

KATA PENGANTAR

Dengan mengucap puji dan syukur kehadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayahnya sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan Skripsi dengan judul “ **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENETAPAN TARIF ANGKUTAN MIKROLET DI SURABAYA**”.

Penyusunan Skripsi ini dibuat dalam rangka memenuhi sebagian persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

Penulis menyadari bahwa keberhasilan dalam penyelesaian Skripsi ini tidak terlepas dari bantuan, dorongan bimbingan dan pengarahan yang diberikan oleh berbagai pihak karena tanpa bantuan, dorongan, bimbingan dan pengarahan penulis akan mengalami kesulitan dalam penyelesaian penyusunan Skripsi penelitian ini. Pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang tak terhingga kepada Bapak Dr. Slamet Srijono Msi. selaku dosen pembimbing yang telah banyak meluangkan waktunya dengan sabar memberikan bimbingan hingga terselesainya penyusunan proposal penelitian ini.

Atas bantuan dan dorongan baik berupa moral maupun material yang diberikan maka pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Dra, Ec. Hj.Suparwati, Msi. selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik.
2. Bapak Dr. Lukman Arief, Msi., selaku Ketua Jurusan Administrasi Negara.
3. Ibu Dra. Diana Hertati, Msi. selaku Sekretaris Jurusan Administrasi Negara.

4. Bapak dan Ibu Dosen yang telah memberikan bekal dalam proses perkuliahan di jurusan Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Pembangunan Nasional “VETERAN” Jawa Timur.
5. Abah dan Umi tercinta beserta kakak dan adikku, terimakasih atas doa dan kasih sayangnya selama ini.
6. Teman-teman dan sahabat penulis yang tidak dapat disebutkan satu-persatu, terima kasih atas dorongan dan bantuan yang diberikan kepada penulis selama ini.

Dalam penyusunan Skripsi ini penulis sangat menyadari masih ada kekurangan-kekurangan baik dari segi teknis maupun materiil penyusunannya. Oleh karena itu, penulis senantiasa bersedia dan terbuka dalam menerima saran dan kritik dari semua pihak yang dapat menambah kesempurnaan Skripsi ini.

Akhir kata penulis mengucapkan terimakasih serta besar harapan penulis semoga Skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak.

Surabaya, Maret 2010

Penulis

DAFTAR ISI

| | |
|---|-------------|
| HALAMAN JUDUL..... | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI | ii |
| HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENGESAHAN SKRIPSI..... | iii |
| HALAMAN PERSETUJUAN DAN PENEGESAHAN REVISI SKRIPSI ... | iv |
| KATA PENGANTAR..... | v |
| DAFTAR ISI..... | vii |
| DAFTAR GAMBAR | viii |
| DAFTAR TABEL | ix |
| ABSTRAKSI | x |
| BAB I PENDAHULUAN | |
| 1.1. Latar Belakang..... | 1 |
| 1.2. Perumusan Masalah..... | 9 |
| 1.3. Tujuan Penelitian | 9 |
| 1.4. Kegunaan Penelitian | 10 |
| BAB II KAJIAN PUSTAKA | |
| 2.1. Penelitian Terdahulu..... | 11 |
| 2.2. Landasan Teori..... | 14 |
| 2.2.1. Kebijakan Publik | 15 |
| 2.2.1.1. Pengertian Kebijakan Publik..... | 15 |
| 2.2.1.2. Bentuk Kebijakan Publik | 16 |
| 2.2.1.3. Sifat Kebijakan Publik | 16 |

| | |
|--|----|
| 2.2.1.4. Ragam Kebijakan Publik | 17 |
| 2.2.1.5. Jenis Kebijakan Publik | 18 |
| 2.2.1.6. Tahap-tahap Kebijakan Publik | 18 |
| 2.2.2. Implementasi Kebijakan | 20 |
| 2.2.2.1. Pengertian Implementasi Kebijakan | 20 |
| 2.2.2.2. Model Implementasi Kebijakan | 21 |
| 2.2.2.3. Keberhasilan Implmentasi Kebijakan..... | 24 |
| 2.2.2.4. Kegagalan Implementasi Kebijakan | 24 |
| 2.2.3. Angkutan Umum | 25 |
| 2.2.3.1. Pengertian Angkutan Umum..... | 25 |
| 2.2.3.2. Jenis Angkutan Umum | 26 |
| 2.2.3.3. Pemakai Jasa Angkutan | 28 |
| 2.2.3.4. Peranan Angkutan Umum | 28 |
| 2.2.4. Biaya dan Tarif Angkutan | 30 |
| 2.2.4.1. Pengertian Biaya | 30 |
| 2.2.4.2. Pengertian Tarif Angkutan | 31 |
| 2.2.4.3. Kategori Tarif Angkutan | 32 |
| 2.2.4.4. Jenis Tarif Angkutan | 32 |
| 2.2.5. Sumber - sumber Kebijakan Mengenai Tarif Angkutan Penumpang..... | 33 |
| 2.2.6. Kepatuhan | 34 |
| 2.2.7. Kepuasan | 35 |
| 2.3. Kerangka Berpikir | 38 |

BAB III METODE PENELITIAN

| | |
|-----------------------------|----|
| 3.1. Jenis Penelitian | 39 |
| 3.2. Fokus Penelitian..... | 40 |
| 3.3. Lokasi Penelitian..... | 42 |
| 3.4. Sumber Data..... | 42 |
| 3.5. Pengumpulan Data..... | 43 |
| 3.6. Analisis Data..... | 46 |
| 3.7. Keabsahan Data..... | 48 |

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

| | |
|--|----|
| 4.1. Gambaran Umum Obyek Penelitian | 51 |
| 4.1.1. Dinas Perhubungan Kota Surabaya | 51 |
| 4.1.1.1. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Surabaya ... | 52 |
| 4.1.1.2. Struktur Organisasi dan Tugas Pokok Dinas Perhubungan Kota Surabaya..... | 53 |
| 4.1.1.3. Komposisi Pegawai Dinas Perhubungan Kota Surabaya..... | 71 |
| 4.1.2. DPC (Dewan Pengurus Cabang) ORGANDA Kota Surabaya.. | 73 |
| 4.1.2.1. Visi dan Misi DPC (Dewan Pengurus Cabang) ORGANDA Kota Surabaya..... | 75 |
| 4.1.2.2. Struktur Organisasi dan Tugas Pokok DPC (Dewan Pengurus Cabang) ORGANDA Kota Surabaya | 78 |

| | |
|--|----|
| 4.1.2.3. Komposisi Pegawai DPC (Dewan Pengurus Cabang) | |
| ORGANDA Kota Surabaya | 80 |
| 4.2. Penyajian Data | 82 |
| 4.2.1. Kepatuhan | 82 |
| 4.2.2. Kendala-kendala..... | 89 |
| 4.3. Pembahasan | 91 |
| 4.3.1. Kepatuhan | 94 |
| 4.3.2. Kendala-kendala..... | 95 |

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

| | |
|-----------------------|-----|
| 5.1. Kesimpulan | 98 |
| 5.2. Saran | 100 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR GAMBAR

| | |
|---|----|
| Gambar 1. | |
| Model Implementasi Kebijakan Mazmanian dan Sabatier..... | 23 |
| Gambar 2. | |
| Kerangka Berpikir | 38 |
| Gambar 3. | |
| Analisa Data Kualitatif | 48 |
| Gambar 4. | |
| Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Surabaya | 54 |
| Gambar 5. | |
| Struktur Organisasi DPC ORGANDA Kota Surabaya..... | 78 |

DAFTAR TABEL

| | |
|---|----|
| Tabel 1. Komposisi Pegawai Bidang Angkutan Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya Berdasarkan Jenis Kelamin | 71 |
| Tabel 2 Komposisi Pegawai Bidang Angkutan Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya Berdasarkan Pendidikan | 72 |
| Tabel 3. Komposisi Pegawai Bidang Angkutan Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya Berdasarkan Pangkat / golongan..... | 72 |
| Tabel 4. Komposisi Pegawai Bidang Angkutan Pada Dinas Perhubungan Kota Surabaya Berdasarkan Usia..... | 73 |
| Tabel 5. Komposisi Pegawai DPC ORGANDA Kota Surabaya Berdasarkan Jenis Kelamin..... | 80 |
| Tabel 6 Komposisi Pegawai DPC ORGANDA Kota Surabaya Berdasarkan Pendidikan..... | 81 |

ABSTRAKSI

ROSIDI. IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENETAPAN TARIF ANGKUTAN MIKROLET DI SURABAYA.

Kebijakan penetapan tarif angkutan mikrolet dilakukan Pemerintah Kota Surabaya seiring dengan adanya penurunan harga Bahan Bakar Minyak (BBM). Kebijakan pemerintah dalam menurunkan harga BBM ini membawa angin segar bagi jalannya perekonomian bangsa karena hal ini diharapkan dapat memberikan efek lanjutan pada harga jual produk, peningkatan konsumsi masyarakat dan khususnya penurunan biaya transportasi yang terjangkau oleh masyarakat. Sehingga untuk mewujudkan harapan tersebut ditetapkanlah Peraturan Walikota Surabaya No 98 Tahun 2008

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk menyusun dan mengembangkan pemahaman dan mendeskripsikan, menganalisa, dan menginterpretasikan kebijakan penetapan tarif angkutan mikrolet di Surabaya berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya No. 98 Tahun 2008. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi (pengamatan), dokumentasi dan interview (wawancara) dengan menggunakan pedoman wawancara (interview guide).

Metode analisa data pada penelitian ini adalah dengan menggunakan teknik analisis deskriptif kualitatif dimana dalam penelitian ini digambarkan suatu fenomena dengan jalan mendeskripsikan kebijaka penetapan tarif angkutan mikrolet di Surabaya. Informan dalam penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya, DPC (Dewan Pengurus Cabang) Organda Kota Surabaya, YLPK (Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen), Sopir Mikrolet dan Penumpang Mikrolet. Fokus penelitian ini adalah kepatuhan dan kepuasan para sopir mikrolet serta penumpang mikrolet. Situs penelitian ini adalah Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan DPC (Dewan Pengurus Cabang) Organda Kota Surabaya.

Hasil penelitian ini sesuai dengan fokus penelitian yang telah ditetapkan, dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan penetapan tarif angkutan

mikrolet di Surabaya tidak berhasil dengan berdasarkan Peraturan Walikota Surabaya No. 98 Tahun 2008.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Sehingga transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya. Transportasi juga sebagai penunjang pembangunan ekonomi, tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara

Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan keseluruh pelosok tanah air, bahkan dari dalam negeri dan keluar negeri. Dengan adanya peranan penting transportasi tersebut, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.

Menyadari pentingnya peranan transportasi bagi kehidupan manusia, pemerintah Indonesia dituntut untuk mencarikan solusi yang terbaik bagi

perkembangan transportasi dengan melalui pelaksanaan kebijakan pemerintah menyangkut kesejahteraan para pelaku usaha transportasi, dimana dalam hal ini dapat berdampak pada pelayanan yang diberikan pelaku usaha transportasi terhadap masyarakat sebagai pengguna sarana transportasi tersebut. Dengan demikian transportasi selalu diusahakan perbaikan dan kemajuannya sesuai dengan perkembangan teknologi, sehingga akan tercapai efisiensinya yang lebih baik.

Sebagaimana telah diketahui bahwa kebijakan dapat diartikan sebagai jawaban terhadap suatu masalah karena akan merupakan upaya memecahkan, mengurangi dan mencegah suatu keburukan. Dengan demikian kebijakan pemerintah sangat penting diberlakukan dalam melakukan penanganan terhadap suatu masalah dan mencari jalan keluarnya (Syafie dkk, 1999:106). Dalam masyarakat modern yang tinggi tingkat perkembangan industri seperti saat ini, maka kelangkaan energi, pengotoran lingkungan, pengangguran, ketertiban lalu lintas, kemiskinan dan masih banyak lagi fenomena yang dapat kita lihat, ini merupakan petunjuk dari sekian banyak persoalan yang mengharapakan campur tangan dari pemerintah atau pihak swasta dalam penanganannya karena adanya Pro dan Kontra dalam masyarakat.

Seperti kita ketahui bersama kebijakan Pemerintah menurunkan Harga BBM dilakukan bertahap sampai 3 (tiga) kali yaitu pada tanggal 1 Desember 2008, harga premium (bensin) bersubsidi turun Rp 500 menjadi Rp 5.500 per liter dari harga semula Rp 6.000 per liter. Tapi, harga solar dan minyak tanah bersubsidi tetap Rp 5.500 per liter dan Rp 2.500 per liter (Jawa Pos edisi

cetak, 1 Desember 2008). Tanggal 15 Desember 2008 harga BBM jenis premium dan solar diturunkan karena harga minyak mentah dunia merosot tajam yaitu harga premium turun Rp 500 menjadi Rp 5.000 per liter dari harga semula Rp 5.500 per liter, harga solar turun Rp 700 dari Rp 5.500 menjadi Rp 4.800 per liter tapi harga minyak tanah tetap Rp 2.500 per liter (Jawa Pos edisi cetak, 15 Desember 2008). Dan pada tanggal 15 Januari 2009, pemerintah menurunkan lagi harga BBM yaitu harga premium Rp 500 dari Rp 5.000 menjadi 4.500 per liter, harga solar turun Rp 500 dari Rp 4.800 menjadi Rp 4.300 per liter (Jawa Pos edisi cetak, 15 Januari 2009).

Plt Menko Perekonomian, Sri Mulyani, mengatakan saat jumpa pers di Kantor Presiden di Jakarta,

Penurunan harga ini menunjukkan komitmen pemerintah untuk mengurangi beban masyarakat dengan berbagai instrumen dan sumber daya yang dimiliki. Penurunan harga premium bersubsidi ini, menyikapi terus melemahnya harga minyak mentah dunia. Aspirasi dari masyarakat yang menginginkan harga BBM turun juga menjadi pertimbangan tersendiri. Gejolak ekonomi global sudah pasti melemahkan ekonomi kita. Karena itu, perlu antisipasi guna menetralsasi beban masyarakat. Pemerintah berharap, penurunan harga itu dapat meningkatkan daya beli masyarakat dan menggairahkan kembali dunia usaha. (Republika edisi cetak, 7 November 2008).

Sehubungan dengan adanya kebijakan pemerintah menurunkan harga bahan bakar minyak dan dilihat dari berbagai macam permasalahan yang ada maka perlu adanya evaluasi tentang penetapan tarif mikrolet khususnya di kota Surabaya. Sesuai dengan pendapat Kepala Dinas Perhubungan Surabaya Bunari Mushofa :

“Hal ini dilakukan pemerintah karena menyesuaikan dengan penurunan harga bahan bakar minyak (BBM). Tetapi pada implementasinya kebijakan tersebut ternyata tak manjur. Hingga empat hari setelah

sosialisasi tarif angkutan di terminal Joyoboyo untuk semua jurusan masih belum berubah”. (Jawa Pos, edisi cetak, 14 Januari 2009)

Sayangnya, Penurunan harga BBM tidak diikuti oleh turunya tarif angkutan umum. Hal ini dikarenakan ada beberapa faktor yang menyebabkan tarif angkutan umum tidak turun, antara lain : mahal nya harga suku cadang, tingginya pajak kendaraan bermotor, dan lain-lainnya. Ketua Dewan Pengurus Pusat (DPP) Organisasi Pengusaha Angkutan Darat (Organda) Murphy Hutagalung mengatakan :

“turunya harga BBM memang sedikit menurunkan biaya produksi jasa angkutan. Sebab, selama ini komposisi belanja BBM mencapai 30 persen dari total biaya. Namun, faktor tersebut masih belum cukup untuk menutup lonjakan komponen biaya lainnya dalam beberapa bulan terakhir. Komponen biaya spare parts kendaraan yang melonjak hingga 120 persen sejak pertengahan tahun ini masih dirasakan sangat berat. “Bahkan, meski harga BBM turun awal bulan lalu, harga spare parts masih tinggi.” Terangnya. Faktor lain yang membuat Organda merasa sulit menurunkan tarif adalah tingginya pajak kendaraan bermotor. Selain itu, pungutan liar (pungli) yang besarnya diperkirakan Rp 18 triliun per tahun juga sangat membebani pengusaha”. (Jawa Pos, edisi cetak 15 Desember 2008).

Hal senada juga diungkapkan oleh Ketua Dewan Pengurus Cabang (DPC) Organda Surabaya Wastomi Suheri, Organda memandang bahwa penurunan harga bakar itu tidak berpengaruh signifikan terhadap pengusaha transportasi.

Dengan kondisi saat ini, pengusaha transportasi masih mengalami kesusahan. Sebab, penurunan harga BBM tidak diikuti penurunan harga kebutuhann lain, seperti sembako dan suku cadang kendaraan. “BBM kan hanya salah satu unsur dan tidak mengubah yang lain,” Katanya. Dia menjelaskan, penurunan harga BBM hanya menguntungkan para sopir yang menjalankan angkutan. Sebab, ongkos bahan bakar yang menjadi tanggungan sopir menjadi lebih ringan. Tapi, biaya pemeliharaan, harga suku cadang dan lain-lain yang menjadi tanggungan pengusaha tidak mengalami penyesuain. Dengan demikian, Organda memutuskan untuk tetap memberlakukan tarif angkot sesuai dengan Perwali 98 Tahun 2008,

yakni Rp 2.600. “Kalau Dishub ngotot, kami tetap akan menolaknya. Apapun alasannya,” tandas Wastomi. (Jawa Pos, edisi cetak 25 Januari 2009).

Sedangkan berdasarkan survei pendahuluan yang dilakukan peneliti, hal ini disebabkan karena mereka (sopir) beralih cukup kerepotan jika harus menuruti penurunan tersebut. Sebab, jumlah penumpang saat ini berbeda jauh dari tahun-tahun sebelumnya. Berikut penuturan Bapak Sukisworo, sopir Lin H4 (Joyoboyo-Sedati PP) :

“Orang yang mau naik angkot sekarang ini semakin jarang. Tapi, uang setorannya tetap”. (Jawa Pos, edisi cetak, 14 Januari 2009)

Hal serupa dikeluhkan Bapak Agus Subiyantoro, Sopir lin G (Joyoboyo-karangmenjangan PP) :

“Saya ini sudah nunggu antrean mulai pukul 06.00. Baru dapat giliran narik pukul 12.00. kalau tarif diturunkan, bisa-bisa kami nggak dapat apa-apa.” (Jawa Pos, edisi cetak, 14 Januari 2009)

Padahal pemerintah sendiri berharap dengan turunnya Harga Bahan Bakar Minyak (BBM) dapat memberikan efek lanjutan pada harga jual produk, peningkatan konsumsi masyarakat dan khususnya penurunan biaya transportasi yang terjangkau oleh masyarakat. Seperti yang diutarakan oleh penumpang mikrolet Lyn S (Joyoboyo – Bratang – Kenjeran), salah satunya Ibu Ratna, saat diwawancarai di Terminal Joyoboyo,

“wah, lek ongkos lyn dimudunno aku setuju mas, isok ngirit duwit belonjo, lek isok ojo Rp. 2.600,- tapi Rp. 2.000,- soal’e jaman saiki opo-opo larang kabeh mas, durung mbayar sekolahe arek-arek, listrik, ambek liya-liyane. Pokok’e aku setuju lek ongkos lyn dimudunno mas.”

Terjemahan dalam bahasa Indonesia :

“Wah, kalau tarif lyn diturunkan saya setuju mas, bisa menghemat uang belanja, kalau bisa jangan Rp. 2.600,- tapi Rp. 2.000,- karena jaman

sekarang apa-apa mahal semua mas, belum bayar sekolahnya anak-anak, listrik, dan lain-lain. Pokoknya saya setuju sekali tarif angkutan diturunkan mas”. (wawancara, 5 mei 2009).

Kita tahu bahwa transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Oleh karena itu pemerintah meminta Organda menurunkan tarif angkutan.

Hal ini sangat ironi sekali karena ketika keputusan pemerintah menaikkan harga BBM pada pertengahan tahun 2008, tanpa sosialisasi para sopir angkutan langsung menaikkan tarif sendiri tetapi ketika harga BBM turun, para sopir enggan menurunkan tarif angkutan dengan berbagai alasan. Seperti kita ketahui harga BBM pada pertengahan tahun 2008 adalah sebesar Rp. 6.000,-. Dengan adanya kenaikan harga BBM maka ditetapkanlah tarif angkutan umum yang baru dengan harapan dapat mengakomodasikan kepentingan pengusaha angkutan umum maupun kemampuan daya beli masyarakat. Maka ditetapkanlah Peraturan Walikota Surabaya No 26 Tahun 2008 “ tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet), tarif angkutan bus kota (angkutan perbatasan) dan tarif angkutan taksi agrometer dalam wilayah kota Surabaya, yang berisikan tentang besaran tarif angkutan umum (mikrolet) adalah sebagai berikut :

1. Tarif jarak sampai dengan 15 km sebesar Rp. 2.900,-
2. Tarif tiap km selanjutnya sebesar Rp. 150,-
3. Tiap pelajar yang berseragam sekolah 50 % dari tarif yang berlaku.

Ketika harga bahan bakar minyak turun maka sewajarnya ada penyesuain tarif angkutan. Oleh karena itu peran Dinas Perhubungan dan Organda Surabaya sebagai penghubung antara pihak pemerintah dengan pengusaha angkutan, diharapkan mampu memberikan solusi yang tepat dalam penyesuain tarif angkutan sehingga tidak merugikan pihak lain, khususnya masyarakat sebagai konsumen jasa angkutan. Untuk itu ditetapkan Peraturan Walikota Surabaya No 98 Tahun 2008 “tentang perubahan atas, Peraturan Walikota Surabaya No 26 Tahun 2008 tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet), tarif angkutan bus kota (angkutan perbatasan) dan tarif angkutan taksi argometer dalam wilayah kota Surabaya” yang berisikan, tentang perubahan besaran tarif angkutan penumpang umum (Mikrolet) adalah sebagai berikut :

- a. Tarif jarak sampai dengan 15 km sebesar Rp. 2600,-
- b. Tarif tiap km selanjutnya sebesar Rp. 100,-
- c. Tiap pelajar yang berseragam sekolah 50% dari tarif yang berlaku.

Diberlakukannya penyesuain tarif tersebut dimaksudkan untuk tidak merugikan dari segala pihak, baik dari pengguna jasa angkutan umum maupun pengusaha angkutan itu sendiri serta dapat dijadikan harga paten yang harus dipergunakan oleh seluruh Armada Mikrolet dan Bus Kota di Surabaya, sehingga para sopir dan pengusaha angkutan tidak seenaknya sendiri dalam menentukan tarif.

Dengan adanya kebijakan penyesuaian tarif yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Surabaya dan dengan persetujuan Organisasi

Angkutan Darat (Organda) Surabaya, Yayasan Lembaga Perlindungan Konsumen (YLPK) yang tertuang dalam Peraturan Walikota Surabaya No 98 Tahun 2008 “tentang perubahan atas, Peraturan Walikota Surabaya No 26 Tahun 2008 tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet), tarif angkutan bus kota (angkutan perbatasan) dan tarif angkutan taksi argometer dalam wilayah kota Surabaya”, yang bertujuan untuk menyesuaikan tarif angkutan mikrolet yang terjangkau oleh masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan sehingga memberikan kepuasan kepada masyarakat serta para pemilik angkutan dimaksudkan memiliki dasar hukum yang kuat sehingga apabila didalam pelaksanaannya terdapat pelanggaran atau penyimpangan yang dilakukan oleh para sopir angkutan maka diberikan sanksi atau tindakan tegas, misalnya pencabutan izin trayek. Seperti yang dikemukakan oleh Kepala Bagian Angkutan Dinas Perhubungan Kota Surabaya, Ari Winarno, saat diwawancarai disela-sela penempelan tarif angkutan di Terminal Joyo,

“Sangsi bagi supir yang melanggar, yang pertama kita beri peringatan-peringatan dulu. Kita panggil Organda, kita panggil ketua-ketua lyn, bagaimana kok tidak dilaksanakan? Sangsinya yaitu ada peringatan 1,2,3. Kalau gak, ya izin trayeknya tidak kita perpanjang”. (wawancara, 5 mei 2009).

Berdasarkan dari permasalahan yang ada tersebut diatas, menarik bagi penulis untuk melakukan penelitian yang berjudul “Implementasi Kebijakan Penetapan Tarif Angkutan Mikrolet di Surabaya”.

1.2. Perumusan Masalah

Permasalahan pada prinsipnya merupakan inti daripada kegiatan dan dijelaskan pula bahwa untuk mendapatkan pemecahan masalah dituntut adanya perumusan masalah yang baik dan benar.

Pengertian masalah itu sendiri adalah merupakan suatu pemecahannya atau dengan pengertian lain, masalah adalah hal-hal yang merupakan suatu hambatan untuk dicari pemecahannya.

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan pada latar belakang yang diambil oleh penulis tersebut diatas, maka dalam penulisan ini dapat dirumuskan suatu permasalahan adalah “Bagaimanana implementasi kebijakan penetapan tarif angkutan mikrolet di Surabaya?”

1.3. Tujuan Penelitian

Setiap penelitian pasti mempunyai tujuan tertentu, demikian pula mengenai penulis lakukan ini juga tidak terlepas dari tujuan. Tujuan diadakannya penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendiskripsikan kebijakan Peraturan Walikota Surabaya No 98 Tahun 2008 “tentang perubahan atas, Peraturan Walikota Surabaya No 26 Tahun 2008 tentang penetapan tarif angkutan penumpang umum (mikrolet), tarif angkutan bus kota (angkutan perbatasan) dan tarif angkutan taksi agrometer dalam wilayah kota Surabaya”.

1.4. Kegunaan Penelitian

1. Bagi Penulis

Untuk meningkatkan pemahaman tentang Ilmu Administrasi Negara pada umumnya dan Kebijakan Publik pada khususnya.

2. Bagi Instansi

Diharapkan dapat memberikan masukan dan saran secara teoritis didalam mengambil keputusan yang berkaitan dengan kebijakan publik.

3. Bagi Universitas

Untuk menambah literatur dan referensi yang dapat berguna sebagai dasar pemikiran bagi kemungkinan adanya penellitian yang sejenis di masa mendatang yang berkaitan dengan keputusan dalam menetapkan kebijakan publik.