

## BAB II

### LANDASAN TEORI

#### A. Kerangka Teori

##### 1. Kebijakan Publik

Kebijakan (*policy*) adalah sebuah instrument pemerintahan, bukan saja dalam arti *Government* yang hanya menyangkut aparatur Negara, melainkan pula *governance* yang menyentuh pengelolaan sumberdaya publik. Kebijakan pada intinya merupakan keputusan-keputusan atau pilihan-pilihan tindakan yang secara langsung mengatur pengelolaan dan pendistribusian sumberdaya alam, finansial dan manusia demi kepentingan publik.<sup>1</sup>

Banyak sekali definisi mengenai kebijakn publik. Sebagian besar ahli memberi pengertian kebijakan publik dalam kaitannya dengan keputusan atau ketetapan pemerintah untuk melakukan suatu tindakan yang dianggap akan membawa dampak baik baik kehidupan warganya. Seperti kata Thomas R. Dye (1992), “*public policy is whatever governments choose to do or not to do*” (kebijakan publik adalah apapun pilihan pemerintah untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu).<sup>2</sup>Konsep tersebut sangat luas karena kebijakan publik mencakup sesuatu yang tidak dilakukan oleh pemerintah di samping yang dilakukan oleh pemerintah ketika pemerintah menghadapi suatu masalah publik.

---

<sup>1</sup>Edi Suharto, *Kebijakan Sosial Sebagai Kebijakan Publik* (Bandung: CV Alfabeta,2008)3.

<sup>2</sup> Sahya Anggara, *Kebijakan Publik* (Bandung: CV Pustaka Setia, 2014) 35.

Sementara itu James Anderson (1970) "*Public policy are those policies devoleped by governmental bodies and officials*" (Kebijakan Publik adalah kebijakan yang dikembangkan oleh badan dan pejabat pemerintah).<sup>3</sup> Sedangkan menurut Chiff J.O Udaji, seorang pakar dari Nigeria (1981), telah mendefinisikan kebijakan publik sebagai "*An sanctioned course of action addressed to particular problem or group of related problems that affect society at large*" (Suatu tindakan bersangsi yang mengarah pada suatu masalah atau sekelompok masalah tertentu yang saling berkaitan mempengaruhi sebagian besar masyarakat).<sup>4</sup>

Sedangkan menurut David Easton, "*Public policy is the authoritative allocation of values for the whole society*" (kebijakan publik adalah pengalokasian nilai-nilai secara sah kepada seluruh anggota masyarakat).<sup>5</sup> Serta William N. Dunn mengatakan bahwa kebijakan publik (*public policy*) adalah pola ketergantungan yang kompleks dari pilihan-pilihan kolektifyang saling tergantung, termasuk keputusan-keputusan untuk tidak bertindak, yang dibuat oleh badan atau kantor pemerintah.<sup>6</sup> Implikasi dari definisi-definisi yang dikemukakan oleh para ahli di atas adalah:

- a. bahwa kebijakan publik selalu mempunyai tujuan tertentu atau merupakan tindakan yang berorientasi pada tujuan.

---

<sup>3</sup> Anggara, *Kebijakan Publik*, 35.

<sup>4</sup> Solichin Abdul Wahab, *Analisis Kebijakan: dari formulasi ke penyusunan model-model Implementasi Kebijakan Publik* (Jakarta: Bumi Aksara, 2015) 5.

<sup>5</sup> Anggara, *Kebijakan Publik*, 36.

<sup>6</sup> William N. Dunn, *Public Policy Analysis; an Introductoin (Analisis Kebijakan Publik)*, terjemahan (Yogyakarta: PT. Hanindita Graha Widya, 2003) 132.

- b. bahwa kebijakan itu berisi tindakan-tindakan atau pola-pola tindakan pejabat-pejabat pemerintah.
- c. bahwa kebijakan itu adalah apa yang benar-benar dilakukan oleh pemerintah.
- d. bahwa kebijakan publik itu bisa bersifat positif dalam arti merupakan beberapa bentuk tindakan pemerintah mengenai suatu masalah tertentu atau bersifat negatif dalam arti merupakan keputusan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu.
- e. bahwa kebijakan pemerintah selalu dilandaskan pada peraturan perundang-undangan yang bersifat memaksa (otoritatif).

Pada hakikatnya kebijakan publik di buat oleh pemerintah berupa tindakan-tindakan pemerintah. Kebijakan publik, baik untuk melakukan maupun tidak melakukan sesuatu mempunyai tujuan tertentu. Kebijakan publik ditujukan untuk kepentingan masyarakat.

Amara Raksasataya mengemukakan bahwa “kebijaksanaan publik sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan”. Oleh karena itu suatu kebijaksanaan memuat 3 elemen yaitu:<sup>7</sup>

- a. Identifikasi dari tujuan yang ingin dicapai;
- b. Taktik atau strategi dari berbagai langkah untuk mencapai tujuan yang diinginkan;
- c. Penyediaan berbagai input untuk memungkinkan pelaksanaan secara nyata dari taktik atau strategi.

---

<sup>7</sup> Hessel Nogi S. Tangkilisan, *Evaluasi Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Balairung & Co, 2003), 149.

Tujuan kebijakan Publik adalah seperangkat tindakan pemerintah yang didesain untuk mencapai hasil-hasil tertentu yang diharapkan oleh publik sebagai konstituen pemerintah. Kebijakan publik sebagai pilihan tindakan yang legal dan sah karena kebijakan publik dibuat oleh lembaga yang memiliki legitimasi dalam sistem pemerintahan. Kemudian, kebijakan publik sebagai hipotesis adalah kebijakan yang dibuat berdasarkan teori, model atau hipotesis mengenai sebab dan akibat. Kebijakan senantiasa bersandar pada asumsi-asumsi mengenai perilaku.<sup>8</sup>

Dengan demikian, pengertian-pengertian kebijakan publik di atas menegaskan bahwa pemerintah yang secara sah dapat berbuat sesuatu pada masyarakatnya dan pilihan pemerintah untuk melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu tersebut diwujudkan dalam bentuk pengalokasian nilai-nilai yang tumbuh dan berkembang dalam masyarakat. Hal ini disebabkan karena pemerintah termasuk kedalam apa yang oleh David Easton sebut sebagai “*authorities in a political system*” yaitu penguasa dalam suatu system politik yang terlibat dalam masalah-masalah sehari-hari yang telah menjadi tanggung jawab atau perannya.

Berdasarkan beberapa definisi di atas, maka dapat dirumuskan makna kebijakan publik adalah:

- a. segala sesuatu yang dikerjakan dan yang tidak dikerjakan oleh Pemerintah.
- b. kebijakan publik adalah kebijakan yang mengatur kehidupan bersama atau kehidupan publik, bukan kehidupan perorangan atau golongan. Kebijakan publik mengatur semua yang ada di domain lembaga administrator publik.

---

<sup>8</sup>Anggara, *Kebijakan Publik*, 36.

- c. kebijakan publik merupakan kebijakan yang nilai manfaatnya harus senantiasa ditujukan untuk kepentingan masyarakat.

Mengacu pada pandangan dan pengertian-pengertian dari beberapa pakar kebijakan, maka dapat dikatakan bahwa kebijakan jalur sepeda di kota Surabaya yang dilaksanakan oleh pemerintah kota Surabaya merupakan langkah kebijakan publik dengan dasar Peraturan Daerah kota Surabaya Nomor 12 Tahun 2014 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) pasal 32 huruf e, pengembangan penyediaan dan pemanfaatan prasarana dan sarana jaringan jalan bagi pejalan kaki dan kendaraan tidak bermotor. Kemudian Tahap-tahap kebijakan publik menurut William Dunn adalah sebagai berikut:<sup>9</sup>

a. Penyusunan Agenda (*Agenda Setting*)

Penyusunan agenda (*Agenda Setting*) adalah sebuah fase dan proses yang sangat strategis dalam realitas kebijakan publik. Sebelum kebijakan ditetapkan dan dilaksanakan, pembuat kebijakan perlu menyusun agenda dengan memasukkan dan memilih masalah-masalah mana saja yang akan dijadikan prioritas untuk dibahas. Masalah-masalah yang terkait dengan kebijakan akan dikumpulkan sebanyak mungkin untuk diseleksi. Dalam proses inilah memiliki ruang untuk memaknai apa yang disebut sebagai masalah publik dan prioritas dalam agenda publik dipertarungkan.

Jika sebuah isu berhasil mendapatkan status sebagai masalah publik, dan mendapatkan prioritas dalam agenda publik, maka isu tersebut berhak mendapatkan alokasi sumber daya publik yang lebih daripada isu lain.

---

<sup>9</sup> William Dunn, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*, (Yogyakarta: Gadjah Mada University Press, 1998), 24.

Dalam agenda setting juga sangat penting untuk menentukan suatu isu publik yang akan diangkat dalam suatu agenda pemerintah. Issue kebijakan (policy issues) sering disebut juga sebagai masalah kebijakan (policy problem). Policy issues biasanya muncul karena telah terjadi silang pendapat di antara para aktor mengenai arah tindakan yang telah atau akan ditempuh, atau pertentangan pandangan mengenai karakter permasalahan tersebut.

Menurut William Dunn (1990), isu kebijakan merupakan produk atau fungsi dari adanya perdebatan baik tentang rumusan, rincian, penjelasan maupun penilaian atas suatu masalah tertentu. Namun tidak semua isu bisa masuk menjadi suatu agenda kebijakan. Ada beberapa Kriteria isu yang bisa dijadikan agenda kebijakan publik diantaranya: telah mencapai titik kritis tertentu yang apabila diabaikan menjadi ancaman yang serius, telah mencapai tingkat partikularitas tertentu yang berdampak dramatis, menyangkut emosi tertentu dari sudut kepentingan orang banyak, mendapat dukungan media massa, menjangkau dampak yang amat luas, mempermasalahkan kekuasaan dan keabsahan dalam masyarakat serta menyangkut suatu persoalan yang fashionable (sulit dijelaskan, tetapi mudah dirasakan kehadirannya)

Penyusunan agenda kebijakan seharusnya dilakukan berdasarkan tingkat urgensi dan esensi kebijakan, juga keterlibatan stakeholder. Sebuah kebijakan tidak boleh mengaburkan tingkat urgensi, esensi, dan keterlibatan stakeholder.

b. Formulasi Kebijakan (*Policy Formulating*)

Masalah yang sudah masuk dalam agenda kebijakan kemudian dibahas oleh para pembuat kebijakan. Masalah-masalah tadi didefinisikan untuk kemudian dicari pemecahan masalah yang terbaik. Pemecahan masalah tersebut berasal dari berbagai alternatif atau pilihan kebijakan yang ada. Sama halnya dengan perjuangan suatu masalah untuk masuk dalam agenda kebijakan, dalam tahap perumusan kebijakan masing-masing alternatif bersaing untuk dapat dipilih sebagai kebijakan yang diambil untuk memecahkan masalah.

c. Adopsi/Legitimasi Kebijakan (*Policy Adoption*)

Tujuan legitimasi adalah untuk memberikan otorisasi pada proses dasar pemerintahan. Jika tindakan legitimasi dalam suatu masyarakat diatur oleh kedaulatan rakyat, warga negara akan mengikuti arahan pemerintah. Namun warga negara harus percaya bahwa tindakan pemerintah yang sah. Dukungan untuk rezim cenderung berdifusi - cadangan dari sikap baik dan niat baik terhadap tindakan pemerintah yang membantu anggota mentolerir pemerintahan disonansi. Legitimasi dapat dikelola melalui manipulasi simbol-simbol tertentu. Di mana melalui proses ini orang belajar untuk mendukung pemerintah.

#### d. Implementasi Kebijakan (*Policy Implementation*)

Pada tahap inilah alternatif pemecahan yang telah disepakati tersebut kemudian dilaksanakan. Pada tahap ini, suatu kebijakan seringkali menemukan berbagai kendala. Rumusan-rumusan yang telah ditetapkan secara terencana dapat saja berbeda di lapangan. Hal ini disebabkan berbagai faktor yang sering mempengaruhi pelaksanaan kebijakan.

Kebijakan yang telah melewati tahap-tahap pemilihan masalah tidak serta merta berhasil dalam implementasi. Dalam rangka mengupayakan keberhasilan dalam implementasi kebijakan, maka kendala-kendala yang dapat menjadi penghambat harus dapat diatasi sedini mungkin.

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut.<sup>10</sup>

Rangkaian implementasi kebijakan dapat diamati dengan jelas yaitu dimulai dari program, ke proyek dan ke kegiatan. Model tersebut mengadaptasi mekanisme yang lazim dalam manajemen, khususnya manajemen sektor publik. Kebijakan diturunkan berupa program program yang kemudian diturunkan menjadi proyek-proyek, dan akhirnya berwujud pada kegiatan-kegiatan, baik yang dilakukan oleh pemerintah, masyarakat maupun kerjasama pemerintah dengan masyarakat.

---

<sup>10</sup> Riant Nugroho, *Public Policy : Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan - Manajemen Kebijakan*, ( Jakarta: Elex Media Komputindo, 2011), 618.

Van Meter dan Van Horn mendefinisikan implementasi kebijakan publik sebagai tindakan-tindakan dalam keputusan-keputusan sebelumnya. Tindakan-tindakan ini mencakup usaha-usaha untuk mengubah keputusan-keputusan menjadi tindakan-tindakan operasional dalam kurun waktu tertentu maupun dalam rangka melanjutkan usaha-usaha untuk mencapai perubahan besar dan kecil yang ditetapkan oleh keputusan-keputusan kebijakan yang dilakukan oleh organisasi publik yang diarahkan untuk mencapai tujuan-tujuan yang telah ditetapkan.<sup>11</sup>

Adapun makna implementasi menurut Daniel A. Mazmanian dan Paul Sabatier (1979), mengatakan bahwa Implementasi adalah memahami apa yang senyatanya terjadi sesudah suatu program dinyatakan berlaku atau dirumuskan merupakan fokus perhatian implementasi kebijaksanaan yakni kejadian-kejadian dan kegiatan-kegiatan yang timbul sesudah disahkannya pedoman-pedoman kebijaksanaan Negara yang mencakup baik usaha-usaha untuk mengadministrasikannya maupun untuk menimbulkan akibat/dampak nyata pada masyarakat atau kejadian-kejadian.<sup>12</sup>

Dari penjelasan-penjelasan di atas dapat disimpulkan bahwa implementasi kebijakan tidak akan dimulai sebelum tujuan-tujuan dan sasaran-sasaran ditetapkan atau diidentifikasi oleh keputusan-keputusan kebijakan. Jadi implementasi merupakan suatu proses kegiatan yang dilakukan oleh berbagai

---

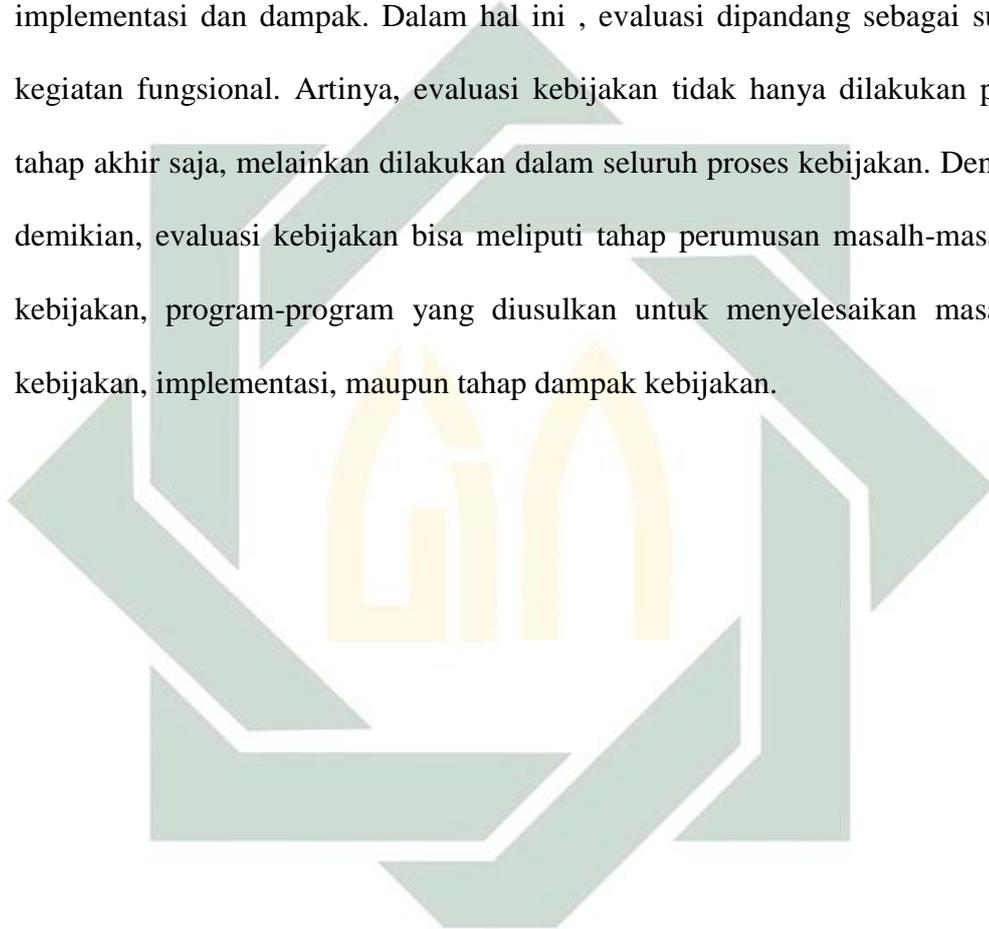
<sup>11</sup> Budi Winarno, *Kebijakan Publik - Teori dan Proses*, (Jakarta: PT. Buku Kita, 2008), 146-147.

<sup>12</sup> Solichin Abdul Wahab, *Pengantar Analisis Kebijakan Publik* (Malang: Universitas Muhammadiyah Malang Press, 2008) , 65.

aktor sehingga pada akhirnya akan mendapatkan suatu hasil yang sesuai dengan tujuan-tujuan atau sasaran-sasaran kebijakan itu sendiri.

e. Penilaian/ Evaluasi Kebijakan (*Policy Evaluation*)

Secara umum 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. Sistem Transportasi Jalur Sepeda

Transportasi merupakan suatu kata yang mengandung arti sebagai sebuah usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat lebih berguna untuk tujuan-tujuan tertentu.<sup>13</sup>

Transportasi terjadi karena tidak semua lokasi sumber bahan baku, lokasi proses produksi dan lokasi konsumen berada pada suatu tempat tertentu, sehingga kesenjangan jarak antara lokasi-lokasi tersebut akan melahirkan perangkutan/transportasi.

Adanya perbedaan letak antara lokasi- lokasi tersebut, maka akan ada jarak yang akhirnya menimbulkan biaya, sehingga dengan adanya transportasi akan mempengaruhi nilai suatu barang yang diangkut.

Berdasarkan penjelasan tersebut di atas, berarti transportasi mempunyai lima unsur pokok yaitu: (1) manusia, yang membutuhkan; (2) barang, yang dibutuhkan; (3) kendaraan, sebagai sarana alat angkut; (4) jalan, sebagai prasarana angkutan, dan (5) organisasi, sebagai pengelola angkutan.

Menuru Tamin, Sistem transportasi merupakan gabungan dua kata yang masing-masing memiliki pengertian tersendiri, yaitu kata sistem dan kata transportasi. Pengertian system adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dimana perubahan pada satu komponen sistem akan

---

<sup>13</sup>Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi: untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*, (Jakarta: Erlangga,2002), 14.

memberikan perubahan pada komponen lainnya.<sup>14</sup> Sistem juga dapat diartikan sebagai suatu kesatuan, suatu unit, suatu integritas yang bersifat komprehensif yang terdiri dari komponen-komponen yang saling mendukung dan bekerja sama sehingga menimbulkan integritas dan sistem. Sedangkan transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lainnya.

Menurut Kusbianto sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem yaitu:<sup>15</sup>

1. Sistem kegiatan, yaitu penduduk dengan kegiatannya, misalnya kawasan perumahan, kawasan pertokoan, wilayah perkotaan dan sebagainya (demand system), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas penduduk dengan kegiatannya, makin tinggi pula pergerakan yang dihasilkan baik dari segi jumlah (volume), frekuensi, jarak, moda maupun tingkat pemusatan temporal dan spasial.
2. Sistem jaringan, yaitu jaringan infrastruktur dan pelayanan transportasi yang menunjang pergerakan penduduk dengan kegiatannya, misalnya jaringan jalan, kereta api, angkutan kota, terminal udara dan lain-lain (supply system), dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas jaringan infrastruktur serta pelayanan transportasi, makin tinggi pula kuantitas dan kualitas pergerakan yang dihasilkan.

---

<sup>14</sup>Subiako, *Prefrensi pengguna dan Penyedia Jasa Terhadap Sistem Jaringan Transportasi (JTJ) yang Mendukung Pelabuhan di Kabupaten Belitung (Studi Kasus : Pelabuhan Tanjungpandan dan Pelabuhan Tanjung Ru.* (Tesis, Paska Sarjana Fakultas Teknik, Program Pembangunan Wilayah dan Kota, Universitas Diponegoro. Semarang, 2009) 46.

<sup>15</sup>Ibid., 47.

3. Sistem pergerakan, yaitu pergerakan orang dan/atau barang berdasarkan besaran (volume), tujuan, lokasi asal-tujuan, waktu perjalanan, jarak/lama perjalanan, kecepatan, frekuensi, moda dan sebagainya, dimana makin tinggi kuantitas dan kualitas sistem pergerakan, makin tinggi pula dampak yang ditimbulkan terhadap sistem kegiatan dan sistem jaringan. Sistem transportasi merupakan gabungan dari beberapa elemen atau komponen yaitu:<sup>16</sup>

1. Prasarana (Jalan dan Terminal)
2. Sarana (Kendaraan), dan
3. Sistem pengoperasian (yang mengkoordinasikan komponen sarana dan prasarana).

Dari penjelasan di atas dapat diketahui bahwa sistem transportasi merupakan suatu system yang terintegrasi dengan system-sistem yang lain yang ada di dalamnya yaitu system jaringan, system pergerakan dan system kegiatan.

Salah satu upaya untuk merealisasikan ketiga system tersebut ada suatu program yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Surabaya Program tersebut bernama Jalur Khusus Sepeda.

Untuk menjelaskan tentang Jalur Khusus Sepeda berdasarkan Manajemen Lalu lintas Republik Indonesia tahun 2001. Jalur sepeda adalah jalur yang khusus diperuntukkan untuk lalu lintas untuk pengguna sepeda, dipisah dari lalu lintas kendaraan bermotor untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas pengguna sepeda.<sup>17</sup>Penggunaan sepeda memang perlu diberi fasilitas untuk meningkatkan

---

<sup>16</sup> Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi: untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*, (Jakarta: Erlangga,2002), 15.

<sup>17</sup>[http://id.m.wikipedia.org/wiki/jalur\\_sepeda](http://id.m.wikipedia.org/wiki/jalur_sepeda) (06 Mei 2016, 00:11).

keselamatan para pengguna sepeda dan bisa meningkatkan kecepatan berlalu lintas bagi para pengguna sepeda.

Di samping itu penggunaan sepeda perlu didorong karena hemat energi dan tidak mengeluarkan polusi udara yang signifikan. Sedangkan Dimensi jalur sepeda ada beberapa pendekatan desain jalur sepeda:<sup>18</sup>

1. Jalur khusus sepeda, adalah jalur dimana lintas untuk sepeda dipisah secara fisik dari jalur lalu lintas kendaraan bermotor dengan pagar pengaman ataupun ditempatkan secara terpisah dari jalan raya.
2. Jalur sepeda sebagai bagian jalur lalu lintas yang hanya dipisah dengan marka jalan atau warna jalan yang berbeda.
3. Lebar lajur sepeda sekurang-kurangnya 1 meter cukup untuk dilewati satu sepeda dengan ruang bebas di kiri dan kanan sepeda yang cukup, dan jalur untuk lalu lintas dua arah sekurang-kurangnya 2 meter.
4. Perkerasan jalur sepeda dapat berupa: Perkerasan kaku dari beton dan Perkerasan fleksibel
5. Aspek keselamatan yang paling rawan untuk jalur sepeda adalah :
  - a) Dipersimpangan karena di sini terjadi konflik antara kendaraan yang berjalan di jalur lalu lintas dengan sepeda yang berjalan jalur kendaraan bermotor.
  - b) pada ruas terutama pada akses jalan ke bangunan atau tempat parkir, karena akan terjadi konflik

---

<sup>18</sup>Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi: untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*, (Jakarta: Erlangga,2002),

- c) ataupun bila bercampur dengan lalu lintas lainnya, apalagi bila arus lalu lintas kendaraan bermotornya berjalan pada kecepatan yang tinggi. Perbedaan kecepatan yang tinggi merupakan peluang untuk terjadinya kecelakaan yang fatal.

Sedangkan untuk ketentuan pembuatan untuk jalur sepeda telah diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014, adapun ketentuannya antara lain :

1. Lajur Jalur sepeda dapat berupa:
  - a. lajur yang terpisah dengan badan jalan; dan
  - b. lajur yang berada pada badan jalan.<sup>19</sup>
2. Lajur sepeda pada badan jalan sebagaimana dimaksud diatas dipisahkan secara fisik dan/atau marka.<sup>20</sup>
3. Marka Lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau Marka Jalan berwarna hijau.<sup>21</sup>
4. Marka jalur sepeda memiliki ukuran panjang paling sedikit 3 (tiga) meter dan ukuran lebar sesuai dengan lebar lajur jalan. Serta Jarak antara marka adalah 6 (enam) meter.<sup>22</sup>

---

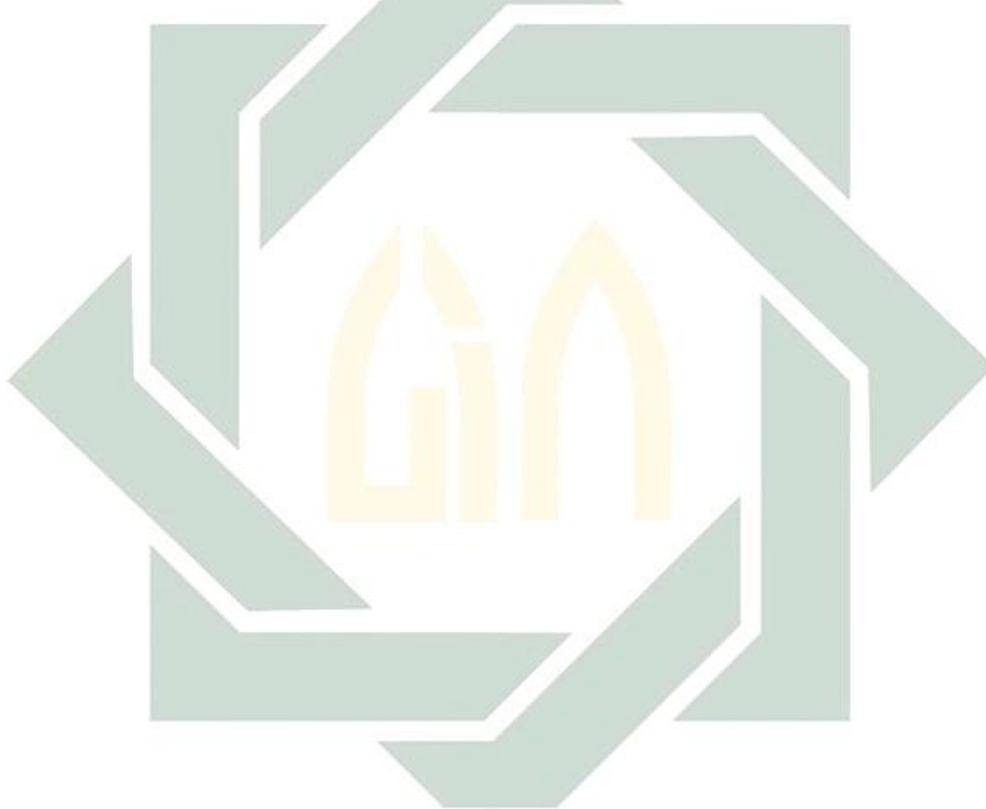
<sup>19</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 116.

<sup>20</sup> Ibid., Pasal 116.

<sup>21</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Pasal 45.

<sup>22</sup> Ibid., Pasal 48

5. Marka jalur sepeda ditetapkan pada sisi kiri arah lalu lintas dan dipasang pada jalur yang dapat digunakan secara bersamaan dengan lalu lintas umum lainnya.<sup>23</sup>
6. Fasilitas parkir untuk umum di luar ruang milik jalan berupa lokasi yang mudah diakses, aman, dan nyaman.<sup>24</sup>
7. Marka penyeberangan pesepeda berupa berupa 2 (dua) garis putus-putus berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat.<sup>25</sup>



---

<sup>23</sup> Ibid., Pasal 72

<sup>24</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 100.

<sup>25</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 34 Tahun 2014 Pasal 40.

### 3. Efektivitas Kebijakan

Kegiatan dilakukan secara efektif dimana dalam proses pelaksanaannya senantiasa menampilkan ketepatan antara harapan yang kita inginkan dengan hasil yang dicapai.<sup>26</sup> Maka dengan demikian efektivitas dapat kita katakan sebagai ketepatan harapan, implementasi dan hasil yang dicapai. Sedangkan kegiatan yang tidak efektif adalah kegiatan yang selalu mengalami kesenjangan antara harapan, implementasi dengan hasil yang dicapai.

Hal efektivitas kebijakan berkaitan dengan teori yang dikembangkan oleh Richard Matland (1995), yang disebut dengan Matriks Ambiguitas-Konflik yang merupakan salah satu criteria yang digunakan untuk menentukan keefektifan suatu implementasi kebijakan.<sup>27</sup> Implementasi secara administratif adalah implementasi yang dilakukan dalam keseharian operasi birokrasi pemerintahan. Kebijakan disini mempunyai ambiguitas atau kemenduaan yang rendah dan konflik yang rendah. Implementasi secara politik adalah implementasi yang perlu dilaksanakan secara politik, karena, walaupun ambiguitasnya rendah, tingkat konfliknya tinggi.

Implementasi secara eksperimen dilakukan pada kebijakan yang mendua, namun tingkat konfliknya rendah. Implementasi secara simbolik dilakukan pada kebijakan yang mempunyai ambiguitas tinggi dan konflik yang tinggi. Implementasi secara simbolik dilakukan pada kebijakan yang mempunyai ambiguitas tinggi dan konflik yang tinggi.

---

<sup>26</sup> Sabda Ali Mifka dan Makmur, *Efektifitas Kebijakan Kelembagaan Pengawasan* (Bandung: Refika Aditama, 2011), 6.

<sup>27</sup> Nugroho, *Public Policy : Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan - Manajemen Kebijakan*, 646.

Berdasarkan teori implementasi kebijakan menurut Matland, pada dasarnya ada “lima tepat” yang perlu dipenuhi dalam hal keefektifan implementasi kebijakan.<sup>28</sup> Pertama, “Tepat Kebijakan” (apakah kebijakannya sendiri sudah tepat). Ketepatan kebijakan ini dinilai dari sejauh mana kebijakan yang ada telah bermuatan hal-hal yang memang memecahkan masalah yang hendak dipecahkan. Pertanyaannya adalah *how excellentis the policy*. Sisi pertama kebijakan adalah apakah kebijakan tersebut sudah dirumuskan sesuai dengan karakter masalah yang hendak dipecahkan, sisi kedua adalah apakah kebijakan dibuat oleh lembaga yang mempunyai kewenangan (misi kelembagaan) yang sesuai dengan karakter kebijakannya.

“Tepat” kedua adalah “Tepat Pelaksanaannya”. Aktor implementasi kebijakan tidaklah hanya pemerintah. Ada tiga lembaga yang dapat menjadi pelaksana, yaitu pemerintah, kerja sama antara pemerintah-masyarakat/swasta, atau implementasi kebijakan yang diswastakan (*privatization* atau *contracting out*).

Kebijakan-kebijakan yang bersifat monopoli, seperti kartu identitas penduduk, atau mempunyai derajat politik keamanan yang tinggi, seperti pertahanan dan keamanan, sebaiknya dilaksanakan oleh pemerintah. Kebijakan yang bersifat memberdayakan masyarakat, seperti penanggulangan kemiskinan, sebaiknya diselenggarakan oleh pemerintah bersama masyarakat.

---

<sup>28</sup>Nugroho, *Public Policy : Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan - Manajemen Kebijakan*, 650.

Kebijakan yang bertujuan mengarahkan kegiatan masyarakat, seperti bagaimana perusahaan harus dikelola, atau dimana pemerintah tidak efektif menyelenggarakannya sendiri, seperti pembangunan industri-industri berskala menengah dan kecil yang tidak strategis, sebaiknya diserahkan kepada masyarakat.

“Tepat” yang ketiga adalah “Tepat Target”. Ketepatan berkerenaan dengan tiga hal. Pertama, apakah target yang diintervensi sesuai dengan yang direncanakan, apakah tidak ada tumpang tindih dengan intervensi lain, atau tidak bertentangan dengan intervensi kebijakan lain, ataukah tidak. Kedua adalah kesiapan bukan saja dalam arti secara alami, namun juga apakah kondisi target ada dalam konflik atau harmoni, dan apakah kondisi target ada dalam kondisi mendukung atau menolak. Ketiga, apakah intervensi implementasi kebijakan bersifat baru atau memperbaiki implementasi kebijakan sebelumnya. Terlalu banyak kebijakan yang tampaknya baru namun pada prinsipnya mengulang kebijakan lama dengan hasil yang sama tidak efektifnya dengan kebijakan sebelumnya.

“Tepat” keempat adalah “Tepat Tingkungan”. Ada dua lingkungan yang paling menentukan, yaitu lingkungan kebijakan, yaitu interaksi di antara lembaga di antara lembaga perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dengan lembaga lain yang terkait. Donald J. Calista menyebutnya sebagai lembaga endogen,<sup>29</sup> yaitu *authoritative arrangement* yang berkenaan dengan kekuatan sumber otoritas

---

<sup>29</sup> Nugroho, *Public Policy : Dinamika Kebijakan - Analisis Kebijakan - Manajemen Kebijakan*, 651.

dari kebijakan, *network composition* yang berkenaan dengan komposisi jejaring dari berbagai organisasi yang terlibat dengan kebijakan, baik dari pemerintah maupun masyarakat, dan *implementation setting* yang berkenaan dengan posisi tawar-menawar antara otoritas yang mengeluarkan kebijakan dan jejaring yang berkenaan dengan implementasi kebijakan.

Lingkungan kedua adalah lingkungan eksternal kebijakan yang disebut Calista Variabel Eksogen, yang terdiri atas *public perception*, yaitu persepsi publik akan kebijakan dan implementasi kebijakan, *interpretive institution* yang berkenaan dengan interpretasi lembaga-lembaga strategis dalam masyarakat, seperti media massa, kelompok penekan, dan kelompok kepentingan, dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan dan individualis, yakni individu-individu tertentu yang mampu memainkan peran penting dalam menginterpretasikan kebijakan dan implementasi kebijakan.

“Tepat” kelima adalah “Tepat Proses”. Secara umum, implementasi kebijakan publik terdiri atas tiga proses, yaitu :

1. *Policy acceptance*. Dalam hal ini publik memahami kebijakan sebagai sebuah “aturan main” yang diperlakukan untuk masa depan, disisi lain pemerintah memahami kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan.
2. *Policy adaption*. Dalam hal ini publik menerima kebijakan sebagai sebuah “aturan main” yang diperlukan untuk masa depan, disisi lain pemerintah menerima kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan.
3. *Strategic readiness*. Dalam hal ini publik siap melaksanakan atau menjabarkan dari kebijakan, di sisi lain birokrat *on the street* (atau

birokrat pelaksana) siap menjadi pelaksana kebijakan.

Berdasarkan seluruh teori yang dijabarkan dalam penelitian ini, peneliti mencoba untuk menetapkan operasionalisasi konsep yang terkait dengan efektivitas implementasi kebijakan Jalur Sepeda di Surabaya sebagai berikut :



**Tabel 2.1**  
**Operasional Konsep dan Teknik Pengumpulan data**

Konsep	Variabel	Dimensi	Kategori	Indikator	Perolehan data	
					Primer	Sekunder
Kebijakan Publik	Efektifitas Implementasi Kebijakan	Tepat Kebijakan	Sudah Tepat/ Belum Tepat	Kesesuaian implementasi kebijakan dengan masalah yang ingin dipecahkan	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
				Kesesuaian antara kebijakan dengan lembaga yang mempunyai kewenangan (misi lembaga) yang sesuai dengan karakter kebijakan	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
		Tepat Pelaksanaan	Sudah Tepat/ Belum Tepat	Adanya kerjasama antara aktor yang terkait dengan implementasi kebijakan	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
				Adanya penyesuaian tugas dan kewenangan masing-masing aktor yang terlibat	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
		Tepat Target	Sudah Tepat/ Belum Tepat	Kesesuaian antara target yang diintervensi dan yang direncanakan	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
				Kesiapan target yang diintervensi untuk mendukung/menolak kebijakan	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
				Kondisi implementasi kebijakan baru atau memperbaiki kebijakan sebelumnya	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
		Tepat lingkungan	Sudah Tepat/ Belum Tepat	Lingkungan kebijakan, yaitu interaksi diantara lembaga-lembaga perumus kebijakan dan pelaksana kebijakan dan lembaga-lembaga lain yang terkait	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
				Lingkungan eksternal kebijakan, yaitu <i>publik opinion</i> yang menjadi objek sasaran suatu kebijakan.	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
		Tepat proses	Sudah Tepat/ Belum	<i>Policy acceptance</i> . yaitu publik memahami kebijakan sebagai sebuah “aturan main” yang diperlakukan untuk masa	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian

			Tepat	depan, disisi lain pemerintah memahami kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan.		
				<i>Policy adaption.</i> yaitu publik menerima kebijakan sebagai sebuah “aturan main” yang diperlukan untuk masa depan, disisi lain pemerintah menerima kebijakan sebagai tugas yang harus dilaksanakan.	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian
				<i>Strategic readiness.</i> yaitu publik siap melaksanakan atau menjadi bagian dari kebijakan, di sisi lain birokrat <i>on the street</i> (atau birokrat pelaksana) siap menjadi pelaksana kebijakan.	Wawancara mendalam	Dokumen hasil kajian

## **B. Kebijakan Jalur Sepeda**

### **1. Undang Undang Republik Indonesia**

Undang-Undang /Perundang-undangan (UU) adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dengan persetujuan bersama Presiden.<sup>30</sup> Undang-undang memiliki kedudukan sebagai aturan main bagi rakyat untuk konsolidasi posisi politik dan hukum, untuk mengatur kehidupan bersama dalam rangka mewujudkan tujuan dalam bentuk Negara. Undang-undang dapat pula dikatakan sebagai kumpulan-kumpulan prinsip yang mengatur kekuasaan pemerintah, hak rakyat, dan hubungan di antara keduanya.

Ada beberapa peraturan perundang-undangan yang menjadi dasar dalam penyediaan jalur yang ada di Indonesia terdiri atas:

- a) Undang-Undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 62 ayat (1) dan (2).
  1. Pemerintah harus memberikan kemudahan berlalu lintas bagi pesepeda.
  2. Pesepeda berhak atas fasilitas pendukung keamanan, keselamatan, ketertipan, dan kelancaran dalam berlalu lintas.
- b) Undang-Undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 2016 ayat (1) dan (2).
  1. Masyarakat berhak mendapat ruang au inas yang ramah lingkungan.

---

<sup>30</sup> Undang Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan.

2. Masyarakat berhak memperoleh informasi tentang kelestarian lingkungan bidang lalu lintas dan angkutan jalan

## 2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia

Peraturan Pemerintah (disingkat PP) adalah Peraturan Perundang-undangan di Indonesia yang ditetapkan oleh Presiden untuk menjalankan Undang-Undang sebagaimana mestinya. Materi muatan Peraturan Pemerintah adalah materi untuk menjalankan Undang-Undang. Peraturan Pemerintah sebagai aturan "organik" daripada Undang-Undang menurut hierarkinya tidak boleh tumpang tindih atau bertolak belakang.<sup>31</sup> Peraturan Pemerintah ditandatangani oleh Presiden.

Dalam kebijakan jalur sepeda, Peraturan Pemerintah yang mengatur tentang hal ini termuat pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Bagian Kedelapan Fasilitas untuk Sepeda, Pejalan Kaki, dan Penyandang Cacat.<sup>32</sup>

- a) Jalan dilengkapi dengan fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat sebagaimana dimaksud dalam Pasal 26 huruf g.<sup>33</sup>
- b) Fasilitas untuk sepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berupa lajur dan/atau jalur sepeda yang disediakan secara khusus untuk pesepeda dan/atau dapat digunakan bersama-sama dengan Pejalan Kaki.

---

<sup>31</sup> Ibid.,

<sup>32</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 79 Tahun 2013 Pasal 54.

<sup>33</sup> Pasal 26 berisi tentang "PERLENGKAPAN JALAN" huruf g berbunyi "fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat; dan".

Dalam hal ini fasilitas untuk sepeda, Pejalan Kaki, dan penyandang cacat sebagaimana dimaksud pada hal diatas harus dilengkapi dengan paling sedikit:<sup>34</sup>

- a) Rambu Lalu Lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang cacat;
- b) Marka Jalan yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang cacat;
- c) Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas yang diberi tanda-tanda khusus untuk penyandang cacat; dan/atau
- d) alat penerangan jalan.

### **3. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia**

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (disingkat Kemenhub RI) adalah kementerian dalam Pemerintah Indonesia yang membidangi urusan transportasi. Kemenhub dipimpin oleh seorang Menteri Perhubungan (Menhub) yang sejak tanggal 27 Oktober 2014 dijabat oleh Ignasius Jonan.

Kementerian Perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan urusan di bidang perhubungan dalam pemerintahan untuk membantu Presiden dalam menyelenggarakan pemerintahan negara. Dalam melaksanakan tugas, Kementerian Perhubungan menyelenggarakan fungsi:

- a) perumusan, penetapan, dan pelaksanaan kebijakan di bidang perhubungan;
- b) pengelolaan barang milik/kekayaan negara yang menjadi tanggung jawab Kementerian Perhubungan;

---

<sup>34</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 79 Tahun 2013 Pasal 55.

- c) pengawasan atas pelaksanaan tugas di lingkungan Kementerian Perhubungan;
- d) pelaksanaan bimbingan teknis dan supervisi atas pelaksanaan urusan Kementerian Perhubungan di daerah; dan
- e) Pelaksanaan kegiatan teknis yang berskala nasional.

Dalam kebijakan jalur sepeda, regulasi pada tingkat Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia terdapat peraturan-peraturan terkait dengan ketentuan tentang jalur sepeda antara lain:

- a) Keputusan Menteri Perhubungan nomor 48 tahun 1997 tentang kendaraan tidak bermotor dan penggunaannya di jalan.
  - Pasal 1 : jenis kendaraan tidak bermotor terdiri dari: sepeda, kereta yang ditarik hewan untuk mengangkut orang atau barang, becak yang digunakan untuk mengangkut orang atau barang, dan kereta dorong atau tarik untuk mengangkut barang.
  - Pasal 2 : ukuran utama sepeda (tidak termasuk muatannya) adalah lebar: 55cm, tinggi: 110cm dan panjang 210cm.
  - Pasal 4 : setiap sepeda harus dilengkapi dengan sepakbor, untuk mengurangi percikan air atau lumpur.
  - Pasal 5 : setiap sepeda harus dilengkapi dengan rem.
  - Pasal 7 : setiap sepeda harus dilengkapi dengan alat bantu parkir kendaraan sehingga ketika tidak digunakan dapat diparkir dalam posisi berdiri.

- Pasal 12 : pengguna sepeda ketika berubah arah, wajib member isyara dengan tangan atau alat bantu lain. isyarat ini harus terlihat oleh kendaraan lain baik dari arah depan atau belakang.
- Pasal 13 : pengendara sepeda hanya boleh mengendarai maksimal 2 sepeda secara berdampingan.

b) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 34 Tahun 2014 Tentang Marka Jalan. adapun ketentuan marka jalan untuk jalur sepeda adalah sebagai berikut:

- Pasal 39 huruf (d) marka lajur sepeda, marka lajur khusus bus, marka lajur sepeda motor;
- Pasal 40 ayat 1 huruf (b) marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pesepeda.
- Pasal 40 ayat 4 Marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pesepeda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b berupa 2 (dua) garis putus-putus berbentuk bujursangkar atau belah ketupat.
- Pasal 42 ayat 1 Garis putus-putus berbentuk bujur sangkar atau belah ketupat tempat penyeberangan pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat 4 memiliki panjang atau lebar paling sedikit 40 (empat puluh) sampai 60 (enam puluh) sentimeter.

- Pasal 42 ayat 2 Jarak antara bujur sangkar atau belah ketupat sebagaimana dimaksud pada ayat 1 paling sedikit 1,8 (satu koma delapan) meter untuk satu arah dan 3 (tiga) meter untuk 2 (dua) arah.
- Pasal 42 ayat 3 Jarak antara bujur sangkar atau belah ketupat sebagaimana dimaksud pada ayat 2 sama dengan panjang atau lebar sisi bujur sangkar atau belah ketupat.
- Pasal 45 Marka lajur sepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 39 huruf (d) dinyatakan dengan Marka Lambang berupa gambar sepeda berwarna putih dan/atau Marka Jalan berwarna hijau.
- Pasal 69 ayat 2 Marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pesepeda sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 ayat (1) huruf b ditempatkan pada ruas jalan.
- Pasal 69 ayat 3 Dalam hal arus lalu lintas kendaraan dan arus pejalan kaki cukup tinggi, marka untuk menyatakan tempat penyeberangan pejalan kaki dan pesepeda dapat dilengkapi dengan alat pemberi isyarat lalu lintas.
- Pasal 72 ayat 3 Marka lajur sepeda, dipasang pada lajur yang dapat digunakan secara bersamaan dengan lalu lintas umum lainnya.

#### 4. Peraturan Daerah Kota Surabaya

Perda dibentuk karena ada kewenangan yang dimiliki daerah otonom dan perintah dari peraturan-undangan yang lebih tinggi. Kewenangan yang dimaksud adalah kewenangan yang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2007 Tentang Pembagian Urusan Pemerintahan Antara Pemerintah, Pemerintahan Daerah Provinsi, dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota.

Definisi Perda Sesuai dengan ketentuan UU No. 10/2004 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan, yang dimaksud dengan Peraturan Daerah (Perda) adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan persetujuan bersama Kepala Daerah. Definisi lain tentang Perda berdasarkan ketentuan UU No. 32/2004 tentang Pemerintahan Daerah adalah peraturan perundang-undangan yang dibentuk bersama oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dengan Kepala Daerah baik di Propinsi maupun di Kabupaten/Kota. Perda dibentuk oleh pemerintah daerah dan DPRD dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan; serta ayat (3) Perda yang dimaksud merupakan penjabaran lebih lanjut dari peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi dengan memperhatikan ciri khas masing-masing daerah.<sup>35</sup>

Peraturan tingkat daerah yang mengatur tentang jalur sepeda yang ada di Kota Surabaya termuat dalam Peraturan daerah Kota Surabaya nomor 12 tahun 2014 tentang rencana tata ruang wilayah Kota Surabaya tahun 2014 - 2034. Pada Bab IV tentang “Rencana Struktur Ruang Wilayah Kota Surabaya”

---

<sup>35</sup> Pasal 136 ayat (2) UU No. 32/2004

dijelaskan bahwa kota Surabaya memiliki rencana sistem prasarana wilayah kota.<sup>36</sup> sistem prasarana wilayah kota sebagaimana dimaksud salah satunya membahas tentang rencana pengembangan sistem jaringan transportasi yang dilakukan secara terpadu dan berkelanjutan dalam mendukung pengembangan Kota Surabaya.<sup>37</sup> salah satunya mengenai pengembangan transportasi darat secara terintegrasi antara moda transportasi bermotor dan tidak bermotor. Pengembangan sarana dan prasarana bagi kendaraan tidak bermotor dilakukan dengan penyediaan dan pemanfaatan sarana dan prasarana untuk kawasan perdagangan dan jasa, kawasan perkantoran, kawasan pendidikan, kawasan kesehatan, ruang terbuka hijau kota, kawasan pariwisata, serta sepanjang jalan arteri dan kolektor pada pusat-pusat pelayanan dengan penyediaan dan pemanfaatan dilakukan dengan:<sup>38</sup>

- a. membangun dan menyediakan jalur kendaraan tidak bermotor yang terintegrasi dengan sistem jaringan jalan untuk kendaraan bermotor; dan
- b. menyediakan fasilitas pelengkap antara lain berupa rambu lalu lintas kendaraan tidak bermotor, dan fasilitas pelengkap lainnya.<sup>39</sup>

---

<sup>36</sup> Pasal 17 huruf (b) Peraturan daerah Kota Surabaya nomor 12 tahun 2014

<sup>37</sup> Ibid., Pasal 23 huruf (a)

<sup>38</sup> Ibid., Pasal 37 ayat 1

<sup>39</sup> Ibid., Pasal 37 ayat 3

### C. Penelitian Terdahulu

Dalam melaksanakan penelitian yang berjudul Efektivitas Kebijakan Jalur Sepeda di Kota Surabaya. Peneliti meninjau karya akademis berupa tiga buah tesis yang berkaitan erat dengan Efektifitas Kebijakan. Berikut merupakan penelitian serupa yang dijadikan tinjauan pustaka dalam penelitian ini.

Penelitian pertama adalah tesis yang berjudul "*Evaluasi Kebijakan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Semarang*". Yang ditulis oleh Rima Wijayanti, mahasiswa Program Pasca Sarjana Universitas Diponegoro tahun 2011. Tujuan dari peneliian ini adalah untuk mengevaluasi Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Semarang yang diterapkan oleh Bidang Perparkiran Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika semenjak tahun 2004 yang masih berlangsung hingga tahun 2011 dan untuk untuk menilai hasil kebijakan Peraturan Daerah ini, penelitian ini juga bertujuan untuk memberi masukan kepada instansi terkait dan masyarakat luas.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hingga tahun 2011, Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan dan retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Semarang telah dilaksanakan secara maksimal namun hasil yang dicapai belum sesuai dengan yang diharapkan. Selain itu, keadaan perparkiran tepi jalan umum di Kota Semarang telah banyak berkembang hingga saat ini, sehingga Peraturan Daerah tersebut dirasa tidak sesuai lagi. Sosialisasi kepada masyarakat sebagai pengguna jasa parkir tepi jalan umum juga masih sangat minim.

Meskipun begitu masyarakat tetap mendukung penerapan Peraturan Daerah ini. Berdasarkan hasil tersebut maka hendaknya segera dilakukan revisi terhadap Peraturan Daerah ini agar dapat lebih efektif sesuai perkembangan perparkiran dewasa ini. Selain itu juga diperlukan adanya sosialisasi terhadap masyarakat luas agar dapat mengetahui hak maupun kewajiban yang harus dilakukan ketika menggunakan jasa parkir tepi jalan umum.<sup>40</sup>

Penelitian kedua adalah tesis yang berjudul “*Faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas Organisasi pada Kantor Kecamatan Tanjung Pinang Barat*”. Yang ditulis oleh Turi Riono Indrajid mahasiswa program pasca sarjana Universitas Maritim Raja Ali Haji Tahun 2013. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas organisasi. Penelitian ini dilaksanakan di Kantor Kecamatan Tanjungpinang Barat.

Dari penelitian tersebut diperoleh hasil bahwa organisasi Kecamatan Tanjungpinang Barat berjalan dengan efektif, namun masih ada hambatan dalam efektivitas organisasi yaitu pada indikator kepuasan kerja. Berdasarkan hasil penelitian tersebut, maka penulis memberikan kesimpulan, indikator struktur organisasi, adanya kerjasama, kemampuan administratif pegawai, perencanaan program kerja adalah sebagai faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas organisasi.<sup>41</sup>

---

<sup>40</sup> Rima Wijayanti.2011. *Tesis Tentang Evaluasi Kebijakan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Penyelenggaraan dan Retribusi Parkir di Tepi Jalan Umum di Kota Semarang*. Universitas Diponegoro.

<sup>41</sup> Turi Riono Indrajid. 2013. *Tesis Tentang Faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas Organisasi pada Kantor Kecamatan Tanjung Pinang Barat*. Universitas Maritim Raja Ali Haji.

Penelitian ketiga adalah tesis yang berjudul “Evaluasi Implementasi dan dampak kebijakan penyediaan tanah pembangunan permukiman transmigrasi” yang ditulis oleh Putut Edy Sasono, mahasiswa program pasca sarjana Universitas Indonesia 2003. tujuan penelitian ini untuk mengetahui sampai sejauhmana implementasi kebijakan penyediaan tanah untuk pembangunan permukiman transmigrasi yang dilakukan oleh aparat pelaksana Depnakertrans dan instansi terkait, melihat faktor-faktor yang menghambat dalam penerapan kebijakan penyediaan tanah, serta mengetahui sejauh mana dampak impementasi kebijakan tersebut. Kerangka pemikiran yang digunakan dalam penelitian ini adalah berdasarkan teori Whellan dan Hunger. Indikaor kinerja yang digunakan dalam evaluasi pada penelitian ini adalah *Outcome, Benefit* dan *Impact*.

Hasil analisis data menunjukkan bahwa terdapat adanya trend peningkatan kinerja pada saat kondisi sebelum dan kondisi setelah penerapan kebijakan, terlihat dari banyaknya Iokasi transmigrasi yang didukung Iegalitas tanah secara clear and clean, minimnya jumlah UPT yang mempunyai masalah Iegalitas tanah, meningkatnya dukungan dana program kegiatan setiap tahun anggaran serta adanya kepastian hak atas tanah para transmigran. Ada fakta yang sejalan dengan hasil penelitian bahwa faktor -faktor yang mempengaruhi kurang tercapainya sasaran kebijakan yang diinginkan adalah fakor sumber daya baik sumber daya manusia maupun sarana dan prasarana Serta hambatan-hambatan eksternal lainnya, Seperti kurang Iancarnya koordinasi dengan instansi terkait.<sup>42</sup>

---

<sup>42</sup> Putut Edy Sasono. 2003. *Tesis Tentang Evaluasi Implementasi dan dampak kebijakan penyediaan tanah pembangunan permukiman transmigrasi*. Universitas Indonesia.

Berdasarkan beberapa tinjauan terhadap penelitian terdahulu, belum ada penelitian yang memberikan gambaran mengenai efektifitas kebijakan jalur sepeda, maka peneliti akan membahas mengenai efektifitas dan faktor-faktor yang mempengaruhi efektifitas implementasi kebijakan publik, yaitu dalam Kebijakan pelaksanaan Jalur Sepeda di Kota Surabaya. Penelitian ini diharapkan akan dapat bermanfaat kepada para pembaca, baik secara praktis maupun akademis.

