

**PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PERIZINAN ANGKUTAN
JALAN (Studi Kasus Angkutan Becak Motor di
Kota Dumai Tahun 2012)**

DERI SATTRIA MUKTI

Dosen pembimbing : Hery Suryadi, S.Sos, M.Si

Jurusan Ilmu Pemerintahan

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Riau

Kampus Bina Widya km. 12,5 Simpang Baru, Pekanbaru 28293

Phone / Fax : +62 (0)761 , 63277

Website : <http://fisip.Unri.ac.id>

derimuktisatria@yahoo.com

ABSTRACK :

problems that occur on public transport or transport in the city is dumai emergence of a phenomenon occurs where motor tricycles mushroomed in the dumai city and has become one of people's livelihood, whose whereabouts are still not getting the attention and recognition as one of the government's official transportation. Although the application of motor tricycles in the city late dumai from other big cities and make a polemic with the paddle rickshaw due to the very tight competition, so the paddle rickshaw abandoned by users of transport services and also give rise to protests from other transportation is public transportation. While operating a motor tricycles permit has not been issued operational. But with the presence of motor tricycles become one of the excellent transport alternatives help the people in the town dumai activity with low rates and fast, so that people can reach their destination make motor tricycles have a fairly high competitiveness in providing transportation services to the community.

Therefore it must needs be a clear regulation to adjust the motor tricycles, so that the problem can be minimized. Department of transportation as well as the role of government in charge of the transport sector in collaboration with the police should immediately find a solution to overcome this motor tricycles.

Keyword : Department of transportation, public transport, motor tricycle

1. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlanjar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari tempat yang satu ketempat yang lain.

Kota Dumai adalah salah satu Kota yang ada di Provinsi Riau, dengan nama ibukota yaitu Dumai yang berada dipesisir pantai pulau Sumatra sebelah timur. Kota Dumai merupakan kota yang dinamis dan strategis jika dilihat dari letak geografisnya yang berdekatan dengan Negara Malaysia dan Singapore serta memiliki

akses yang lancar di wilayah provinsi-provinsi lainnya di Indonesia. Serta kota yang baru berkembang seiring dengan pertumbuhan usia kota dan ditambah lagi persaingan dengan daerah lainnya dalam meningkatkan kesejahteraan dan kenyamanan masyarakat.

Kota Dumai juga yang mempunyai tingkat perkembangan yang cukup tinggi baik dari aspek sosial ekonominya maupun pertambahan jumlah penduduknya. Masyarakat Kota Dumai yang pada umumnya bergerak dalam bidang perdagangan, pelayanan, industri dan jasa. Sangat bergantung pada moda angkutan umum penumpang dalam melaksanakan aktivitas sehari-hari di samping kendaraan pribadi, baik untuk kawasan perkotaan maupun antar kota. Di samping Angkutan Umum Penumpang (AUP) berupa kendaraan beroda empat, masyarakat Kota Dumai juga menggunakan moda alternatif lainnya berupa ojek, becak yang pada perkembangan terakhir muncul kendaraan becak motor.

Selanjutnya, bentor tidak memiliki payung hukum yang kuat ini terlampir sesuai dengan Pasal 48 UU No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan yang terdiri dari susunan, perlengkapan, ukuran, karoseri, rancangan teknis kendaraan, pemuatan, penggunaan, pengendalian kendaraan bermotor, penempelan kendaraan bermotor.

Tabel 1.1 Perjalanan Angkutan Kota (Angkot Serasi, Kopandu dan Makmur) Setiap Bulan Beroperasi di Kota Dumai Tahun 2012.

No.	Bulan	Beroperasi/rute
1.	Januari	700 Unit
2.	Februari	835 Unit
3.	Maret	1214 Unit
4.	April	1084 Unit
5.	Mei	1296 Unit
6.	Juni	1271 Unit
7.	Juli	963 Unit
8.	Agustus	845 Unit
9.	September	825 Unit
10.	Oktober	669 Unit
11.	November	561 Unit
12.	Desember	508 Unit
	Total	10.771 Unit

Sumber : UPT Terminal Penumpang, Dinas Perhubungan Kota Dumai Tahun 2012

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat perjalanan angkutan kota (Angkot Serasi, Kopandu dan Makmur) di Kota Dumai tahun 2012 setiap bulannya yang berjumlah 10.771 unit dalam per tahunnya melalui tarif retribusi yang dikutip oleh Dinas Perhubungan Kota Dumai (Perda No. 24 Tahun 2011). Setiap berperjalanannya angkutan kota (angkot) mengalami penambahan dan penurunan perjalanan pada setiap bulannya. Selanjutnya dapat dilihat terjadinya penurunan perjalanan angkot yang signifikan secara berturut-turut setiap bulannya yang terjadi dibulan mei sampai dengan desember. Hal ini dikarenakan kurangnya pelayanan yang maksimal yang diberikan angkot kepada masyarakat yang kondisinya masih jauh dari yang diharapkan sehingga hal inilah yang memicu munculnya keberadaan becak motor di Kota Dumai.

Di Kota Dumai, untuk mengatur dan mengawasi angkutan umum ini, Dinas Perhubungan Kota Dumai merupakan salah satu instansi yang berwenang yang berkoordinasi dengan kepolisian. Dinas Perhubungan sebagai perpanjangan tangan pemerintah yang mempunyai tugas mengenai perhubungan, mempunyai andil dan peran penting dalam mengatasi permasalahan seputar angkutan umum ini. Dinas Perhubungan dalam mengatur dan mengawasi angkutan umum beroperasi di daerah Kota Dumai bekerjasama dengan pihak kepolisian dalam hal ini Polantas Polres Kota Dumai.

Semrawutnya becak motor di Kota Dumai juga dapat dilihat dari tidak adanya kesadaran dari tukang becak untuk melaksanakan tertib berlalu lintas dengan melakukan pelanggaran-pelanggaran, seperti tidak menggunakan helm keselamatan, tidak melengkapi surat kelengkapan kendaraan bermotor, tidak mematuhi peraturan lalu lintas, dan memarkirkan becak motor mereka di sembarang tempat yang memakan badan jalan sehingga dapat membahayakan keselamatan pengguna jalan lain yang melintas di wilayah tersebut. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan tukang becak ini tentu saja akan berdampak kepada tidak efektifnya tertib lalu lintas di jalan raya. Selain itu selama ini keberadaan becak motor ini tidak ada memberikan kontribusi kepada kas daerah disektor pajak angkutan umum. Dari kesemuanya ini tentu saja akan berdampak kepada ketidakteraturan becak motor di jalan raya dan juga tidak adanya kontribusi becak motor ini.

Oleh sebab itu pembuatan Perda yang mengatur tentang becak motor ini dipandang perlu untuk mengatasi seputar permasalahan becak motor ini di Kota Dumai. Tetapi dari Dinas Perhubungan sampai saat ini masih belum ada mengajukan rekomendasi Raperda untuk dijadikan Perda yang mengatur khusus tentang becak motor ini kepada DPRD Kota Dumai. Pengusulan Ranperda ini dianggap perlu disebabkan becak motor merupakan jenis angkutan khusus di Kota Dumai yang telah dimodifikasi dan tidak semua daerah memiliki jenis angkutan ini, oleh sebab itu dibutuhkan peraturan yang khusus mengenai becak motor ini.

Sementara itu dari pihak DPRD Kota Dumai juga tidak mempunyai inisiatif untuk membuat suatu Perda yang mengatur tentang becak motor di Kota Dumai ini. Padahal fakta di lapangan keberadaan becak motor ini telah menimbulkan berbagai permasalahan yang berdampak terhadap kenyamanan dan keselamatan berlalu lintas di Kota Dumai. DPRD seharusnya juga tanggap dan peka terhadap seputar permasalahan yang terjadi di daerah nya tersebut.

Oleh karena itu, penulis tertarik menuangkan dalam tulisan dan melakukan penelitian tentang **“PERAN DINAS PERHUBUNGAN DALAM PERIZINAN ANGKUTAN JALAN (Studi Kasus Angkutan Becak Motor di Kota Dumai 2012)”**.

2. LANDASAN TEORI

A. Teori Koordinasi

Menurut **Taliziduhu Ndraha (2003:291)** bahwa “koordinasi adalah penyepakatan bersama secara mengikat berbagai kegiatan atau unsur yang berbeda-beda sehingga disisi yang satu semua kegiatan atau unsur itu terarah pada pencapaian suatu tujuan yang telah ditetapkan dan disisi lain keberhasilan kegiatan yang satu tidak merusak keberhasilan kegiatan yang lain”.

Tujuan Koordinasi :

- a. Menciptakan dan memelihara efektivitas organisasi setinggi mungkin melalui sinkronisasi, penyerasian, kebersamaan, dan kesinambungan antar berbagai kegiatan dependen suatu organisasi.
- b. Mencegah konflik dan menciptakan efisiensi setinggi-tingginya setiap kegiatan interdependen yang berbeda-beda melalui kesepakatan-kesepakatan yang mengikat semua pihak yang bersangkutan.
- c. Menciptakan dan memelihara iklim dan sifat saling responsif-antisipatif di kalangan unit kerja interdependen dan independen yang berbeda-beda.

Syarat- Syarat Koordinasi :

- a. Sense of Cooperation, perasaan untuk saling bekerja sama, dilihat per-bagian.
- b. Rivalry, dalam perusahaan besar, sering diadakan persaingan antar bagian, agar saling berlomba untuk kemajuan.
- c. Team Spirit, satu sama lain per bagian harus saling menghargai.
- d. Esprit de Corps, bagian yang saling menghargai akan makin bersemangat.

Sifat-Sifat Koordinasi :

- a. Koordinasi adalah dinamis, bukan statis.
- b. Koordinasi menekankan pandangan menyeluruh oleh seorang manajer dalam kerangka mencapai sasaran.
- c. Koordinasi hanya meninjau suatu pekerjaan secara keseluruhan.

B. Teori pengawasan

Menurut **Assauri (1997 : 37)**, pengawasan adalah kegiatan pemeriksaan dan pengendalian atas kegiatan-kegiatan agar dapat sesuai dengan apa yang diharapkan atau direncanakan.

Kemudian menurut **Sukanto (2002 : 64)** ada beberapa factor yang menyebabkan pentingnya pengawasan, yaitu :

- a) Perubahan yang selalu terjadi baik dari luar maupun didalam organisasi, memerlukan perencanaan dan tentu saja pengawasan.
- b) Kekomplekan organisasi memerlukan pengawasan formal karena adanya desentralisasi kekuasaan.
- c) Kesalahan-kesalahan atau penyimpangan yang dilakukan anggota organisasi memerlukan pengawasan dan pembenahan.

Selanjutnya menurut **Sondang Siagin (2002 :176)** cirri-ciri pengawasan yang efektif adalah :

- Pengawasan harus merefleksikan sifat dari berbagai kegiatan yang diselenggarakan.
- Pengawasan harus segera memberikan petunjuk tentang kemungkinan adanya deviasi dari rencana.
- Pengawasan harus menunjukkan pengecualian pada titik-titik strategis tertentu.
- Objektivitas dalam melakukan pengawasan.
- Keluwesan pengawasan.
- Pengawasan harus memperhitungkan pola dasar organisasi.
- Efisiensi pelaksanaan pengawasan.
- Pemahaman sistem pengawasan oleh semua pihak yang terlibat.
- Pengawasan mencari apa yang tidak beres.
- Pengawasan harus bersifat membimbing.

C. Teori Fungsi Pemerintah

Rasyid (2000 : 59) berpendapat bahwa fungsi-fungsi pemerintahan adalah fungsi pengaturan, pelayanan, pemberdayaan dan pembangunan.

Pelaksanaan fungsi pengaturan, yang lazim dikenal sebagai fungsi regulasi dengan segala bentuknya, dimaksudkan sebagai usaha untuk menciptakan kondisi yang tepat sehingga menjadi kondusif bagi kelangsungan berbagai aktivitas, selain terciptanya tatanan sosial yang baik diberbagai kehidupan masyarakat.

Soewargono (1996 : 1) dan **Djohan (1998 : 161)** menyatakan bahwa salah satu fungsi utama dari pemerintah yaitu membuat kebijakan publik. Argumentasi terpenting dalam hal ini adalah bahwa semua warga Negara akan senantiasa bersentuhan dengan kebijakan publik yang dikeluarkan oleh pemerintah karena diatur oleh kebijakan publik tentunya yang menyangkut kepentingan umum. Dengan demikian, dalam pemenuhan atau pelayanan kebutuhan hidup masyarakat, pemerintah memiliki peranan yang penting dan menentukan. Eksistensi pelayanan pemerintah terhadap masyarakat merupakan suatu kebutuhan dan keharusan karena rakyat adalah pemegang saham (sumber-sumber) negara, dimana posisi rakyat adalah sebagai pemegang kekuasaan tertinggi atau kedaulatan atas Negara.

D. Kewenangan

Kewenangan adalah kekuasaan, namun kekuasaan tidak selalu berupa kewenangan, kewenangan merupakan kekuasaan yang memiliki keabsahan (*legitimate power*), sedangkan kekuasaan tidak selalu memiliki keabsahan.

Menurut Hasbuan wewenang adalah kekuasaan yang sah dan legal yang dimiliki seseorang untuk memerintah orang lain, berbuat atau tidak berbuat sesuatu. Wewenang merupakan dasar hukum yang sah dan legal untuk mengerjakan sesuatu pekerjaan.

E. Teori Kebijakan

Istilah 'kebijakan' dalam bahasa Inggris '*policy*' yang berasal dari bahasa latin, yaitu kata *polis* yang artinya *community* atau paguyuban (persekutuan) hidup manusia, masyarakat atau *city* (Negara kota). Secara etimologis, istilah *policy* (kebijakan) berasal dari bahasa Yunani, Sanskerta dan Latin. Akar kata dalam bahasa Yunani dan Sanskerta adalah '*polis*' (Negara-kota) dan *pur* (kota) dikembangkan sedangkan dalam bahasa Latin menjadi "*politia*" (negara) dan akhirnya dalam bahasa Inggris pertengahan "*policie*", yang menangani masalah-masalah publik atau administrasi pemerintahan. (**William N. Dunn, 2003:51**)

Menurut **Anderson (dalam Abidin, 2002 : 39)** ada beberapa ciri dari kebijakan yaitu :

1. Kebijakan harus ada tujuannya
2. Kebijakan tidak berdiri sendiri dan terpisah dari kebijakan lain
3. Kebijakan adalah apa yang dilakukan oleh pemerintah
4. Kebijakan harus didasarkan pada hukum

Menurut **Leo Agustino (2008:157)** bahwa ada 2 faktor yang mempengaruhi kebijakan, yaitu:

- a. Faktor pendukung, antara lain:
 1. Respeknya anggota masyarakat pada otoritas dan keputusan pemerintah.
 2. Adanya kesadaran untuk menerima kebijakan.
 3. Adanya sanksi hukum.
 4. Adanya kepentingan pribadi dan publik.
 5. Masalah waktu.
- b. Faktor penghambat, antara lain:
 1. Adanya kebijakan yang bertentangan dengan sistem nilai yang mengada.

2. Tidak adanya kepastian hukum.
3. Adanya keanggotaan seseorang dalam suatu organisasi.
4. Adanya konsep ketidakpatuhan selektif terhadap hukum.

3. METODE PENELITIAN

Untuk mengetahui, serta melukiskan keadaan sebenarnya secara rinci dan aktual dengan melihat masalah dan tujuan penelitian yang seperti telah disampaikan sebelumnya, maka jenis penelitian yang digunakan adalah jenis studi kasus. Menurut Jhon W. Creswell (dalam buku Hamid Patilima 2005: 3) Penelitian kualitatif sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia, berdasarkan pada ciptaan gambar holistik yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci dan disusun dalam sebuah latar ilmiah.

Penelitian ini adalah suatu metode untuk meneliti tentang penyebab tidak adanya legalitas hukum yang mengatur keberadaan becak motor atau bentor di Kota Dumai, juga peran Dinas Perhubungan Kota Dumai terhadap keberadaan becak motor di Kota Dumai dengan menggunakan data sebagai bahan analisis yang diperoleh dari responden atau informan yang ditentukan.

Penelitian ini dilakukan di wilayah beroperasinya becak motor yakni di Kota Dumai dan khususnya di Dinas Perhubungan.

Sumber data dalam penelitian ini diperoleh dari informan yakni :

Tabel 1.2 Daftar Informan Penelitian

No.	Jabatan	Jumlah
1.	Kepala Dinas (Taufik, S. Sos, M.si)	1
2.	Kabid Perhubungan Darat (Marjohan, S. Sos, M.si)	1
3.	Kabid Pengendalian dan Operasional (Renhard Ronald, S. Si.T, MT)	1
4.	Kasi Angkutan (Ramlan, S. Sos)	1
5.	Kasi Keselamatan Lalu Lintas, Pencegahan dan Penanggulangan Kecelakaan (Suyanto)	1
6.	Kepolisian terdiri dari : <ul style="list-style-type: none"> • Kasat Lantas Polres Dumai (AKP Jaka Wahyudi) • Kaur Bin Ops Lantas (Iptu Subagja SH) • Baur Tilang (R. Siregar) • Kanit Laka Lantas (Ipda Burnaidi) 	3
7.	Ketua Komisi III (Agus	1

	Purwanto)	
8.	Tukang Angkot (Harmizul)	1
9.	Tukang Becak Motor (Purriliamon & Ahmad)	2
10.	Masyarakat (Joko & Andri)	2
	Jumlah	14 Orang

Sumber : Data Olahan Lapangan 2013

Untuk pengambilan data yang relevan dengan penelitian ini, penulis menggunakan teknik pengumpulan data dengan cara wawancara dan observasi.

a. Wawancara

Dimana penulis melakukan wawancara langsung dengan responden/informan dari Dinas Perhubungan Kota Dumai, Kepolisian, masyarakat dan tukang becak dengan masalah dalam penelitian ini, baik secara terstruktur maupun wawancara bebas.

b. Observasi

Pengamatan yang langsung dilakukan oleh penulis dengan melihat dari dekat gejala-gejala yang ada dilokasi penelitian yang merupakan objek penelitian penulis.

Untuk penelitian ini digunakan metode kualitatif, dimana metode ini menunjukkan pada riset yang menghasilkan data kualitatif, yaitu data tidak dapat diwujudkan dalam bentuk angka-angka melainkan berbentuk penjelasan yang menggambarkan keadaan, proses, peristiwa tertentu (P. Joko Subagyo, 2004: 94). Dalam menganalisa data kualitatif lebih berdasarkan pada filsafat fenomenologis yang mengutamakan penghayatan (*versetehen*), yaitu berusaha memahami arti dan kaitan-kaitannya terhadap orang-orang biasa dalam situasi-situasi tertentu. (Lexi J. Meleong, 2000: 9).

Karena penelitian ini merupakan penelitian kualitatif, maka teknis analisis data disajikan dalam bentuk paparan atau gambaran dari temuan-temuan lapangan (baik berupa data dan informasi hasil wawancara, catatan lapangan, dokumentasi dan lain sebagainya) yang selanjutnya akan dianalisis dengan langkah-langkah sebagai berikut :

- a. Reduksi data, dengan cara melakukan klasifikasi data dan menentukan kategori-kategori data yang diperoleh dan menempatkannya pada kategori masing-masing.
- b. Langkah berikutnya adalah melakukan pengorganisasian terhadap data kedalam kelompok tertentu sehingga memberikan kemudahan dalam membaca dan memahaminya.
- c. Kemudian data tersebut diinterpretasi secara mendalam dan tajam dengan berbagai sumber, termasuk temuan-temuan lapangan. Data yang diperoleh juga bisa dikembangkan dengan mengacu pada kerangka pemikiran dan teori-teori pendukung yang relevan dengan penelitian guna memperoleh suatu kesimpulan yang sesuai dengan tujuan penelitian.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Didalam proses pembuatan pengaturan yang mengatur masyarakat di Kota Dumai, Dinas Perhubungan atau Dishub berperan dari pihak pemerintah untuk mengusulkan pembuatan Ranperda atau suatu kebijakan yang sejenis untuk

mengatur permasalahan becak motor di Kota Dumai. Dishub selaku perwakilan dari pemerintah daerah mempunyai tugas mengatur dan mengendalikan semua angkutan umum orang dan barang yang beroperasi di wilayah hukum Kota Dumai berkoordinasi dengan pihak kepolisian dalam hal ini Satlantas Polres Kota Dumai. Selain itu Dishub juga melaksanakan pengawasan terhadap pelaksanaan peraturan yang berkaitan dengan angkutan umum di jalan raya.

A. Penyebab Tidak Adanya Izin Operasional

1) Kurangnya Respon Dari Pihak Yang Terkait

Pengusulan suatu rekomendasi untuk membuat suatu pengaturan tentang becak motor ini sangat diperlukan baik dalam bentuk peraturan daerah atau sejenisnya. Hal ini bertujuan untuk lebih memaksimalkan kinerja Dishub dalam mengatur dan mengendalikan becak motor di Kota Dumai. Tetapi pengusulan pembuatan peraturan daerah tentang pengaturan becak motor ini kurang mendapat respon dari pihak-pihak yang terkait untuk melanjutkan pengusulan tersebut ke pihak legislatif.

2) Kurangnya Koordinasi Dishub, Kepolisian dan DPRD

Kurangnya respon terhadap pengusulan pembuatan perda atau sejenisnya dari Dishub terhadap pihak terkait seperti Satlantas dan DPRD dikarenakan kurang efektifnya koordinasi antara ketiga instansi ini. Hal ini terbukti masih saling lempar kesalahan dan tanggung jawab antara mereka.

3) Pro dan kontra antara masyarakat, tukang becak dan angkutan umum lainnya

Becak motor di Kota Dumai ini memberikan kemudahan bagi masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan umum. Namun dibalik itu semua terdapat beberapa permasalahan yang menimbulkan polemik antara masyarakat dan masyarakat pengguna jasa angkutan dan para pengguna jalan lainnya. Becak motor ini sering kali merugikan masyarakat pengguna jasa angkutan becak motor ini dan juga pengguna jalan lainnya. Hal ini diantaranya adalah masih banyaknya becak motor yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas yang akan berdampak pada keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Dari hasil wawancara tukang becak motor menginginkan adanya kepastian izin operasional becak motor ini, agar adanya suatu pengaturan terhadap keberadaan becak motor di Kota Dumai. Sedangkan angkutan umum lainnya seperti angkot menginginkan adanya penertiban becak motor yang mengganggu penghasilan mereka.

B. Dampak Tidak Adanya Perizinan atau Pengaturan Becak Motor

Adapun dampak yang penulis temui dilapangan dari tidak adanya perizinan atau pengaturan becak motor ini yakni :

1) Kesemrautan Lalu Lintas

Banyak faktor yang menyebabkan kesemrautan lalu lintas diantaranya, tingginya volume kendaraan, kurangnya kesadaran pengemudi terhadap rambu-rambu. Hal ini yang sering terjadi pada becak motor yang memarkirkan becak motornya dibadan jalan sehingga membuat kesemrautan jalan raya.

Dari hasil wawancara adanya kesemrautan yang ditimbulkan dari keberadaan becak motor ini yang dapat merugikan pengguna jalan lain dan juga adanya keraguan keselamatan dari becak motor ini yang belum memenuhi persyaratan.

2) Tidak Adanya Izin Trayek

Sebagaimana yang telah disinggung sebelumnya bahwa masalah perizinan tentang keberadaan becak ini memang belum ada dan dalam waktu dekat sepertinya belum dapat terwujud mengingat upaya dari pihak pemerintah belum ada tanda-tanda serius. Pada prinsipnya dan sudah sewajarnya jika angkutan umum sudah pasti ada izin pengoperasian atau izin trayeknya. Namun dalam hal ini keberadaan becak motor di Kota Dumai tidak terkendali. Masyarakat bisa saja setiap saat membuat becak motor dan mengoperasikannya dimana ia mau sehingga kesemerawutan dan kekacauan terjadi dimana-mana. Persoalan ini sudah sering disampaikan oleh warga yang merasa keberatan dengan menjamurnya becak motor ini, namun sampai saat ini belum ada langkah untuk mengatasinya.

Dari hasil beberapa wawancara koordinasi yang dilakukan antara Dishub dan Satlantas masih belum efektif. Hal ini ditandai masih saling tuding menuding dan saling menyalahkan antar kedua instansi ini. Dengan koordinasi yang baik tentu saja hal ini tidak akan terjadi.

3) Tidak Adanya Kontribusi Becak Motor Terhadap Kas Daerah

Setiap jenis angkutan orang dan barang yang beroperasi di wilayah Kota Dumai memiliki kontribusi terhadap penerimaan kas daerah yakni dari pajak izin operasi, izin trayek dan pajak kendaraan mereka. Tetapi becak motor sampai saat ini belum memberikan kontribusi apapun kepada kas daerah dikarenakan tidak adanya izin operasi dan trayek becak motor serta pajak kendaraan mereka masih kategori sepeda motor.

C. Upaya-Upaya Yang Dilakukan Dishub Terhadap Becak Motor Sehubungan Tidak Adanya Izin Operasional

Adapun kebijakan-kebijakan alternatif yang dilakukan Dinas Perhubungan bekerjasama dengan Polantas dalam penertiban becak motor di Kota Dumai yakni:

Operasi atau razia dilakukan oleh Dinas Perhubungan bekerja sama dengan pihak kepolisian. Ini dilakukan secara rutin setiap bulannya. Operasi rutin ini sangat besar manfaatnya bagi Dishub maupun Kepolisian. Bagi Dishub operasi rutin lebih ditujukan kepada pemantauan arus kendaraan serta melakukan pendataan kendaraan yang bermasalah. Khususnya mengenai masalah becak motor, Dishub sangat dilematis dalam menentukan sanksi apa yang akan diterapkan apabila terjadi pelanggaran.

Becak dalam pengoperasiannya sejak awal memang tidak memiliki izin dan keterangan resmi apakah perizinannya sebagai becak motor atau hanya sepeda motor. Kondisi demikian telah mengakibatkan menjamurnya sepeda motor yang dijadikan warga menjadi angkutan becak padahal perizinannya hanya dijadikan sebagai sepeda motor. Keadaan seperti tampaknya akan berlangsung lama mengingat wacana untuk membuat aturan baku menangani becak ini belum juga dimulai.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan penjelasan dan pembahasan yang telah diungkapkan pada bab-bab sebelumnya, maka penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Penyebab tidak adanya izin operasional becak motor
 - a. Kurangnya respon dari pihak terkait

Dalam pengusulan rekomendasi pembuatan peraturan daerah untuk pengaturan becak motor sangat diperlukan, Tetapi dalam pengusulan pembuatan peraturan daerah masih kurang ditanggapi oleh pihak yang terkait seperti kepolisian sebagai mitra kerja Dishub dan DPRD sebagai pihak pembuat kebijakan.

- b. Kurangnya koordinasi Dishub, Kepolisian dan DPRD
Ketiga instansi ini masih belum melakukan koordinasi yang cukup baik dalam menangani becak motor ini. Hal ini mengakibatkan sampai saat ini pengaturan becak motor tidak bisa diciptakan.
 - c. Pro dan kontra masyarakat, tukang becak dan angkutan umum lainnya
Masyarakat dan tukang becak menginginkan adanya suatu pengaturan segera dibuat karena becak motor selain menguntungkan masyarakat juga banyak merugikan masyarakat. Sementara supir angkutan kota (angkot) menginginkan harus ditertibkannya becak motor di Kota Dumai yang mengganggu penghasilan mereka.
- 2) Dampak tidak adanya perizinan dan pengaturan becak motor :
- a. Kesemrautan lalu lintas
Dengan adanya becak motor sedikit banyak menimbulkan kesemrautan jalan raya, dikarenakan adanya pelanggaran-pelanggaran yang tidak dipatuhi oleh pemilik becak motor tersebut. Sehingga dampaknya dapat merugikan masyarakat pengguna jasa angkutan dan para pengguna jalan lainnya serta adanya keraguan keselamatan dari becak motor ini yang belum memiliki persyaratan uji kelayakan.
 - b. Tidak adanya izin trayek
Becak motor yang selama ini beroperasi di Kota Dumai belum memiliki izin trayek. Seharusnya dikarenakan becak motor juga dikategorikan jenis angkutan khusus roda tiga, yang mana setiang angkutan umum memiliki izin trayek.
 - c. Tidak adanya kontribusi becak motor kepada pemerintah
Becak motor sampai saat ini belum ada kontribusinya terhadap kas daerah dikarenakan becak motor masih berstatus sepeda motor, jadi selama ini becak motor yang ada di Kota Dumai beroperasi tidak dikenakan pajak angkutan umum. Padahal dari kesemuanya ini menjadi pemasukan bagi kas daerah.
- 3) Upaya-upaya yang dilakukan Dishub terhadap becak motor sehubungan tidak adanya izin operasional :
- Operasi atau razia rutin ini dilakukan oleh Dinas Perhubungan bekerja sama dengan pihak Kepolisian dalam hal ini Polantas Dumai untuk menertibkan becak motor yang melanggar peraturan lalu lintas, sehingga kondisi tertib berlalu lintas dapat selalu terjaga.

B. Saran

Adapun saran yang ingin penulis sampaikan mengenai penelitian ini adalah hendaknya kedepan Dinas Perhubungan dapat mencetuska suatu kebijakan yang mampu mengatur keberadaan becak motor di Kota Dumai. Untuk mewujudkan ketertiban terhadap becak motor ini suatu barang tentu dibuat suatu aturan yang mampu menaungi berbagai kepentingan didalamnya, untuk itu perlu koordinasi

dan kerjasama antara pihak terkait yang dalam hal ini pihak Kepolisian dan DPRD.

DAFTAR PUSTAKA

Kumpulan Buku :

- Abidin, Zaid Zainal. 2002. *Kebijakan Publik*. Jakarta : Yayasan Pancar Sawah.
- Agustino, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Anthony J Catanase & James C Snyder. 1992. *Perencanaan Transportasi Kota, Terjemahan Oleh Catherine L Ross*. Erlangga : Jakarta.
- Asikin, Muslich Zainal. 2001. *Sistem manajemen transportasi, menuju pelayanan publik yang aman dan nyaman*. Philosopy Press : Yogyakarta.
- Assauri Sofyan. 1997. *Manajemen Produksi dan Operasi*, Edisi Revisi : Jakarta
- Dunn, Wiliam N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Gajah Mada University Press.
- Hamidi. U.U.1989. *Metode Penelitian Kualitatif aplikasi praktis pembuatan proposal dan laporan penelitian*. UMM : Malang.
- Hasibuan. 2000. *Pelimpahan Wewenang*. Jakarta : PT. Bumi Aksara.
- Ishak.2010. *Posisi Politik Masyarakat Dalam Era otonomi Daerah*. Jakarta : Penaku.
- Labolo, Muhadam.2010.*MEMAHAMI ILMU PEMERINTAHAN Suatu Kajian, Teori, Konsep, dan Pengembangannya*, PT Raja Grafindo Persada : Jakarta.
- Marbun, BN. 1990. *Kota Indonesia Masa Depan Masalah dan Prospek*. Erlangga : Jakarta.
- Muslich, Zainal Asikin. *Sistem Manajemen Transportasi Kota : Studi Kasus Kota Yogyakarta : Menuju Pelayanan Publik Yang Aman dan Nyaman*. Philosopy Press: Yogyakarta.
- Nasution, H.M.N.1996. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia : Jakarta.
- Nawawi, Ismail. 2009. *Public Policy: Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek*. Surabaya: Penerbit PMN.
- Ndraha, Taliziduhu. 2003. *Kybernology (Ilmu Pemerintahan Baru) Jilid I*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.

Nurcholis, Hanif.2005. *Teori dan Praktik Pemerintahan dan Otonomi Daerah*, PT Grasindo. Jakarta.

Patilima, Hamid. 2005. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta.

Siagian, S.P.2002. *Sistem Informasi Untuk Pengambilan Keputusan*. Gunung Agung : Jakarta.

Soekanto, Soejono, 2000. *Kamus Besar sosiologi*. Jakarta: Rajawali.

Subakti, Ramlan. 1992. *Memahami Ilmu Politik*. Jakarta : Gramedia Widia Sarana Indonesia.

Sukanto, 2002. *Perencanaan Pembangunan dan Sistem Informasi*. Penerbit Andi : Yogyakarta.

Sutarto.2000. *Dasar-dasar Organisasi*. Gadjah Mada University Press: Yogyakarta.

Tangkilisan, Hessel Nogi. 2004. *Kebijakan dan Manajemen Otonomi Daerah*. Yogyakarta : Lukman Offset Yogyakarta.

Peraturan perundang-undangan dan sumber lain :

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Peraturan Daerah Kota Dumai Nomor 16 Tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah.

Peraturan Daerah Kabupaten Dairi Nomor 16 Tahun 2000 tentang Usaha Angkutan Umum.

Peraturan Daerah Kota Tebing Tinggi No. 03 Tahun 2007 tentang Retribusi Izin Mendirikan Perusahaan dan Operasi Becak Bermotor

Syekhu. 2009. *Pengaturan Perizinan Becak Motor di Kota Sengkang*. Artikel ini diakses pada tanggal 21 September 2009 dari : <http://jaringskripsi.wordpress.com/tag/becak-motor/>.

Website Dinas Perhubungan Kota Dumai : <http://dishubdumaikota.com> diakses pada 01 April 2013