Ls	1,00	Rp.	254.000.000,00	Rp. 254.000.000,00
					Total Biaya	Rp. 412.682.700,00
					PPN 10%	Rp. 41.268.270,00
					Jumlah Total	Rp. 453.950.970,00

C. Rincian anggaran koridor 2B

		PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN ACEH Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106 BANDA ACEH - 23121	
<u>REKAPITULASI</u> <u>RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)</u>			
SKPA Pekerjaan Lokasi Tahun Anggaran Dasar Hukum		: DINAS PERHUBUNGAN ACEH : OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 2B : TRAYEK PUSAT KOTA - ULEE LHEUE : APBA 2020 : 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.	
NO.	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH HARGA	
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 2B	<i>Rp.</i>	1.345.525.145,50
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 2B	<i>Rp.</i>	269.004.461,00
JUMLAH TOTAL		<i>Rp.</i>	1.614.529.606,50
<i>Terbilang : Satu Miliar Enam Ratus Empat Belas Juta Lima Ratus Dua Puluh Sembilan Ribu Enam Ratus Enam rupiah</i>			
KUASA PENGGUNA ANGGARAN UPTD ANGKUTAN MASSAL TRANS KUTARAJA		Penyedia Jasa PT. HARAPAN INDAH TRANSPORT	
<u>MUHAMMAD AL QADRI, S.SIT, MT</u> PEMBINA (VI/a) NIP. 19790417 200012 1 004		<u>NURNAZLI RA</u> Direktris	

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)

SKPA : DINAS PERHUBUNGAN ACEH
Pekerjaan : OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 2B
Lokasi : TRAYEK PUSAT KOTA - ULEE LHEUE
Tahun Anggaran : APBA 2020
Dasar Hukum : 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi.
 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.


NO.	JENIS BARANG/JASA	SATUAN	VOL.	HARGA SATUAN	TOTAL HARGA
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 1				
a	Gaji Upah Pramudi (9 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	108,00	Rp. 3.700.000,00	Rp. 399.600.000,00
b	Gaji Upah Pramugara (9orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	108,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 341.928.000,00
c	Uang Lembur Supir Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 250.000,00	Rp. 48.000.000,00
d	Uang Lembur Kondaktur Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 200.000,00	Rp. 38.400.000,00
e	Pengobatan BPJS Kesehatan (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	216,00	Rp. 160.000,00	Rp. 34.560.000,00
f	BPJT Ketenagakerjaan (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	216,00	Rp. 174.700,00	Rp. 37.735.200,00
g	Uang Meugang (2 Kali / Tahun)	Orang / Tahun	36,00	Rp. 500.000,00	Rp. 18.000.000,00
h	Biaya BBM (12 BUS x 312 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	51.936,42	Rp. 5.150,00	Rp. 267.472.563,00
i	BBM untuk operasi di hari minggu (2 Bus x 48 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	1.997,55	Rp. 5.150,00	Rp. 10.287.382,50
j	Gaji Pegawai Kantor Bagian Keamanan (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 37.992.000,00
k	Gaji Pegawai Kantor Bagian Operasional (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 1.900.000,00	Rp. 22.800.000,00
l	Tunjangan Pakaian Dinas	Orang / Tahun	4,00	Rp. 750.000,00	Rp. 3.000.000,00
m	Biaya Listrik, Air & Telpn	Tahun	1,00	Rp. 11.350.000,00	Rp. 11.350.000,00
n	Biaya Pembersihan Haile (6 Orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	48,00	Rp. 1.550.000,00	Rp. 74.400.000,00
				3 Total Biaya	Rp. 1.345.525.145,50
				PPN 0%	Rp. 0,00
				Jumlah Total	Rp. 1.345.525.145,50
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 1 (10%)				
a	Biaya Ban (1 Pcs x 12 BUS)	Pcs	3,00	Rp. 4.950.000,00	Rp. 14.850.000,00
b	Total Biaya Pemeliharaan Service Kecil / 5.000 Km (5 s/d 6 Kali)				
	- Olie Mesin (9 Ltr)	Liter	21,11	Rp. 38.000,00	Rp. 802.180,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	14,07	Rp. 38.000,00	Rp. 534.660,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	9,38	Rp. 38.000,00	Rp. 356.440,00
	- Gernuk (1 Kg)	Kg	2,35	Rp. 38.000,00	Rp. 89.300,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 1.300.000,00	Rp. 1.300.000,00
c	Total Biaya Pemeliharaan Service Besar /10.000 km (5 s/d 6 Kali)				
	- Olie Mesin (10 Ltr)	Liter	23,46	Rp. 38.000,00	Rp. 891.480,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	14,07	Rp. 38.000,00	Rp. 534.660,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	9,38	Rp. 38.000,00	Rp. 356.440,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	2,35	Rp. 38.000,00	Rp. 89.300,00
	- Minyak Rem	Pc	2,35	Rp. 38.000,00	Rp. 89.300,00
	- Filter Olie	Pc	2,35	Rp. 80.000,00	Rp. 188.000,00
	- Filter Udara	Pc	2,35	Rp. 115.000,00	Rp. 270.250,00
	- Filter Solar	Pc	4,69	Rp. 50.000,00	Rp. 234.500,00
	- Cluth Disc	Pc	0,72	Rp. 1.800.000,00	Rp. 1.296.000,00
	- Cluth Disc Cover Assy	Pc	0,72	Rp. 1.500.000,00	Rp. 1.080.000,00
	- Van Belt	Pc	1,44	Rp. 55.000,00	Rp. 79.200,00
	- Bearing	Set	5,77	Rp. 50.000,00	Rp. 288.500,00
	- Kampas rem	Pc	1,44	Rp. 270.000,00	Rp. 388.800,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 6.125.500,00	Rp. 6.125.500,00
d	Penambahan Olie Mesin (0,5 Ltr/Hari)	Liter	51,25	Rp. 20.000,00	Rp. 1.025.000,00
e	Biaya Cuci Bus (12 BUS x 48 hari)	Bus / Minggu	384,00	Rp. 140.000,00	Rp. 53.760.000,00
f	Pemeliharaan Body Bus	Ls	1,00	Rp. 16.000.000,00	Rp. 16.000.000,00
g	Biaya Keur Kendaraan Bus (2 kali x 12 BUS)	Bus / Tahun	16,00	Rp. 120.000,00	Rp. 1.920.000,00
h	Biaya ADM, Kantor / Tahun	Tahun	1,00	Rp. 9.000.000,00	Rp. 9.000.000,00
i	Biaya Jasa Perusahaan Pengelola Operasional Koridor 1	Ls	1,00	Rp. 133.000.000,00	Rp. 133.000.000,00
				Total Biaya	Rp. 244.549.510,00
				PPN 10%	Rp. 24.454.951,00
				Jumlah Total	Rp. 269.004.461,00

D. Rincian Anggaran Koridor 3

		PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN ACEH Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106 BANDA ACEH - 23121	
<u>REKAPITULASI</u> <u>RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)</u>			
SKPA Pekerjaan Lokasi Tahun Anggaran Dasar Hukum		: DINAS PERHUBUNGAN ACEH : OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 3 : TRAYEK PUSAT KOTA - MATA IE : APBA 2020 : 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.	
NO.	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH HARGA	
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 3	<i>Rp.</i>	2.163.347.034,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 3	<i>Rp.</i>	370.917.184,00
JUMLAH TOTAL		<i>Rp.</i>	2.534.264.218,00
<i>Terbilang : Dua Miliar Lima Ratus Tiga Puluh Empat Juta Dua Ratus Enam Puluh Empat Ribu Dua Ratus Delapan Belas Rupiah</i>			
KUASA PENGGUNA ANGGARAN UPTD ANGKUTAN MASSAL TRANS KUTARAJA		Penyedia Jasa PERUM DAMRI CABANG BANDA ACEH	
<u>MUHAMMAD AL QADRI, S.SiT, MT</u> PEMBINA (VI/a) NIP. 19790417 200012 1 004		<u>RUSLAN, SE, MM</u> Direktur	

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)					
SKPA : DINAS PERHUBUNGAN ACEH Pekerjaan : OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 3 Lokasi : TRAYEK PUSAT KOTA - MATA IE Tahun Anggaran : APBA 2020 Dasar Hukum : 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.					
NO.	JENIS BARANG/JASA	SATUAN	VOL.	HARGA SATUAN	TOTAL HARGA
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 1				
a	Gaji Upah Pramudi (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	132,00	Rp. 3.700.000,00	Rp. 488.400.000,00
b	Gaji Upah Pramugara (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	132,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 417.912.000,00
c	Uang Lembur Supir Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 250.000,00	Rp. 48.000.000,00
d	Uang Lembur Kondektur Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 200.000,00	Rp. 38.400.000,00
e	Pengobatan BPJS Kesehatan (36 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	264,00	Rp. 160.000,00	Rp. 42.240.000,00
f	BPJT Ketenagakerjaan (36 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	264,00	Rp. 174.700,00	Rp. 46.120.800,00
g	Uang Meugang (2 Kali / Tahun)	Orang / Tahun	44,00	Rp. 500.000,00	Rp. 22.000.000,00
h	Biaya BBM (12 BUS x 312 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	167.502,96	Rp. 5.150,00	Rp. 862.640.244,00
i	BBM untuk operasi di hari minggu (2 Bus x 48 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	5.726,60	Rp. 5.150,00	Rp. 29.491.990,00
j	Gaji Pegawai Kantor Bagian Keamanan (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 37.992.000,00
k	Gaji Pegawai Kantor Bagian Operasional (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 1.900.000,00	Rp. 22.800.000,00
l	Tunjangan Pakaian Dinas	Orang / Tahun	4,00	Rp. 750.000,00	Rp. 3.000.000,00
m	Biaya Listrik, Air & Telpon	Tahun	1,00	Rp. 11.350.000,00	Rp. 11.350.000,00
n	Biaya Pembersihan Halte (6 Orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	60,00	Rp. 1.550.000,00	Rp. 93.000.000,00
Total Biaya					Rp. 2.163.347.034,00
PPN 0%					Rp. 0,00
Jumlah Total					Rp. 2.163.347.034,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 1 (10%)				
a	Biaya Ban (1 Pcs x 12 BUS)	Pcs	4,00	Rp. 4.500.000,00	Rp. 18.000.000,00
b	Total Biaya Pemeliharaan Service Kecil / 5.000 Km (5 s/d 6 Kali)				
	- Olie Mesin (9 Ltr)	Liter	61,81	Rp. 39.000,00	Rp. 2.410.590,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	41,21	Rp. 39.000,00	Rp. 1.607.190,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	27,47	Rp. 39.000,00	Rp. 1.071.330,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	6,87	Rp. 39.000,00	Rp. 267.930,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 1.300.000,00	Rp. 1.300.000,00
c	Total Biaya Pemeliharaan Service Besar /10.000 km (5 s/d 6 Kali)				
	- Olie Mesin (10 Ltr)	Liter	68,68	Rp. 39.000,00	Rp. 2.678.520,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	41,21	Rp. 39.000,00	Rp. 1.607.190,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	27,47	Rp. 39.000,00	Rp. 1.071.330,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	6,87	Rp. 39.000,00	Rp. 267.930,00
	- Minyak Rem	Pc	6,87	Rp. 39.000,00	Rp. 267.930,00
	- Filter Olie	Pc	6,87	Rp. 80.000,00	Rp. 549.600,00
	- Filter Udara	Pc	6,87	Rp. 115.000,00	Rp. 790.050,00
	- Filter Solar	Pc	13,74	Rp. 50.000,00	Rp. 687.000,00
	- Cluth Disc	Pc	2,74	Rp. 1.800.000,00	Rp. 4.932.000,00
	- Cluth Disc Cover Assy	Pc	2,74	Rp. 1.500.000,00	Rp. 4.110.000,00
	- Van Belt	Pc	5,47	Rp. 55.000,00	Rp. 300.850,00
	- Bearing	Set	21,89	Rp. 50.000,00	Rp. 1.094.500,00
	- Kampas rem	Pc	5,47	Rp. 270.000,00	Rp. 1.476.900,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 6.000.000,00	Rp. 6.000.000,00
d	Penambahan Olie Mesin (0,5 Ltr/Hari)	Liter	53,33	Rp. 20.000,00	Rp. 1.066.600,00
e	Biaya Cuci Bus (12 BUS x 48 hari)	Bus / Minggu	432,00	Rp. 140.000,00	Rp. 60.480.000,00
f	Pemeliharaan Body Bus	Ls	1,00	Rp. 15.000.000,00	Rp. 15.000.000,00
g	Biaya Keur Kendaraan Bus (2 kali x 12 BUS)	Bus / Tahun	18,00	Rp. 120.000,00	Rp. 2.160.000,00
h	Biaya ADM, Kantor / Tahun	Tahun	1,00	Rp. 9.000.000,00	Rp. 9.000.000,00
i	Biaya Jasa Perusahaan Pengelola Operasional Koridor 1	Ls	1,00	Rp. 199.000.000,00	Rp. 199.000.000,00
Total Biaya					Rp. 337.197.440,00
PPN 10%					Rp. 33.719.744,00
Jumlah Total					Rp. 370.917.184,00

E. Rincian Anggaran Koridor 5

		PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN ACEH Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106 BANDA ACEH - 23121	
<u>REKAPITULASI</u> <u>RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)</u>			
SKPA	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH		
Pekerjaan	: OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 5		
Lokasi	: TRAYEK PUSAT KOTA - ULEE KARENG - BLANG BINTANG		
Tahun Anggaran	: APBA 2020		
Dasar Hukum	: 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.		
NO.	URAIAN PEKERJAAN	JUMLAH HARGA	
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 5	Rp.	1.949.352.472,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 5	Rp.	362.129.625,00
JUMLAH TOTAL		Rp.	2.311.482.097,00
Terbilang :	<i>Dua Miliar Tiga Ratus Sebelas Juta Empat Ratus Delapan Puluh Dua Ribu Sembilan Puluh Tujuh Rupiah</i>		
KUASA PENGGUNA ANGGARAN	Penyedia Jasa		
UPTD ANGKUTAN MASSAL	PERUM DAMRI CABANG BANDA ACEH		
TRANS KUTARAJA			
<u>MUHAMMAD AL QADRI, S.SiT, MT</u>	<u>RUSLAN, SE, MM</u>		
PEMBINA (VI/a)	Direktur		
NIP. 19790417 200012 1 004			

RENCANA ANGGARAN BIAYA (RAB)					
SKPA	: DINAS PERHUBUNGAN ACEH				
Pekerjaan	: OPERASIONAL TRANS KUTARAJA KORIDOR 5				
Lokasi	: TRAYEK PUSAT KOTA - ULEE KARENG - BLANG BINTANG				
Tahun Anggaran	: APBA 2020				
Dasar Hukum	: 1. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.89 Tahun 2002 Tentang mekanisme penetapan tarif dan formula Perhitungan Biaya Pokok Angkutan Penumpang dengan Mobil Bus Umum Antar Kota Kelas Ekonomi. 2. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 60 Tahun 2007 Tentang Pemberian Subsidi Angkutan penumpang umum di Jalan.				
NO.	JENIS BARANG/JASA	SATUAN	VOL.	HARGA SATUAN	TOTAL HARGA
1	RAB KONTRAK ITEM NON PAJAK KORIDOR 1				
a	Gaji Upah Pramudi (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	120,00	Rp. 3.700.000,00	Rp. 444.000.000,00
b	Gaji Upah Pramugara (18 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	120,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 379.920.000,00
c	Uang Lembur Supir Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 250.000,00	Rp. 48.000.000,00
d	Uang Lembur Kondektur Operasi Hari Minggu (4 orang x 48 hari)	Orang / Tahun	192,00	Rp. 200.000,00	Rp. 38.400.000,00
e	Pengobatan BPJS Kesehatan (36 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	240,00	Rp. 160.000,00	Rp. 38.400.000,00
f	BPJT Ketenagakerjaan (36 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	240,00	Rp. 174.700,00	Rp. 41.928.000,00
g	Uang Meugang (2 Kali / Tahun)	Orang / Tahun	40,00	Rp. 500.000,00	Rp. 20.000.000,00
h	Biaya BBM (12 BUS x 312 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	137.693,00	Rp. 5.150,00	Rp. 709.118.950,00
i	BBM untuk operasi di hari minggu (2 Bus x 48 hari x Penggunaan BBM per hari)	Liter / Tahun	4.707,48	Rp. 5.150,00	Rp. 24.243.522,00
j	Gaji Pegawai Kantor Bagian Keamanan (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 3.166.000,00	Rp. 37.992.000,00
k	Gaji Pegawai Kantor Bagian Operasional (1 orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	12,00	Rp. 1.900.000,00	Rp. 22.800.000,00
l	Tunjangan Pakaian Dinas	Orang / Tahun	4,00	Rp. 750.000,00	Rp. 3.000.000,00
m	Biaya Listrik, Air & Telpn	Tahun	1,00	Rp. 11.350.000,00	Rp. 11.350.000,00
n	Biaya Pembersihan Halte (6 Orang x 12 Bulan)	Orang / Tahun	84,00	Rp. 1.550.000,00	Rp. 130.200.000,00
				Total Biaya	Rp. 1.949.352.472,00
				PPN 0%	Rp. 0,00
				Jumlah Total	Rp. 1.949.352.472,00
2	RAB KONTRAK DIKENAKAN PAJAK KORIDOR 1 (10%)				
a	Biaya Ban (1 Pcs x 12 BUS)	Pcs	4,00	Rp. 4.500.000,00	Rp. 18.000.000,00
b	Total Biaya Pemeliharaan Service Kecil / 5.000 Km (5 s/d 6 Kali)				
	- Olie Mesin (9 Ltr)	Liter	55,01	Rp. 39.000,00	Rp. 2.145.390,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	36,67	Rp. 39.000,00	Rp. 1.430.130,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	24,45	Rp. 39.000,00	Rp. 953.550,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	6,11	Rp. 39.000,00	Rp. 238.290,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 1.300.000,00	Rp. 1.300.000,00
c	Total Biaya Pemeliharaan Service Besar /10.000 km (5 s/d 6 Kali)				
	- Olie Mesin (10 Ltr)	Liter	61,12	Rp. 39.000,00	Rp. 2.383.680,00
	- Olie gardan (6 Liter)	Liter	36,67	Rp. 39.000,00	Rp. 1.430.130,00
	- Olie Transmisi (4 Liter)	Liter	24,45	Rp. 39.000,00	Rp. 953.550,00
	- Gemuk (1 Kg)	Kg	6,11	Rp. 39.000,00	Rp. 238.290,00
	- Minyak Rem	Pc	6,11	Rp. 39.000,00	Rp. 238.290,00
	- Filter Olie	Pc	6,11	Rp. 80.000,00	Rp. 488.800,00
	- Filter Udara	Pc	6,11	Rp. 115.000,00	Rp. 702.650,00
	- Filter Solar	Pc	12,22	Rp. 50.000,00	Rp. 611.000,00
	- Cluth Disc	Pc	1,30	Rp. 1.800.000,00	Rp. 2.340.000,00
	- Cluth Disc Cover Assy	Pc	1,30	Rp. 1.500.000,00	Rp. 1.950.000,00
	- Van Belt	Pc	2,60	Rp. 55.000,00	Rp. 143.000,00
	- Bearing	Set	10,40	Rp. 50.000,00	Rp. 520.000,00
	- Kampas rem	Pc	2,60	Rp. 270.000,00	Rp. 702.000,00
	- Biaya Service	Ls	1,00	Rp. 6.000.000,00	Rp. 6.000.000,00
d	Penambahan Olie Mesin (0,5 Ltr/Hari)	Liter	40,00	Rp. 20.000,00	Rp. 800.000,00
e	Biaya Cuci Bus (12 BUS x 48 hari)	Bus / Minggu	432,00	Rp. 140.000,00	Rp. 60.480.000,00
f	Pemeliharaan Body Bus	Ls	1,00	Rp. 15.000.000,00	Rp. 15.000.000,00
g	Biaya Keur Kendaraan Bus (2 kali x 12 BUS)	Bus / Tahun	18,00	Rp. 120.000,00	Rp. 2.160.000,00
h	Biaya ADM, Kantor / Tahun	Tahun	1,00	Rp. 9.000.000,00	Rp. 9.000.000,00
i	Biaya Jasa Perusahaan Pengelola Operasional Koridor 1	Ls	1,00	Rp. 199.000.000,00	Rp. 199.000.000,00
				Total Biaya	Rp. 329.208.750,00
				PPN 10%	Rp. 32.920.875,00
				Jumlah Total	Rp. 362.129.625,00

Adapun komponen komponen pembiayaan dengan perincian dari biaya operasional angkutan Trans Koetaradja adalah sebagai berikut :

1. Biaya investasi dan pemeliharaan angkutan umum yang meliputi biaya pengadaan sarana, biaya perijinan trayek, biaya pajak kendaraan, biaya perawatan dan penggantian suku cadang kendaraan sehingga kendaraan tersebut selalu berada pada kondisi layak pakai.
 - a. Biaya listrik, air dan telpon (pertahun)
 - b. Biaya BPJS kesehatan (perorang dalam hitungan pertahun)
 - c. Biaya administrasi kantor (pertahun)
 - d. Upah pengemudi dan kondektur (gaji upah pramudi, gaji upah pramugara, uang lembur supir, uang lembur kondektur)
 - e. Biaya mobilitas yang meliputi biaya yang dikeluarkan selama angkutan tersebut beroperasi pada wilayah pelayanan.
2. Biaya mobilitas merupakan biaya yang dihabiskan bukan hanya pada satu kegiatan atau aktivitas. Melainkan biaya mobilitas adalah biaya yang selalu ada selama angkutan trans Koetaradja beroperasi. Berikut adalah komponen-komponen biaya mobilitas:
 - a. Biaya pembersihan halte
 - b. Biaya bahan bakar minyak
 - c. Biaya pemeliharaan body bus (2 kali pertahun)
 - d. Biaya pemeliharaan servis kecil 5 s/d 6 kali pertahun(oli mesin 9 ltr, oli gardan, oli transmisi, gemuk, biaya service).
 - e. Biaya pemeliharaan servis besar (oli mesin 10 ltr, minyak rem, filter olie, filter udara, filter solar, clut disc, cluth disc cover Assy, van belt, bearing, kampas rem).
 - f. Biaya cuci bus.

3. Keuntungan yang berkaitan dengan manajemen keuangan penyedia angkutan umum yang meliputi perolehan pendapatan dari hasil pengoperasian.

Untuk biaya masukan pada pengoperasian pendapatan pada bus Trans Koetaradja saat ini belum tersedia. Karena sejak awal operasi Trans Koetaradja hingga saat ini masih terhitung gratis.

Berdasarkan penjelasan komponen-komponen yang tertulis di atas adalah data yang telah didapatkan oleh peneliti melalui wawancara dengan kepala Dinas Perhubungan Aceh. Data tersebut juga didapatkan dari dokumentasi Rekapitulasi Rencana Anggaran Biaya (RAB) pada tahun 2020. Pada pembiayaan pemberian gaji pramugara dan pramudi juga dibedakan berdasarkan bidangnya. Wawancara dengan kepala Dinas Perhubungan Aceh bapak Hanung yang mengatakan:

“Untuk pembiayaan gaji yang kita berikan kepada pramudi dan pramugara tidak sama jumlahnya. Pramudi bidangnya ialah sebagai pengemudi jadi dia yang mendapatkan upah yang lebih besar dari kernet. Pramudi mendapatkan gaji setiap bulannya yaitu sebesar 3.700.000 sedangkan pramugara itu sesuai dengan Upah Minimum Regional (UMR) sebesar 3.100.000 untuk setiap bulannya. Di luar gaji tersebut mereka juga mendapatkan uang makan seperti meugang. Kemudian akan mendapatkan upah tambahan jika ada jam lembur.”⁷⁹

Kemudian selain adanya perbedaan antara biaya gaji yang diberikan kepada pramudi dan pramugara juga adanya perbedaan biaya yang dikeluarkan di setiap koridor yang telah ditetapkan. Wawancara dengan kepala Dinas Perhubungan Aceh bapak Hanung yang mengatakan:

“Biaya yang dikeluarkan untuk setiap koridor itu berbeda-beda karena biaya transportasi itu tergantung dengan jarak yang ditempuh. Kalau semakin panjang jaraknya maka keperluan BBM nya juga semakin banyak. Hal itulah yang membuat pengeluaran pembiayaan di setiap koridor berbeda-beda. Untuk anggaran yang dikeluarkan untuk bus setiap tahunnya sekitar 3 miliar yang mana dananya berasal dari APBA. Untuk mekanisme penganggarannya kita lakukan setiap tahun. jadi Dinas Perhubungan menganggarkan kepada pemerintah Aceh. Kemudian anggaran tersebut juga disahkan dan setuju oleh Bappeda, DPR dan Gubernur. Tugas Dishub hanya mengusulkan.”

⁷⁹Hanung, Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh, Kota Banda Aceh, wawancara oleh peneliti di Kuta Alam, 16 November 2020.

Kemudian biaya gaji juga berasal dari Biaya Operasi Kendaraan (BOK). BOK ini didapatkan dari tarif penumpang. Jika saat ini tarif penumpang masih digratiskan. Dan jika sudah mulai aktif maka biaya tersebut masuk juga untuk bayar listrik, gaji pramudi, gaji pramugara dan kebutuhan lainnya sesuai komponen yang sudah tertulis di atas.

Untuk ketentuan tarif penumpang pada setiap koridor belum ditetapkan secara tepat. Karena dari awal pengoperasian hingga kini pemerintah masih memberikan tarif gratis. Wawancara bersama salah satu penumpang bus Trans Koetaradja:

“Alhamdulillah untuk saat ini bus Trans Koetaradja masih digratiskan. Tapi jika ditanya untuk tarif penumpang saya setuju sekitaran 2 ribu sampai 5 ribu. Kalau bisa jangan terlalu mahal. Karena penumpang nanti tidak suka dan lebih memilih kendaraan pribadi”

Berdasarkan penjelasan di atas dapat peneliti simpulkan bahwasanya untuk mekanisme pembiayaan Trans Koetaradja terlebih dahulu pihak Dinas Perhubungan Aceh membuat Rancangan Anggaran Biaya (RAB). Setelah adanya usulan anggaran keseluruhan biaya perlunya disahkan atau disetujui oleh DPR maupun Bappeda. Setelah itu baru dicarikan anggaran yang keseluruhannya masih penuh dari anggaran APBA karena untuk saat ini Biaya Operasi Kendaraan (BOK) masih belum tersedia.

Adapun untuk komponen-komponen pembiayaan juga dijelaskan secara rinci mulai dari pembiaayaan kecil hingga pembiaayaan besar. Untuk gaji dan upah bagi karyawan juga berasal dari anggaran APBA.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil uraian dari bab pembahasan mengenai Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh Dalam Penyediaan Operasional Transportasi Bus Trans Koetaradja masih belum tertata baik. Berikut beberapa hal yang dapat di simpulkan:

1. Kebijakan Dinas perhubungan provinsi Aceh dalam penyediaan operasional transportasi bus Trans Koetaradja sudah dilaksanakan sesuai acuan yang telah ditetapkan mulai dari proses sebelum pengoperasian bus Trans Koetaraja hingga evaluasi untuk perbaikan bus Trans Koetaradja. Namun, masih adanya skedul jam tiba bus Trans Koetaradja yang belum sepenuhnya sesuai dengan acuan. Hal ini salah satunya alasan masyarakat hingga saat ini masih memilih kendaraan pribadi daripada kendaraan publik.

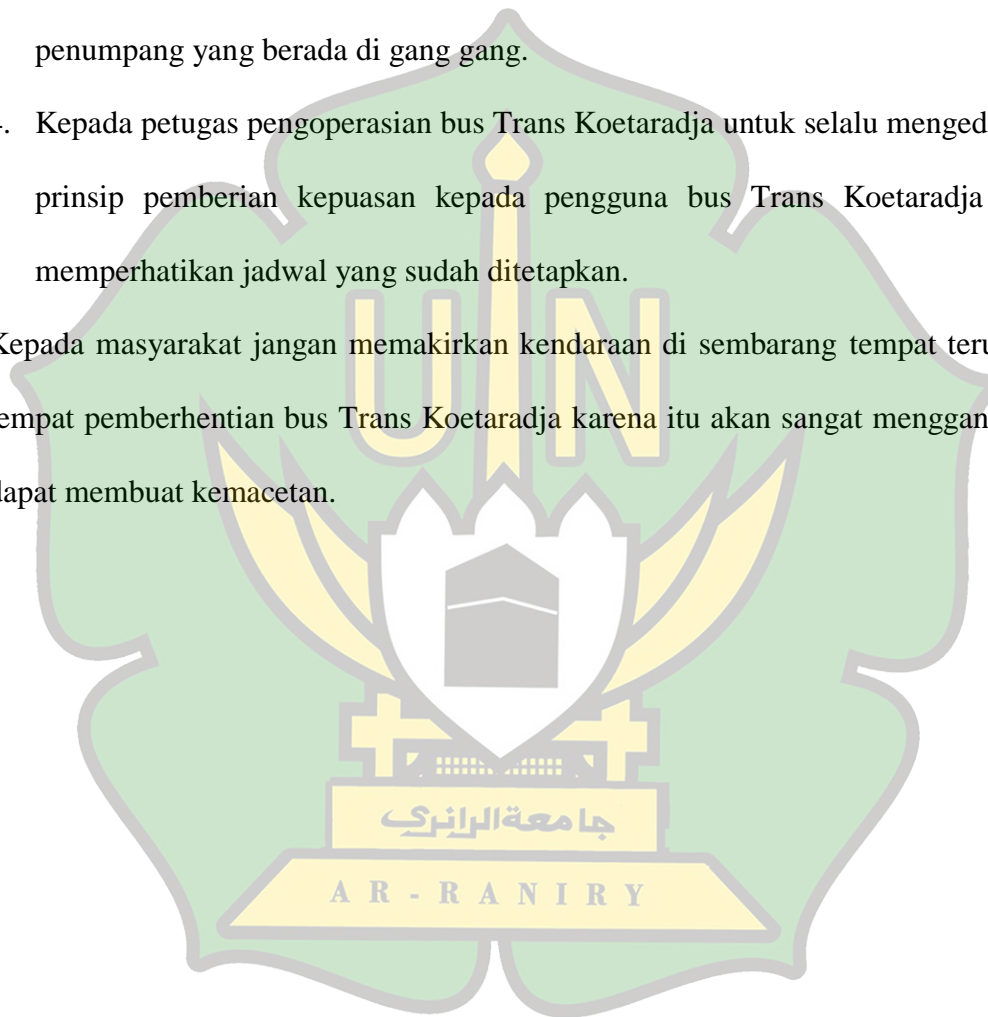
2. Mekanisme Pembiayaan Operasional Trans Koetaradja

Mekanisme pembiayaan operasional bus Trans Koetaradja melibatkan pihak ketiga yaitu DPR dan Bappeda. Kedua pihak tersebut yang mengesahkan rancangan atau usulan dari Dinas Perhubungan Aceh dalam mengusulkan setiap penambahan anggaran pada tiap tahunnya yang berasal dari APBA. Anggaran tersebut untuk pembiayaan servis kecil, servis besar ,upah pekerja dan lainnya. Untuk biaya masukan pada pengoperasian pendapatan pada bus Trans Koetaradja saat ini belum tersedia. Karena sejak awal operasi Trans Koetaradja hingga saat ini masih terhitung gratis.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti berikut beberapa saran yang dapat disebutkan:

1. Kepada Pemerintah daerah diharapkan dapat membuat jalur khusus untuk pengoperasian bus Trans Koetaradja. Maka jika sudah ada jalur khusus akan berkurang kemacetan karena bercampurnya dengan kendaraan pribadi.
2. Kepada Dinas Perhubungan Aceh diharapkan adanya pembuatan jadwal tunggu bus agar penumpang tidak lama menunggu.
3. Kepada Dinas Perhubungan Aceh adanya penambahan bus untuk bisa menjemput penumpang yang berada di gang gang.
4. Kepada petugas pengoperasian bus Trans Koetaradja untuk selalu mengedepankan prinsip pemberian kepuasan kepada pengguna bus Trans Koetaradja dengan memperhatikan jadwal yang sudah ditetapkan.
5. Kepada masyarakat jangan memarkirkan kendaraan di sembarang tempat terutama di tempat pemberhentian bus Trans Koetaradja karena itu akan sangat mengganggu dan dapat membuat kemacetan.



DAFTAR PUSTAKA

- Akhmadrandy Ibrahim.2017. *“Analisis Implementasi Manajemen Kualitas Dari Kinerja Operasional Pada Industri Ekstraktif Di Sulawesi Utara”*.4(2).861
- B.Sore, UddindanSobirin.2017.*KebijakanPublik*, Makassar: CV Sah Media.
- Burhan, Ashofa. 2013. *Metodelogi Penelitian Hukum*.Jakarta: Rineka Cipta.
- Djam’an Santori dan Aan Komariah.2017 *Metodologi Penelitian Kualitatif*.Bandung:Alfabeta
- Gaffar, Affan. 2004. *Politik Indonesia Transisi Menuju Demokrasi*.Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Gusganda Suria Manda.2018..*“Pengaruh Pendapatan dan Biaya Oprasional Terhadap Laba Bersih.”*. Jurnal Ekonomi dan Bisnis.8 (1).19-33.
- Gusti Lestari,Nia.2017. *Pengelolaan Transportasi Oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2013-2015*.4 (1). 265.
- Imam Machali dan Ara Hidayah. 2018.*The HANDBOOK of EDUCATION MANAGEMENT Teori dan Praktik Pengelolaan Sekolah/Madrasah di Indonesia*. Jakarta: Kencana.
- Indriani, Delly, dkk.2017.*Pengaruh Pelayanan Publik Terhadap Kepuasan Masyarakat: Studi Kasus Izin Produksi Pangan Industri Rumah Tangga Di Kantor Badan Penanaman Modal Kota Batu.*. Jurnal Ilmiah. 6 (2), 10-11.
- Iqbal Hasan, Misbahul. 2013..*Analisis Data Penelitian dengan Statistik Edisi 2*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- J.R, Raco.2010.*Metode Penelitian Kualitatif Jenis, Karakteristik, dan Keunggulannya*. Jakarta: PT Grasindo.
- Muh. Kasarisman,dkk. 2015. *Impelemtasi Kebijakan Sistem Transportasi Darat dan Dampaknya terhadap Kesejahteraan Sosial di Jakarta*.Jurnal Manajemen Transportasi &Logistik(JMTransLog)-02(1).
- Muhajir, Muhammad Nasir. 2017. *Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah Pada Transportasi Publik Trans Koetardja Terhadap Labi-Labi*. Jurnal Ilmiah(JIM). 2 (4), 2017.608.
- Muhammad Nasir,Muhajir.2017 *“Analisis Dampak Kebijakan Pemerintah pada Transportasi Publik Trans Koetaradja Terhadap Labi-labi (Studi Kasus :Terminal Keudah-Darussalam)”*.2 (4). 610.
- Nasution. 2003. *Metodologi Research Penelitian Ilmiah*.Jakarta: Bumi Aksara.

Peraturan Gubernur Aceh Nomor 118 Tahun 2016 Pasal 14 tentang Bidang Lalu Lintas Dan Angkuta Jalan.

Peraturan gubernur Aceh nomor 47 tahun 2016 tentang penyelenggaraan bus trans koetaradja. Hal 03

Ramdhani, Ramdhani dan Muhammad Ali Ramdhani. 2017. *Konsep Umum Kebijakan Publik*, Jurnal Publik. Hal.3

Rifka.2017.*Step by Step Lancar Membuat SOP*.Depok:HutaMedia.

Rio Bagus Firmansyah Al Rasyid.2015 “Kualitas Pelayanan Transportasi Publik. 03 (2) ,2015.97.

Rosaliza, Mita. 2015.*Wawancara Sebuah Interaksi Komunikasi Dalam Penelitian Kualitatif*. Jurnal Ilmu Budaya. 11(2).71.

Sahya Anggara.2018.*Kebijakan Publlik*. Bandung:Alfabeta.

Setia Yunas, Novy dan Mi’rojul Huda.2017. Kebijakan Revitalisasi Sistem Transportasi Publik Sebagai Langkah Antisipatif Kemacetan Total Di Kota Malang.*Jurnal Ilmu Pemerintahan* .

Sofi Wahyu Ningrum, dkk.2019. *Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas perhubungan Dalam Bidang Transportasi Umum dan Perkotaan*.Jurnal Respon Publik.13(2).53-61.

Suwendra, Wayan. 2018. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*.Bandung:Nilacakra.

Wahyu Indra Prambudi. 2018, *Analisis Perbandingan Biaya Moda Transportasi Pribadi Dengan Moda Transportasi Umum (Bus Trans Sidoarjo) Di Kota Sidoarjo*.

Warpani,Suwardjoko.1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung:Penerbit ITB.

William N. Dunn. 2013.*Pengantar analisis kebijakan publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University.

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIP UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor : 411/Un.08/FISIP/Kp.07.6/02/2020

TENTANG

**PENGANGKATAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH**

DEKAN FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN UIN AR-RANIRY BANDA ACEH

Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan skripsi dan ujian munaqasyah mahasiswa pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry Banda Aceh maka dipandang perlu menunjuk pembimbing skripsi tersebut yang dituangkan dalam Surat Keputusan Dekan;
b. Bahwa saudara yang tersebut namanya dalam surat keputusan ini dipandang cakap dan memenuhi syarat untuk diangkat sebagai pembimbing skripsi.

Mengingat : 1. Undang-undang Nomor 20 Tahun 2003, tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-undang Nomor 14 Tahun 2005, tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-undang Nomor 12 Tahun 2012, tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah RI Nomor 23 Tahun 2005 tentang Pengelolaan Keuangan Badan Layanan Umum;
5. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014, tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Keputusan Presiden Nomor 64 Tahun 2013, tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh menjadi Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
7. Peraturan Menteri Agama RI Nomor 12 Tahun 2014, tentang Organisasi & Tata Kerja UIN Ar-Raniry;
8. Peraturan Menteri Agama Nomor 21 Tahun 2015, tentang Statuta UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
9. Keputusan Menteri Agama Nomor 492 Tahun 2003, tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan, dan Pemberhentian PNS di Lingkungan Depag. RI;
10. Keputusan Menteri Keuangan Nomor 293/KMK.05/2011 tentang Penetapan Institut Agama Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh pada Kementerian Agama sebagai Instansi Pemerintah yang Menerapkan Pengelolaan Badan Layanan Umum;
11. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 02/Un.08/R/Kp.07.5/01/2018 tentang Pemberian Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Pejabat di Lingkungan Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh;

Memperhatikan : Keputusan Seminar Proposal Skripsi Prodi Ilmu Administrasi Negara pada tanggal **29 Januari 2020**

MEMUTUSKAN

Menetapkan
PERTAMA

: Menunjuk Saudara :
1. Eka Januar, M.Soc.Sc. : Sebagai pembimbing pertama
2. Zakki Fuad Khalil, S.IP., M.Si. : Sebagai pembimbing kedua
Untuk membimbing skripsi :
Nama : Shinta Bella
NIM : 160802020
Program Studi : Ilmu Administrasi Negara
Judul : Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh dalam Penyediaan Biaya Operasional Transportasi Publik Bus Trans Koetaradja

KEDUA : Pembayaran honorarium pembimbing pertama dan kedua tersebut dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Banda Aceh Tahun 2020.

KETIGA : Surat Keputusan ini berlaku sejak ditetapkan sampai dengan berakhirnya Semester Genap Tahun Akademik 2019/2020 dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya, apabila dikemudian hari ternyata terdapat kekeliruan dalam surat keputusan ini.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada Tanggal : 11 Februari 2020
An. Rektor
Dekan,


Ernita Dewi



Tembusan :

1. Rektor UIN Ar-Raniry Banda Aceh;
2. Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara;
3. Pembimbing yang bersangkutan untuk dimaklumi dan dilaksanakan;
4. Yang bersangkutan.



**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU PEMERINTAHAN**

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniry.ac.id

Nomor : B-1859/Un.08/FISIP I/PP.00.9/10/2020

Lamp : -

Hal : **Penelitian Ilmiah Mahasiswa**

Kepada Yth,
Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Aceh

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Pimpinan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : **SHINTA BELLA / 160802020**

Semester/Jurusan : IX / Ilmu Administrasi Negara

Alamat sekarang : Jl. Tgk Gle Iniem, Desa Lamduro, Kec. Darussalam, Kab. Aceh Besar

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi aceh Dalam Penyediaan Biaya Operasional Transportsi Publik Bus Trans Koetaradja**

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 22 Oktober 2020

an. Dekan

Wakil Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan,

Muhammad Thalal, Lc., M.Si., M.Ed.

Berlaku sampai : 31 Maret
2021

UIN
AR - RANIRY



PEMERINTAH ACEH DINAS PERHUBUNGAN

Jln. Mayjend. T. Hamzah Bendahara No. 52, Telp. (0651) 22110 Fax. (0651) 22106
BANDA ACEH - 23121

Banda Aceh, 4 Desember 2020 M
19 Rabiul Akhir 1442 H

Nomor : 800/1100
Sifat : Biasa
Lampiran : -
Hal : **Penyelesaian Penelitian
Dan Pengumpulan Data**

Yang Terhormat:
**Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu
Pemerintahan
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry**

di -
Tempat

1. Sehubungan dengan surat Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Pemerintahan Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Nomor B-1859/Un.08/FISIPI/PP.00.9/10/2020 tanggal 22 Oktober 2020 Hal Penelitian Ilmiah Mahasiswa dan Surat Kami Nomor 800/955 tanggal 2 November 2020 Hal Persetujuan Penelitian dan Pengumpulan Data, bersama ini kami menerangkan bahwa benar yang namanya tersebut dibawah ini telah melakukan penelitian pada Dinas Perhubungan Aceh yaitu :

Nama : **SHINTA BELLA**
NPM : 160802020
Jurusan : Ilmu Administrasi Negara
Universitas A R : **R**Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh
Judul Skripsi : Kebijakan Dinas Perhubungan Provinsi Aceh
Dalam Penyediaan Biaya Operasional Transportasi
Publik Bus Trans Koetaradja .

2. Demikian kami sampaikan dan terima kasih.

**a.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN ACEH,
SEKRETARIS**

**T. FAISAL ST, MT
PEMBINA**

NIP. 19750114 200312 1 003

DRAFT PERTANYAAN

Kepala Dishub:

3) Proses Kebijakan

4. Bagaimana pemahaman bapak terhadap kebijakan penyediaan operasional bus trans koetaradja?
5. Bagaimana proses penyediaan biaya operasional bus trans koetaradja?
6. Untuk apa saja biaya operasional bus trans koetaradja?
7. Bagaimana mekanisme pembiayaan operasional bus trans koetaradja?
8. Bagaimana sosialisasi kebijakan penyediaan bus trans koetaradja?
9. Media apa yang digunakan untuk melakukan sosialisasi?
10. Sejak kapan bus trans koetaradja mulai beroperasi?
11. Pada pertama kalinya dilaksanakan, berapa maksimal penumpang yang menaiki bus trans koetaradja?
12. Apakah ada kualifikasi untuk penerimaan supir dan kenet bus trans koetaradja?
13. Bagaimana penentuan nominal untuk penumpang trans koetaradja? Apakah berbeda pada setiap koridor?
14. Jika nanti tarif pembiayaan penumpang sudah berlaku, pembiayaan tersebut akan digunakan untuk apa?
15. Saat ini sudah berapa koridor yang sudah berjalan?

4) Formulasi Kebijakan.

- d. Seberapa besar kontribusi yang diberikan kepada masyarakat dengan adanya bus trans koetaradja?
- e. Apakah dengan hadirnya bus trans koetaradja membawa dampak yang positif?
- f. Apa yang melatar belakangi hadirnya bus trans koetaradja?

5) Implementasi Kebijakan

- 4.1.5 Bagaimana pelaksanaan bus trans koetaradja?
- 4.1.6 Apakah terdapat hambatan pada pelaksanaannya?

6) Evaluasi Kebijakan

- 4.1.7 Langkah langkah apa saja yang dilakukan untuk melakukan evaluasi pada bus trans koetaradja?
- 4.1.8 Hal apa saja yang akan di evaluasikan dan kapan biasanya untuk mengadakan evaluasi?
- 4.1.9 Sistem pengawasan yang bagaimana diterapkan?

PRAMUDI:

1.8 Proses Kebijakan

- e. Bagaimana respon penumpang pada saat pertama kalinya menaiki bus trans koetaradja?
- f. Bagaimana ketentuan harga untuk para penumpang jika nanti tarif pembayaran sudah berlaku?
- g. Apakah ada batas minimal dan maksimal penumpang pada bus trans koetaradja?
- h. Pada pertama kalinya dilaksanakan, berapa maksimal penumpang yang menaiki bus trans koetaradja?
- i. Saat ini ada berapa koridor yang sudah berjalan?
- j. Bagaimana proses jeda waktu untuk setiap bus yang datang?
- k. Apakah pernah ada bus yang datang bersamaan di satu halte yang sama?

1.9 Formulasi Kebijakan

- l. Seberapa besar kontribusi yang diberikan kepada masyarakat dengan adanya bus trans koetaradja?
- m. Apakah dengan hadirnya bus trans koetaradja membawa dampak yang positif?
- n. Apa yang melatar belakangi hadirnya bus trans koetaradja?

1.10 Implementasi Kebijakan

- o. Apakah selama jalannya bus trans koetaradja terdapat hambatan?
- p. Bagaimana untuk pembiayaan operasional bus? Seperti servis bus?

1.11 Evaluasi Kebijakan

11. Apakah selama ini pernah adanya pengawasan?
12. Pengawasan seperti apa dilakukan?

PRAMUGARA:

Proses Kebijakan

1. Bagaimana respon penumpang pada saat pertama kalinya menaiki bus trans koetaradja?
2. Bagaimana ketentuan harga untuk para penumpang jika nanti tarif pembayaran sudah berlaku?
3. Apakah ada batas minimal dan maksimal penumpang pada bus trans koetaradja?
4. Pada pertama kalinya dilaksanakan, berapa maksimal penumpang yang menaiki bus trans koetaradja?
5. Saat ini ada berapa koridor yang sudah berjalan? Dan berapa menit jeda waktu untuk jam datang bus selanjutnya?

c. Formulasi Kebijakan

6. Seberapa besar kontribusi yang diberikan kepada masyarakat dengan adanya bus trans koetaradja?
7. Apakah dengan hadirnya bus trans koetaradja membawa dampak yang positif?
8. Apa yang melatar belakangi hadirnya bus trans koetaradja?

d. Implementasi Kebijakan

1. Apakah terdapat hambatan selama menjadi kenet di bus trans koetaradja?
2. Pada jam berapa tiba di halte?

D.Evaluasi Kebijakan

- 4.3 Apakah pernah diadakan pengawasan selama bus trans koetaradja beroperasi?
- 4.4 Bagaimana pengawasan yang diterapkan?

Masyarakat sebagai penumpang

- Bagaimana respon anda pada saat pertama kali menaiki bus trans koetaradja?
- jika nanti sudah ditetapkan tarif untuk penumpang, berapa nominal yang anda inginkan?
- Apakah dengan hadirnya trans koetaradja membawa manfaat bagi anda?
- Biasanya pada jam berapa menunggu di halte?
- Pernahkah bus trans koetaradja terlambat sampai di halte?



FOTO DOKUMENTASI



(Pak Hanung sebagai Kepala Dinas Perhubungan Aceh)



(Pak Andrian sebagai salah satu Pramudi Bus Trans Koetaradja)



(Pak Heri Gunawan sebagai salah satu Pramugara Bus Trans Koetaradja)



(Buk Nurhayati sebagai salah satu penumpang Bus Trans Koetaradja)



(Buk Nur Aisyah sebagai salah satu penumpang Bus Trans Koetaradja)

