

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA NOMOR 26 TAHUN 2015  
TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN  
(Studi Pada Pt. Als Medan)**

**TESIS**

**OLEH**

**JIMMI PINAYUNGAN  
151801073**



**PROGRAM STUDI MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2017**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 31/1/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)31/1/20

**IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA NOMOR 26 TAHUN 2015  
TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU  
LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN  
(Studi Pada Pt. Als Medan)**

**TESIS**

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Administrasi  
Publik dalam Program Studi Magister Administrasi Publik pada Program  
Pascasarjana Universitas Medan Area

**OLEH**

**JIMMI PINAYUNGAN  
NPM. 151801073**

**PROGRAM MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK  
PROGRAM PASCASARJANA  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
M E D A N  
2017**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

UNIVERSITAS MEDAN AREA  
PROGRAM PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI MAGISTER ADMINISTRASI PUBLIK

HALAMAN PERSETUJUAN

**Judul :** Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi pada PT. ALS Medan)

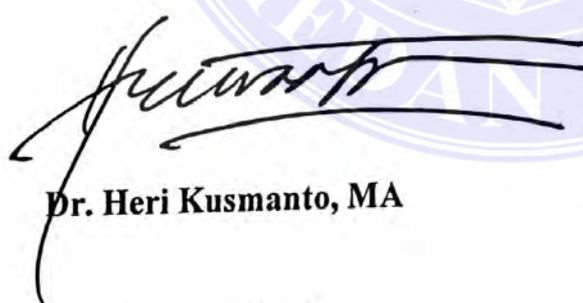
**Nama :** Jimmi Pinayungan

**NPM :** 151801073

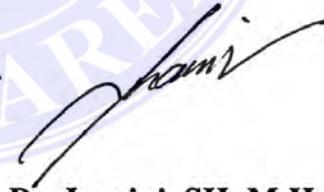
**Menyetujui**

Pembimbing I

Pembimbing II



**Dr. Heri Kusmanto, MA**



**Dr. Isnaini, SH, M.Hum**

**Ketua Program Studi  
Magister Administrasi Publik**

**Direktur**



**Dr. Warjio, MA**



**Prof. Dr. Ir. Retna Astuti Kuswardani, MS**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 31/1/20

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Access From (repository.uma.ac.id)31/1/20

**Telah diuji pada Tanggal 29 Agustus 2017**

---

---

**Nama : Jimmi Pinayungan**

**NPM : 151801073**



**Panitia Penguji Tesis :**

**Ketua : Drs. Usman Tarigan, MS**

**Sekretaris : Muaz Zul, SH, M.Hum**

**Pembimbing I : Dr. Heri Kusmanto, MA**

**Pembimbing II : Dr. Isnaini, SH, M.Hum**

**Penguji Tamu : Dr. Warjio, MA**

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Sertakan

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

Document Accepted 31/1/20

Access From (repository.uma.ac.id)31/1/20

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa dalam tesis ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar kesarjanaan di suatu Perguruan Tinggi, dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis diacu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Medan, 2017



  
(Jimmi Pinayungan)

## A B S T R A K

### IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 26 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (STUDI PADA PT. ALS MEDAN)

**N a m a** : Jimmi Pinayungan  
**N I M** : 151801073  
**Program** : Magister Administrasi Publik  
**Pembimbing I** : Dr. Heri Kusmanto, MA  
**Pembimbing II** : Isnaini, SH, M.Hum

Peningkatan transportasi di Indonesia cukup signifikan khususnya di wilayah Sumatera Utara. Transportasi di Sumatera Utara dari tahun ke tahun terus bertambah. Hal ini tentu akan berdampak negatif bagi pengguna transportasi jika tidak menerapkan standar keselamatan dalam berkendara. Menurut data Polda Sumut Direktorat Lalu Lintas Propinsi Sumatra Utara bahwa angka kecelakaan pengguna transportasi di Sumatera Utara selama lima tahun yaitu berjumlah 28.764 kejadian. Menteri Perhubungan Republik Indonesia telah mengeluarkan Permenhub RI Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Adanya peraturan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya diterapkan dengan baik oleh para pengguna kendaraan termasuk transportasi umum seperti bus ALS. Bus ALS yang terkenal cepat dalam mengantarkan penumpang sampai tujuan tentu juga mengutamakan keselamatan para penumpang bus. Akan tetapi ada beberapa kejadian kecelakaan yang justru melibatkan bus ALS. Kecelakaan yang terjadi dapat disebabkan oleh faktor-faktor teknis maupun non teknis, sehingga perlu dilakukan kajian penelitian mengenai Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dengan studi kasus pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan. Metode penelitian ini yaitu deskriptif kualitatif, yang menggunakan *key informan* sebagai subyek penelitian, untuk menganalisis perkembangan informasi maupun sumbernya, maka teknik pengambilan sampel yang digunakan *snowball sampling*. Populasi dalam penelitian adalah seluruh manajemen dan pegawai di PT. ALS Medan, sedangkan sampel yang digunakan hanya sebahagian dari pihak manajemen dan pegawai PT. ALS Medan yang dimulai dari arahan *key informan*. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 sudah diterapkan oleh pengelola jasa angkutan PT. ALS Medan dengan baik dan benar karena keempat variabel yaitu Komunikasi, Sumber Daya, Disposisi, dan Struktur Birokrasi cukup mendukung berjalannya implementasi kebijakan yang ada di perusahaan. Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan juga sudah mengadopsi pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015.

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

## ABSTRACT

### **IMPLEMENTATION OF REGULATION THE MINISTER TRANSPORTATION REPUBLIC OF INDONESIA NUMBER 26 YEAR 2015 ABOUT SAFETY STANDARDS ON TRAFFIC AND TRANSPORT ROADS (STUDY ON PT. ALS MEDAN)**

**Name** : Jimmi Pinayungan  
**NIM** : 151801073  
**Program** : Master of Public Administration  
**Promotor** : Dr. Heri Kusmanto, MA  
**Co - Promotor** : Isnaini, SH, M.Hum

*The increase of transportation in Indonesia is quite significant, especially in North Sumatera. Transportation in North Sumatra from year to year continues to increase. This will certainly have a negative impact on transport users if they do not apply safety standards in driving. Based on data sourced from Police North Sumatera Directorate of Traffic of North Sumatera Province that the number of accidents of transport users in North Sumatera for five years amounted to 28,764 incidents. Minister transportation the Republic of Indonesia has issued Regulation the Minister Transportation of RI Number 26 year 2015 about Safety Standards of Traffic and Transport Roads that aims to minimize the occurrence of accidents on the highway. The existence of these regulations certainly can minimize the occurrence of accidents if the implementation is well implemented by transport users including public transportation such as the ALS bus. The ALS bus is well known for being able to deliver passengers quickly to the destination, with the safety of bus passengers a top priority. However, there are several accidents involving the ALS bus. Accidents that occur can be caused by technical and non technical factors, so it is necessary to study research about Implementation of Regulation the Minister Transportation RI Number 26 Year 2015 about Safety Standards of Traffic and Transport Roads, with case study at PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan. This research method is qualitative descriptive, which uses key informant as research subject, to analyze the development of information and its source, then the sampling technique used snowball sampling. Population in this research is all management and employees at PT. ALS Medan, and the sample used only part of the management and employees of PT. ALS Medan starting from the direction of the key informant. The results showed that Implementation of Regulation the Minister Transportation Republic of Indonesia Number 26 year 2015 has been applied by the management of PT. ALS Medan well and correctly because of the four variables of Communication, Resources, Disposition, and Bureaucracy Structure enough to support the implementation of existing policies in the company. Standard Operating Procedures (SOP) of the company have also been adopted by Regulation the Minister Transportation Republic of Indonesia Number 26 year 2015.*

**Keywords** : *Implementation, Safety Standards, Traffic Transport Roads, PT. ALS Medan.*

## KATA PENGANTAR

Puji syukur Penulis sanjungkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karuniaNya sehingga penulis dapat menyelesaikan Tesis yang berjudul **”IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 26 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (STUDI PADA PT. ALS MEDAN)”**.

Tesis ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Magister Administrasi Publik pada Program Studi Magister Administrasi Publik, Program Pascasarjana Universitas Sumatera Medan Area .

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah memberi kontribusi dalam penyusunan tesis ini, khususnya kepada kedua orang tua yang telah memberikan dorongan moril maupun materil kepada penulis selama ini, sehingga penyusunan tesis ini dapat terselesaikan dengan baik.

Penulis menyadari bahwa Tesis ini masih banyak kekurangannya, oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis membuka diri untuk menerima saran maupun kritikan yang konstruktif, dari para pembaca demi penyempurnaannya dalam upaya menambah khasanah pengetahuan dan bobot dari Tesis ini. Semoga Tesis ini dapat bermanfaat, baik bagi perkembangan ilmu pengetahuan maupun bagi dunia usaha dan pemerintah.

Medan, 2017

**P e n u l i s**

**Jimmi Pinayungan**

## UCAPAN TERIMA KASIH

Puji syukur Penulis sanjungkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunianya sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis yang berjudul **”IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR 26 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN (STUDI PADA PT. ALS MEDAN)”**.”

Dalam penyusunan Tesis ini penulis telah banyak mendapatkan bantuan materil maupun dukungan moril dan membimbing (penulisan) dari berbagai pihak. Unutuk itu penghargaan dan ucapan terima kasih disampaikan kepada :

1. Rektor Universitas Medan Area, Prof. Dr. H.A. Ya’kub Matondang, MA.
2. Direktur Pascasarjana Universitas Medan Area, Prof. Dr. Ir. Hj. Retna Astuti Kuswardani, MS
3. Ketua Program Studi Magister Adminstrasi Publik, Dr. Warjio, MA.
4. Komisi Pembimbing : Dr. Heri Kusmanto, MA, Isnaini, SH, M.Hum.
5. Ayah dan Ibunda, adinda serta semua saudara/keluarga.
6. Rekan-rekan mahasiswa Pascasarjana Universitas Medan Area seangkatan 2015.
7. Seluruh staff/pegawai Pascasarjana Universitas Medan Area.
8. Seluruh management dan pegawai di PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan.

## DAFTAR ISI

*Halaman*

HALAMAN PERSETUJUAN .....	i
HALAMAN PERNYATAN ORISINALITAS .....	ii
ABSTRAK .....	iii
ABSTRACT .....	iv
DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....	v
KATA PENGANTAR .....	vi
UCAPAN TERIMA KASIH .....	vii
DAFTAR ISI .....	viii
DAFTAR GAMBAR .....	x
DAFTAR LAMPIRAN .....	xi
<b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
1.1. Latar Belakang .....	1
1.2. Perumusan Masalah .....	5
1.3. Tujuan Penelitian .....	6
1.4. Manfaat Penelitian .....	6
<b>BAB II : TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1. Implementasi Kebijakan .....	8
2.1.1. Pengertian Implementasi .....	8
2.1.2. Pengertian Kebijakan .....	10
2.1.3. Pengertian Implementasi Kebijakan .....	11
2.2. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	21
2.2.1. Pengertian Keselamatan .....	22
2.2.2. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	22
2.2.3. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	24
2.3. Metode Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	26
2.4. Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	28
2.5. Kerangka Pemikiran .....	31
<b>BAB III : METODE PENELITIAN</b>	
3.1. Tempat dan Waktu Penelitian .....	33
3.2. Bentuk Penelitian .....	33

3.3.	Sumber Data .....	34
3.3.1.	Data Primer .....	34
3.3.2.	Data Sekunder .....	35
3.4.	Teknik Pengumpulan Data .....	35
3.5.	Definisi Konsep dan Definisi Operasional Variabel .....	37
3.5.1.	Definisi Konsep .....	37
3.5.2.	Defnisi Operasional Variabel .....	38
3.6.	Teknik Analisis Data .....	39

#### **BAB IV : GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN DAN HASIL PENELITIAN SERTA PEMBAHASAN**

4.1.	Hasil Penelitian .....	40
4.1.1.	Gambaran Umum PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan .....	40
4.1.2.	Struktur Organisasi PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan .....	42
4.1.3.	Implementasi Kebijakan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Oleh PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan .....	44
4.2.	Pembahasan .....	45
4.2.1.	Komunikasi .....	45
4.2.2.	Sumber Daya .....	51
4.2.3.	Disposisi .....	57
4.2.4.	Struktur Birokrasi .....	62
4.3.	Standar Operasional Prosedur (SOP) PT. ALS Medan .....	64
4.4.	Hambatan Pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) PT. ALS Medan .....	68
4.4.1.	Hambatan Komunikasi .....	68
4.4.2.	Hambatan Sumber Daya .....	69
4.4.3.	Hambatan Disposisi .....	71
4.4.4.	Hambatan Struktur Birokrasi .....	72
4.5.	Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 dan Standar Operasional Prosedur PT. ALS Medan .....	73

#### **BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

5.1.	Kesimpulan .....	75
5.2.	Saran .....	76

#### **DAFTAR PUSTAKA ..... 78**

#### **LAMPIRAN ..... 80**

## DAFTAR GAMBAR

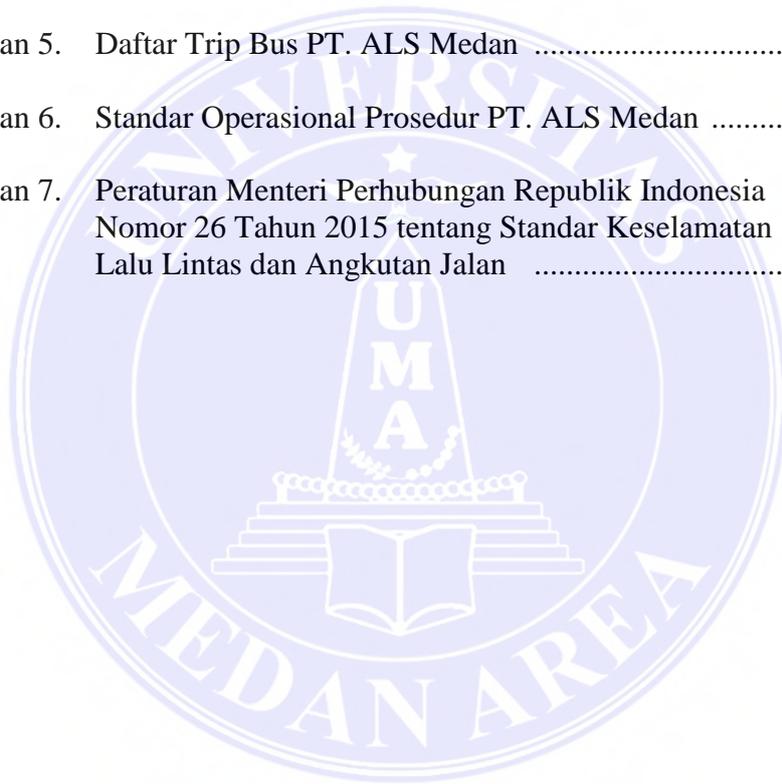
	<i>Halaman</i>
Gambar 2.1. Model Pendekatan Implementasi Menurut George C. Edward III .....	14
Gambar 2.2. Kerangka Pemikiran .....	32
Gambar 4.1. Struktur Organisasi PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan .....	43



## DAFTAR LAMPIRAN

*Halaman*

Lampiran 1.	Kondisi Armada Bus PT. ALS Medan .....	80
Lampiran 2.	Kondisi di Terminal Bus PT. ALS Medan .....	81
Lampiran 3.	Kondisi di Locket PT. ALS Medan .....	82
Lampiran 4.	Kondisi Keramaian Penumpang Bus PT. ALS Medan .....	83
Lampiran 5.	Daftar Trip Bus PT. ALS Medan .....	84
Lampiran 6.	Standar Operasional Prosedur PT. ALS Medan .....	85
Lampiran 7.	Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	88



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Seiring dengan perkembangan zaman, sarana transportasi menjadi bagian yang tidak dapat lagi dipisahkan lagi bagi kehidupan dan sudah menjadi kebutuhan yang mendasar bagi manusia dalam melakukan aktivitasnya. Kebutuhan akan transportasi di Indonesia khususnya wilayah Sumatera Utara terus menunjukkan peningkatan signifikan dari tahun ke tahun. Menurut data BPS yang bersumber data Polda Sumatera Utara Direktorat Lalu Lintas Provinsi Sumatera Utara bahwa jumlah kendaraan yang terdaftar pada tahun 2004 adalah sebesar 1.957.703 unit sementara itu pada tahun 2013 adalah sebesar 5.315.181 unit. Peningkatan yang signifikan ini tentu juga akan berdampak negatif bagi pengguna transportasi jika tidak menerapkan standar keselamatan dalam berkendara. Menurut data BPS yang bersumber dari data Polda Sumut Direktorat Lalu Lintas Propinsi Sumatra Utara bahwa angka kecelakaan pengguna transportasi di Sumatera Utara dari tahun 2009 s/d 2013 yaitu berjumlah 28.764 kejadian yang berarti dalam setahun ada sekitar 5.753 terjadi kecelakaan lalu lintas, baik kendaraan pribadi maupun dengan angkutan jalan.

Pemerintah Republik Indonesia telah mengeluarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang salah satu bertujuan meminimalisir terjadinya kecelakaan di jalan raya. Hal tersebut diperkuat dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adanya peraturan dari Menteri Perhubungan tersebut tentu dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan apabila implementasinya diterapkan dengan baik oleh para pengguna kendaraan khususnya bus-bus transportasi umum seperti bus ALS.

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

Ketepatan waktu bus-bus dari PT. ALS merupakan salah satu keunggulan yang dimiliki oleh bus-bus ALS, ini juga termasuk salah satu bentuk pelayanan terbaik bagi konsumen. Disamping keunggulannya tersebut pihak dari PT. ALS harus tetap mengutamakan keselamatan para penumpang bus dan para pengguna jalan lainnya. Hal ini dikarenakan ada beberapa kejadian kecelakaan yang melibatkan bus PT. ALS tersebut akibat dari kelalaian dari pengemudi bus PT. ALS. Beberapa diantaranya yaitu (1) Kecelakaan bus ALS di Jalinsum wilayah Sumatera Selatan pada hari Rabu tanggal 14 Desember 2016 sekitar pukul 02.30 WIB, dimana akibat kecelakaan tersebut menyebabkan tiga orang tewas dan 22 orang penumpang lainnya luka-luka. Hal ini disebabkan pengemudi bus ALS

yang melaju dengan kecepatan tinggi yang berakhir dengan menabrak truk yang sedang terparkir; (2) Kecelakaan bus di Jalinsum wilayah Sumatera Barat pada hari Sabtu tanggal 13 Agustus 2016, dimana akibat kecelakaan terjadi kerusakan pada bagian depan bus namun tidak ada korban jiwa. Hal ini disebabkan juga karena kelalaian pengemudi bus yang tidak cermat dalam mengerem ketika truk-truk yang ada di depannya secara tiba-tiba berhenti saat bergerak secara beririsan; (3) Kecelakaan di Jalinsum wilayah Sumatera Barat pada hari Selasa 04 Agustus 2015, dimana akibat kecelakaan 16 dari 54 penumpang luka-luka. Hal ini disebabkan bus terbalik setelah menabrak tebing yang diduga akibat remnya blong.

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

tentang standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan (studi kasus program trans metro pekanbaru tahun 2012-2013) dengan metode yang sama yaitu deskriptif kualitatif, dimana berdasarkan hasil kajiannya bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal belum dapat terlaksana secara maksimal pada Program Trans Metro Pekanbaru, dimana aspek yang belum berjalan maksimal tersebut antara lain dukungan kebijakan, pelayanan bidang keamanan, pelayanan bidang keselamatan, pelayanan bidang kenyamanan, pelayanan bidang kesetaraan, dan pelayanan bidang keteraturan. Sedangkan aspek yang menjadi penghambat proses implementasi tersebut adalah ukuran kebijakan yang luas, keterbatasan finansial, keterbatasan sumber daya manusia, keterbatasan waktu, karakteristik agen pelaksana, sikap kecenderungan, proses komunikasi, lingkungan sosial dan ekonomi.

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

perusahaan penyedia jasa maupun pengemudi angkutan terhadap kondisi fisik kendaraan mereka sebelum beroperasi, serta tidak terpenuhinya standar pelayanan minimal oleh beberapa angkutan jalan terhadap para pengguna jasa angkutan.

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

## **1.2. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka perumusan masalah yang diajukan adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bagi pengelola jasa angkutan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan ?
2. Apakah Standar Operasional Prosedur (SOP) yang sudah diterapkan oleh pihak perusahaan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan terhadap keselamatan para pengguna jasa angkutan sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 ?
3. Hambatan apakah yang terjadi dalam pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada di PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan ?

### 1.3. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui sejauh mana implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diterapkan oleh pengelola jasa angkutan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan.
2. Untuk mengetahui kesesuaian antara Standar Operasional Prosedur (SOP) yang diterapkan oleh pihak perusahaan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 terhadap keselamatan para pengguna jasa angkutan.
3. Untuk mengetahui hambatan-hambatan yang terjadi dalam pelaksanaan Standar Operasional Prosedur (SOP) yang ada di perusahaan PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan.

### 1.4. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara teoritis, penelitian ini dapat memberikan tambahan informasi mengenai Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015 di perusahaan penyedia jasa angkutan PT. ALS Medan sehingga dapat dijadikan sebagai bahan perbandingan dan referensi dalam melakukan penelitian objek ataupun masalah yang sama dimasa yang akan datang, maupun untuk penelitian lanjutan.

2. Secara praktis, penelitian ini dapat memberikan tambahan pengetahuan dan wawasan bagi para pengusaha jasa transportasi khususnya PT. ALS Medan dalam mengimplementasikan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2015.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Implementasi Kebijakan

##### 2.1.1. Pengertian Implementasi

Implementasi berasal dari bahasa Inggris yaitu *to implement* yang berarti mengimplementasikan. Implementasi merupakan penyediaan sarana untuk melaksanakan sesuatu yang menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu. Sesuatu tersebut dilakukan untuk menimbulkan dampak atau akibat itu dapat berupa undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan peradilan dan kebijakan yang dibuat oleh lembaga-lembaga pemerintah dalam kehidupan kenegaraan.

Secara etimologis pengertian implementasi menurut Kamus Webster yang dikutip oleh Wahab (2004) adalah:

“Konsep implementasi berasal dari bahasa Inggris yaitu *to implement*. Dalam kamus besar Webster, *to implement* (mengimplementasikan) berarti *to provide the means for carrying out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu); dan *to give practical effect to* (untuk menimbulkan dampak/akibat terhadap sesuatu)”

Implementasi kebijakan merupakan suatu upaya untuk mencapai tujuan-tujuan tertentu dengan sarana-sarana tertentu dan dalam urutan waktu tertentu (Sunggono 1994).

Berdasarkan pengertian di atas maka implementasi itu merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan. Akan tetapi pemerintah dalam membuat kebijakan juga harus mengkaji terlebih dahulu apakah kebijakan tersebut dapat memberikan dampak yang buruk atau tidak bagi masyarakat.

Hal tersebut bertujuan agar suatu kebijakan tidak bertentangan dengan masyarakat apalagi sampai merugikan masyarakat.

Pandangan Van Meter dan Van Horn (1975) dikutip dalam Subarsono (2009) bahwa implementasi merupakan tindakan oleh individu, pejabat, kelompok badan pemerintah atau swasta yang diarahkan pada tercapainya tujuan-tujuan yang telah digariskan dalam suatu keputusan tertentu. Badan-badan tersebut melaksanakan pekerjaan-pekerjaan pemerintah yang membawa dampak pada warga negaranya. Namun dalam pelaksanaannya badan-badan pemerintah sering menghadapi pekerjaan-pekerjaan di bawah mandat dari Undang-Undang, sehingga membuat mereka menjadi tidak jelas untuk memutuskan apa yang seharusnya dilakukan dan apa yang seharusnya tidak dilakukan.

Mazmanian dan Sebatier (1983) yang dikutip dalam Wahab (2004) mendefinisikan implementasi sebagai berikut:

“Implementasi adalah pelaksanaan keputusan kebijakan dasar, biasanya dalam bentuk undang-undang, namun dapat pula berbentuk perintah-perintah atau keputusan-keputusan eksekutif yang penting atau keputusan badan peradilan”.

Implementasi menurut Mazmanian dan Sebastier (1983) yang dikutip dalam Subarsono (2009) merupakan pelaksanaan kebijakan dasar berbentuk undang-undang juga berbentuk perintah atau keputusan-keputusan yang penting atau seperti keputusan badan peradilan. Proses implementasi ini berlangsung setelah melalui sejumlah tahapan tertentu seperti tahapan pengesahan undang-undang, kemudian output kebijakan dalam bentuk pelaksanaan keputusan dan seterusnya sampai perbaikan kebijakan yang bersangkutan.

Menurut uraian tersebut, bahwa implementasi itu merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan. Akan tetapi pemerintah dalam membuat kebijakan juga harus mengkaji terlebih dahulu apakah kebijakan tersebut dapat memberikan dampak yang buruk atau tidak bagi masyarakat, Hal tersebut bertujuan agar suatu kebijakan tidak bertentangan dengan masyarakat apalagi sampai merugikan masyarakat.

### 2.1.2. Pengertian Kebijakan

Kebijakan secara etimologi, istilah kebijakan berasal dari bahasa Inggris “*policy*”. Akan tetapi, kebanyakan orang berpandangan bahwa istilah kebijakan senantiasa disamakan dengan istilah kebijaksanaan. Padahal apabila dicermati berdasarkan tata bahasa, istilah kebijaksanaan berasal dari kata “*wisdom*”.

Pendapat Anderson (1978) yang dikutip oleh Wahab (2004), merumuskan kebijaksanaan sebagai langkah tindakan yang secara sengaja dilakukan oleh seseorang aktor atau sejumlah aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang sedang dihadapi. Oleh karena itu, kebijaksanaan menurut Anderson (1978) merupakan langkah tindakan yang sengaja dilakukan oleh aktor yang berkenaan dengan adanya masalah yang sedang di hadapi.

Kebijakan menurut pendapat Carl Friedrich (1963) dalam yang dikutip dalam Wahab, (2004) bahwa :

“Kebijakan adalah suatu tindakan yang mengarah pada tujuan yang diusulkan oleh seseorang, kelompok atau pemerintah dalam lingkungan tertentu sehubungan dengan adanya hambatan-hambatan tertentu seraya mencari peluang-peluang untuk mencapai tujuan atau mewujudkan sasaran yang diinginkan”

Berdasarkan definisi di atas, kebijakan mengandung suatu unsur tindakan-tindakan untuk mencapai tujuan. Umumnya tujuan tersebut ingin dicapai oleh seseorang, kelompok ataupun pemerintah. Kebijakan tentu mempunyai hambatan-hambatan pada pelaksanaannya tetapi harus mencari peluang-peluang untuk mewujudkan tujuan yang diinginkan. Kebijakan mengandung suatu unsur tindakan untuk mencapai tujuan dan umumnya tujuan tersebut ingin dicapai oleh seseorang, kelompok ataupun pemerintah.

Kebijakan tentu mempunyai hambatan-hambatan tetapi harus mencari peluang-peluang untuk mewujudkan tujuan dan sasaran yang diinginkan. Hal tersebut berarti kebijakan tidak boleh bertentangan dengan nilai-nilai dan pelaksanaan sosial yang ada dalam masyarakat. Apabila kebijakan berisi nilai-nilai yang bertentangan dengan nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat, maka kebijakan tersebut akan mendapat kendala ketika di implementasikan. Sebaliknya, suatu kebijakan harus mampu mengakomodasikan nilai-nilai dan praktik-praktik yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.

### **2.1.3. Pengertian Implementasi Kebijakan**

Pengertian implementasi kebijakan menurut Edward III (1980) adalah sebagai berikut :

*“policy implementation as we have seen is the stage of policy making between the establishment of a policy such as the passage of a legislative act, the issuing of an executive order, the handing down of a judicial decision, or the promulgation of a regulatory rule and the consequences of the policy for the people whom it affects”.*

Jadi implementasi itu merupakan tindakan-tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam suatu keputusan kebijakan. Akan tetapi pemerintah dalam membuat kebijakan juga harus mengkaji terlebih dahulu apakah kebijakan tersebut dapat memberikan dampak yang buruk atau tidak bagi masyarakat. Hal tersebut bertujuan agar suatu kebijakan tidak bertentangan dengan masyarakat apalagi sampai merugikan masyarakat.

Implementasi kebijakan pada prinsipnya merupakan cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Lester dan Stewart (2000) yang dikutip oleh Winarno (2012), menjelaskan bahwa implementasi kebijakan adalah :

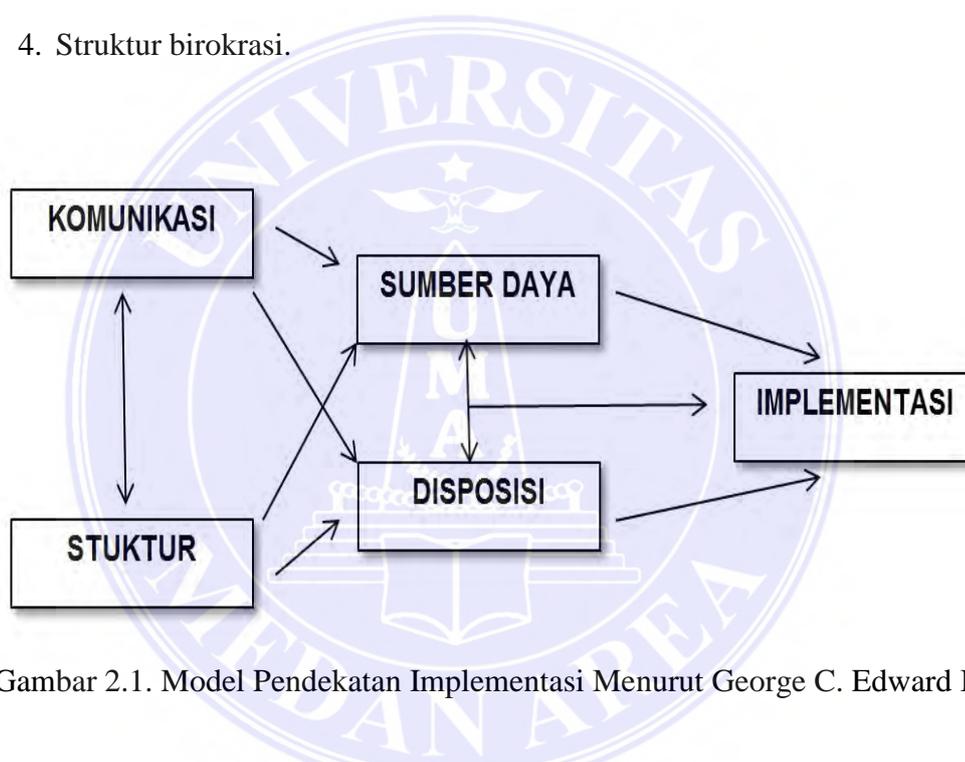
“Implementasi kebijakan dipandang dalam pengertian luas merupakan alat administrasi hukum dimana berbagai actor, organisasi, prosedur dan teknik yang bekerja bersama-sama untuk menjalankan kebijakan guna meraih dampak atau tujuan yang diinginkan”.

Definisi diatas menekankan bahwa implementasi kebijakan merupakan sesuatu yang dilakukan untuk menimbulkan dampak atau akibat dapat berupa Undang-undang, peraturan pemerintah, keputusan peradilan dan kebijakan yang dibuat lembaga-lembaga pemerintah dalam kehidupan bernegara.

Implementasi kebijakan menurut Nugroho (2006) terdapat dua pilihan untuk mengimplementasikannya dalam bentuk program-program dan melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan tersebut. Oleh karena itu, implementasi kebijakan yang telah dijelaskan oleh Nugroho (2006) merupakan dua pilihan, dimana yang pertama langsung mengimplementasikan dalam bentuk program dan pilihan kedua melalui formulasi kebijakan.

Berdasarkan pengertian implementasi kebijakan diatas, maka George Edward III (1980) mengemukakan beberapa hal yang dapat mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi, yaitu:

1. Komunikasi,
2. Sumber daya,
3. Disposisi,
4. Struktur birokrasi.



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

Keberhasilan suatu implementasi kebijakan yang dijelaskan oleh Edward III (1980) dalam buku *Implementing Public Policy* dapat dipengaruhi oleh faktor-faktor diatas, adapun keberhasilan suatu implementasi kebijakan yaitu :

Faktor Pertama **Komunikasi** menurut Edward III (1980) adalah :

*"The first requirement for effective policy implementation is that those who are implement a decision must know what they are supposed to do. Policy decisions and implementation orders must be transmitted to appropriate personal before they can be followed. Naturally, these communications need to be accurate, and they must be accurately perceived by implementors. many obstacles lie in the path of transmission of implementation communications"*

Jadi berdasarkan pengertian Edward III (1980), bahwa komunikasi sangat menentukan keberhasilan pencapaian tujuan dari pelaksanaan. Pelaksanaan yang efektif tersebut terjadi apabila para pembuat keputusan sudah mengetahui apa yang akan dikerjakan. Pengetahuan atas apa yang akan dikerjakan dapat berjalan dengan baik apabila komunikasi tersebut juga berjalan dengan baik, sehingga setiap keputusan dan peraturan pelaksanaan tersebut harus ditransmisikan (dikomunikasikan) kepada bagian personalia yang tepat.

Keberhasilan suatu implementasi kebijakan menurut Hogwood dan Gunn (1984) yang dikutip oleh Wahab (2004) yaitu bahwa komunikasi sangat memegang peranan penting bagi berlangsungnya koordinasi implementasi kebijakan. Koordinasi tersebut bukanlah sekedar menyangkut persoalan mengkomunikasikan (menyampaikan) informasi saja ataupun membentuk struktur-struktur administrasi yang cocok, melainkan juga menyangkut pula dengan persoalan-persoalan yang lebih mendasar, yaitu praktik pelaksanaan kebijakan.

Berdasarkan penjelasan teori tersebut diatas maka faktor-faktor yang dapat mempengaruhi suatu komunikasi dalam implementasi kebijakan yaitu harus adanya kejelasan petunjuk dalam implementasi kebijakan dan kejelasan serta konsistensi dalam menjalankan sebuah kebijakan, maka dengan terpenuhinya ketiga faktor pendukung komunikasi tersebut, tentu akan tercapailah sebuah implementasi kebijakan yang baik dan sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan.

Faktor Kedua **Sumber Daya** dalam keberhasilan suatu implementasi kebijakan menurut menurut Edward III (1980) adalah :

*“No matter how clear and consistent implementation orders are and no matter how accurately they are transmitted, if the person responsible out policies lack the resources to do an affective job, implementation will not be effective. important resources include staff of the proper size and with the necessary expertise; relevant and adequate information on how to implement policies and on the compliance of others involved in implementation: the authority to ensure that policies are carried out as they intended; and facilities (including buildings, equipment, land and supplies) in which or with which to provide service will mean that laws will not be provided, and reasonable regulations will not be developed”*

Menurut Edward III (1980) bahwa sumber-sumber yang dapat menentukan keberhasilan pelaksanaan adalah salah satunya sumber daya yang tersedia, karena sumber daya merupakan sumber penggerak dan pelaksana. Manusia merupakan sumber daya yang terpenting dalam menentukan keberhasilan proses pelaksanaan, sedangkan sumber daya merupakan keberhasilan proses implementasi yang dipengaruhi dengan pemanfaatan sumber daya manusia, biaya, dan waktu.

Berdasarkan penjelasan diatas maka faktor-faktor pendukung sumberdaya menjadi bagian penting apabila sebuah implementasi ingin tercapai dengan tersedianya pekerja, penjelasan mengenai sebuah kebijakan dijalankan, kewenangan yang dimiliki dan kelengkapan sarana dan prasaran menjadi faktor dalam mencapai implementasi kebijakan dalam melaksanakan pelayanan publik.

Faktor ketiga **Disposisi** dalam keberhasilan suatu implementasi kebijakan menurut Edward III (1980) adalah :

*“The dispositions or attitudes of implementation is the third critical factor in our approach to the study of public policy implementation. if implementation is to proceed effectively, not only must implementors know what to do and have the capability to do it, but they must also desire to carry out a policy. most implementors can exercise considerable discretion in the implementation of*

*policies. one of the reasons for this is their independence from their nominal superiors who formulate the policies. another reason is the complexity of the policies themselves. the way in which implementors exercise their direction, however, depends in large part upon their dispositions toward the policies. their attitudes, in turn, will be influenced by their views toward the policies per se and by how they see the policies effecting their organizational and personal interests.”*

Menurut Edward III (1980), disposisi atau sikap para pelaksana adalah faktor yang penting dalam melakukan pendekatan mengenai pelaksanaan. Jika pelaksanaan tersebut ingin efektif, maka para pelaksana tidak hanya harus memiliki kemampuan untuk melaksanakannya, dimana kualitas dari suatu kebijakan dipengaruhi oleh kualitas atau ciri-ciri dari para aktor pelaksana. Keberhasilan kebijakan bisa dilihat dari disposisi (karakteristik suatu agen pelaksana).

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

Berdasarkan penjelasan diatas bahwa dalam mendukung Disposisi dalam kesuksesan suatu implementasi kebijakan harus adanya kesepakatan antara pembuat kebijakan dengan pelaku yang akan menjalankan kebijakan itu sendiri dan bagaimana mempengaruhi para pelaku kebijakan agar mau menjalankan sebuah kebijakan tanpa keluar dari tujuan yang telah ditetapkan demi terciptanya pelayanan publik yang baik.

Faktor keempat **Struktur Birokrasi** dalam keberhasilan suatu implementasi kebijakan menurut Edward III (1980) adalah:

*“Policy implementors may know what to do and have sufficient desire and resources to do it, but they may still be hampered in implementation by the structures of the organizations in which they serve. two prominent characteristics of bureaucracies are standard operating prosedurs (SOPs) and fragmentation. the former develop as internal respons to the limited time and resources of implementors and the desire for uniformity in the operation of complex and widely dispersed organizations; they often remain in force due to bureaucratic inertia.”*

Menurut Edward III (1980), walaupun sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi. Birokrasi sebagai pelaksana harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik.

Pelaksana kebijakan mungkin tahu apa yang harus dilakukan dan memiliki keinginan yang cukup serta sumber daya yang mumpuni untuk melakukannya, akan tetapi hal tersebut mungkin saja masih dapat terhambat dalam implementasi oleh adanya faktor struktur organisasi di mana mereka harus melayani dua karakteristik utama suatu birokrasi adalah standar operasional prosedur (SOP) dan fragmentasi.

Hal pertama yang berkembang sebagai respon internal untuk waktu yang terbatas dan sumber daya pelaksana dan keinginan untuk keseragaman dalam pengoperasian kompleks dan tersebar luas organisasi, mereka sering tetap berlaku karena inersia birokrasi.

Struktur birokrasi adalah sumber-sumber untuk melaksanakan suatu kebijakan tersedia atau para pelaksana mengetahui apa yang seharusnya dilakukan dan mempunyai keinginan untuk melaksanakan suatu kebijakan, kemungkinan kebijakan tersebut tidak dapat terlaksana atau terealisasi karena terdapatnya kelemahan dalam struktur birokrasi dan adanya *standard operating procedures (SOPs)* atau standar operasi prosedur dalam rutinitas sehari-hari dalam menjalankan implementasi kebijakan.

Birokrasi sebagai pelaksana harus dapat mendukung kebijakan yang telah diputuskan secara politik dengan jalan melakukan koordinasi dengan baik dan penyebaran tanggung jawab (*Fragmentation*) atas kebijakan yang telah ditetapkan.

Berdasarkan penjelasan di atas mengenai faktor-faktor Struktur Birokrasi yang mendukung dalam suksesnya sebuah implementasi kebijakan harus adanya prosedur tetap bagi pelaku kebijakan dalam melaksanakan kebijakannya dan adanya tanggung jawab dalam menjalankan sebuah kebijakan demi mencapai tujuan yang ingin dicapai.

Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih tidak kurang. Untuk dapat mengimplementasikan suatu kebijakan publik, maka ada dua pilihan langkah yang dapat dilakukan, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program-program atau melalui formulasi kebijakan privat atau turunan dari kebijakan publik tersebut.

Pengertian implementasi kebijakan dan faktor-faktor yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi menurut Edward III (1980) diatas, maka Van Meter dan Van Horn (1975) dikutip dalam Wahab (2004) juga mengemukakan beberapa hal yang mempengaruhi keberhasilan suatu implementasi, yaitu:

1. Ukuran dan tujuan kebijakan
2. Sumber-sumber kebijakan
3. Ciri-ciri atau sifat Badan/Instansi pelaksana
4. Komunikasi antar organisasi terkait dengan kegiatan-kegiatan pelaksanaan
5. Sikap para pelaksana, dan
6. Lingkungan Ekonomi, Sosial dan Politik.

Keberhasilan suatu implementasi menurut kutipan Wahab (2004) dapat dipengaruhi berdasarkan faktor-faktor di atas, yaitu:

*Pertama* yaitu ukuran dan tujuan diperlukan untuk mengarahkan dalam melaksanakan kebijakan, hal tersebut dilakukan agar sesuai dengan program yang sudah direncanakan.

*Kedua*, sumber daya kebijakan menurut Van Metter dan Van Horn (1975) yang dikutip oleh Agustino (2006), sumber daya kebijakan merupakan keberhasilan proses implementasi kebijakan yang dipengaruhi dengan pemanfaatan sumber daya manusia, biaya, dan waktu (Meter dan Horn dalam Agustino, 2006). Sumber-sumber kebijakan tersebut sangat diperlukan untuk keberhasilan suatu kebijakan yang dibuat oleh pemerintah. Sumber daya manusia sangat penting karena sebagai sumber penggerak dan pelaksana kebijakan, modal diperlukan untuk kelancaran pembiayaan kebijakan agar tidak menghambat proses

kebijakan. Sedangkan waktu merupakan bagian yang penting dalam pelaksanaan kebijakan, karena waktu sebagai pendukung keberhasilan kebijakan. Sumber daya waktu merupakan penentu pemerintah dalam merencanakan dan melaksanakan kebijakan.

*Ketiga*, keberhasilan kebijakan bisa dilihat dari sifat atau ciri-ciri badan/instansi pelaksana kebijakan. Hal ini sangat penting karena kinerja implementasi kebijakan publik akan sangat banyak dipengaruhi oleh ciri-ciri yang tepat serta cocok dengan para badan atau instansi pelaksananya. Menurut Subarsono (2009) kualitas dari suatu kebijakan dipengaruhi oleh kualitas atau ciri-ciri dari para aktor, kualitas tersebut adalah tingkat pendidikan, kompetensi dalam bidangnya, pengalaman kerja, dan integritas moralnya (Subarsono, 2009).

*Keempat*, komunikasi memegang peranan penting bagi berlangsungnya koordinasi implementasi kebijakan. Menurut Hogwood dan Gunn (1984) yang dikutip oleh Wahab (2004) bahwa:

“Koordinasi bukanlah sekedar menyangkut persoalan mengkomunikasikan informasi ataupun membentuk struktur-struktur administrasi yang cocok, melainkan menyangkut pula persoalan yang lebih mendasar, yaitu praktik pelaksanaan kebijakan”.

Berdasarkan teori diatas maka Semakin baik koordinasi komunikasi diantara pihak-pihak yang terlibat dalam suatu proses implementasi, maka terjadinya kesalahan-kesalahan akan sangat kecil untuk terjadi dan begitu pula sebaliknya.

*Kelima*, menurut Van Meter dan Van Horn (1975) yang dikutip oleh Subarsono (2009:101) bahwa karakteristik para pelaksana adalah mencakup struktur birokrasi, norma-norma, dan pola-pola hubungan yang terjadi dalam

birokrasi. Sikap para pelaksana dalam menjalankan tugas dan tanggungjawab sebagai pelaksana kebijakan harus dilandasi dengan sikap disiplin. Hal tersebut dilakukan karena dapat mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, setiap badan/instansi pelaksana kebijakan harus merasa memiliki terhadap tugasnya masing-masing berdasarkan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.

*Keenam*, dalam menilai kinerja keberhasilan implementasi kebijakan menurut Van Meter dan Van Horn (1975) yang dikutip oleh Agustino (2006) adalah sejauh mana lingkungan eksternal ikut mendukung keberhasilan kebijakan publik yang telah ditetapkan, lingkungan eksternal tersebut adalah ekonomi, sosial, dan politik. Lingkungan ekonomi, sosial dan politik juga merupakan faktor yang menentukan keberhasilan suatu implementasi.

## **2.2. Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas merupakan prioritas utama dalam berkendara di jalan raya untuk menghindari risiko terjadinya kecelakaan beserta seluruh akibatnya.

Seorang pengendara kendaraan bermotor tentu harus memiliki kematangan secara fisik dan mental untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan. Pengendara yang tidak memenuhi persyaratan kualifikasi dalam berkendara tentu tidak hanya membahayakan dirinya sendiri tapi juga dapat membahayakan pengendara dan pengguna jalan lainnya.

### 2.2.1. Pengertian Keselamatan

Keselamatan (*safety*) adalah suatu keadaan atau kondisi ketika seseorang, kelompok atau masyarakat terhindar dari segala bentuk ancaman bahaya atau kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak dapat diduga dan tidak diharapkan yang dapat menimbulkan kerugian, sedangkan keamanan (*security*) adalah keadaan aman dan tentram bebas dari ancaman.

### 2.2.2. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Lalu lintas merupakan gabungan dua kata yang masing-masing dapat diartikan tersendiri. Menurut Djayoesman (1986) bahwa secara harfiah lalu lintas diartikan sebagai gerak (bolak balik) manusia atau barang dari satu tempat ketempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum.

Lalu lintas menurut Undang-Undang 22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 2 yaitu gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan, sementara yang dimaksud dengan ruang lalu lintas adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Jadi, lalu lintas merupakan suatu pergerakan baik kendaraan, orang dan hewan di jalan.

Dari definisi tersebut dapat diambil suatu kesimpulan bahwa lalu lintas merupakan segala hal yang memiliki kaitannya dalam penggunaan sarana di ruang lalu lintas jalan sebagai suatu sarana utama dalam mencapai tempat tujuan yang diinginkan.

Dalam Undang-Undang 22 Tahun 2009 Pasal 1 butir 3 menjelaskan bahwa Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan, sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolaannya. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Dalam undang-undang ini, pembinaan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan secara bersama-sama oleh semua instansi terkait dengan mengutamakan prinsip keselamatan bagi pengguna jalan, bahwa seluruh kendaraan yang beroperasi di jalanan dapat memperoleh ruang yang cukup bagi kendaraan

tersebut untuk melakukan perjalanan dengan kecepatan yang ideal tanpa gangguan dalam lajunya maupun dari sampingnya, sesuai dengan tujuan perjalanan. Setiap perjalanan kendaraan harus memiliki ruang yang jelas dengan batasan-batasan penggunaannya agar tidak terjadi pergerakan yang tidak diharapkan.

### **2.2.3. Pengertian Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Keselamatan lalu lintas menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 pasal 1 yaitu merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan.

Hal ini tentu menuntut para penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan harus memenuhi standar keselamatan, karena tanpa adanya standar keselamatan dapat menimbulkan banyaknya korban kecelakaan akibat beberapa faktor seperti faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan.

Sebagai masyarakat Indonesia harus mendukung pembangunan keselamatan di Indonesia ini, supaya angka kematian akibat kecelakaan menjadi berkurang. Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi :

1. Kendaraan bermotor umum;
2. Prasarana lalu lintas dan angkutan jalan;
3. Sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan;

4. Operasional; dan
5. Lingkungan.

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 203, menguraikan bahwa;

1. Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1, ditetapkan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi :
  - (a) Penyusunan program nasional kegiatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
  - (b) Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan perlengkapan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan;
  - (c) Pengkajian masalah keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan; dan
  - (d) Manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 204, menguraikan bahwa ;

1. Perusahaan angkutan umum wajib membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan dengan berpedoman pada rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Kendaraan Bermotor Umum harus dilengkapi dengan alat pemberi informasi terjadinya kecelakaan lalu lintas ke pusat kendali sistem keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Ketentuan lebih lanjut mengenai penetapan rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan dan kewajiban perusahaan angkutan umum membuat, melaksanakan, dan menyempurnakan sistem manajemen keselamatan serta persyaratan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas diatur dengan peraturan pemerintah.

### 2.3. Metode Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Ada beberapa metode yang digunakan untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas yaitu metode pre-emptif, metode preventif, dan metode refresif.

#### 1. Metode pre-emptif

Metode pre-emptif sebagai upaya penangkal di dalam menanggulangi kecelakaan lalu lintas pada dasarnya meliputi perkerjasama berbagai bidang yang berkaitan dengan masalah transportasi dan lalu lintas yang dilaksanakan melalui koordinasi yang baik antara instansi terkait di dalam setiap perencanaan transportasi dan lalu lintas.

Selain itu pendekatan metode untuk meningkatkan performance pemakai jalan khususnya pengemudi dengan pola “*screening*” atau pengenalan, pendidikan, kampanye lalu lintas dan pelatihan sangat diperlukan untuk mengurangi tingkat kecelakaan. Pendidikan yang dilakukan adalah meningkatkan pengetahuan masyarakat sejak dini terhadap pentingnya kepatuhan dan kesadaran berlalu lintas, upaya yang dilakukan berupa penyuluhan, spanduk, selebaran-selebaran, papan pengumuman dan himbuan bagi pengguna jalan raya baik pengemudi maupun pejalan kaki.

## 2. Metode preventif

Metode preventif adalah upaya yang ditujukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dalam bentuk konkritnya berbentuk kegiatan-kegiatan pengaturan, penjagaan terpat-tempat rawan, patroli, pengawalan dan lain sebagainya. Mengingat bahwa kecelakaan lalu lintas itu dapat terjadi karena faktor jalan, faktor kendaraan, faktor manusia dan faktor lingkungan secara simultan (dalam satu sistem yaitu sistem lalu lintas) maka upaya-upaya pencegahannya dapat ditujukan kepada pengaturan komponen-komponen lalu lintas tersebut serta pengaturan sistem lalu lintasnya sendiri.

## 3. Metode Represif

Metode represif dalam rangka meningkatkan keselamatan lalu lintas pada hakekatnya merupakan upaya terakhir yang biasanya disertai dengan penerapan upaya paksa. Tindakan represif dilakukan terhadap setiap jenis pelanggaran lalu lintas atau dalam bentuk penanganan terhadap peristiwa kecelakaan yang terjadi.

Dalam bidang penegakan hukum lalu lintas, metode represif dilakukan terhadap setiap pelanggaran hukum, apabila dengan tindakan persuasif dan edukatif yang dilakukan dalam metode preemptif dan preventif belum menunjukkan hasil yang baik, misalnya walau sudah direncanakan, diatur dan dikendalikan namun ternyata masih ada yang melanggar peraturan lalu lintas maka terhadap warga masyarakat yang demikian masih perlu diadakan tindakan secara represif dengan hukum yang berlaku.

Penindakan represif yang dilakukan secara efektif dan intensif pada hakekatnya bukan semata-mata ditujukan untuk memberikan pelajaran atau untuk menghukum setiap pelanggaran namun dimaksudkan untuk menimbulkan efek jera bagi yang bersangkutan agar tidak mengulangi perbuatannya lagi, dan juga agar warga masyarakat lainnya tidak melakukan pelanggaran yang serupa. Dengan demikian setiap penindakan represif juga mengandung unsur preventif.

#### **2.4. Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Standar keselamatan bidang lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dimaksud pada Pasal 1 ayat (2), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan acuan bagi penyelenggara sarana dan prasarana bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi : (a) kendaraan bermotor umum; (b) prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (c) sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan; (d) operasional; dan (e) lingkungan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang isinya menetapkan beberapa aspek penting yang menjadi standar keselamatan berlalu lintas dan angkutan jalan, antara lain yaitu :

##### **1. Aspek Sarana**

Pada aspek sarana ada beberapa bidang yang menjadi fokus yaitu Persyaratan Teknis; Persyaratan Laik Jalan; Persyaratan Keselamatan Dan Informasi Tanggap Darurat; Alat Pembatas Kecepatan; Alat Pengontrol Kendaraan

(GPS Tacholink); Pintu Keluar dan atau Masuk Penumpang; Ban; Pegangan Tangan; Tidak Ada Pintu Keluar Masuk Pengemudi Kecuali Untuk Mobil Bus Kecil; Kelistrikan Untuk Audio Visual; Pengujian Berkala; Pemeriksaan Rutin; dan Umur Kendaraan.

## 2. Aspek Prasarana

Pada aspek prasarana ada empat bidang yang menjadi fokus yaitu Perlengkapan Jalan; Fasilitas Pendukung; Terminal; dan Pool.

## 3. Aspek Operasional

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

### a) Standar Operasional Sebelum Kendaraan Beroperasi

Pada standar ini ada empat bidang yang menjadi fokus yaitu Dokumen Administrasi Kendaraan; Dokumen Administrasi Awak; Dokumen Perjalanan; serta Persiapan Operasi Kendaraan dan Awak Angkutan Umum.

### b) Standar Operasional Saat Kendaraan Beroperasi

Pada standar ini ada empat bidang yang menjadi fokus yaitu Kepatuhan Terhadap Tata Tertib Berlalu Lintas; Kepatuhan Pengoperasian; Panduan Saat Keadaan Darurat; serta Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan.

### c) Standar Operasional Setelah Kendaraan Beroperasi

Pada standar ini ada tiga bidang yang menjadi fokus yaitu Awak Kendaraan Wajib Menyerahkan Dokumen Operasi; Awak Kendaraan

Wajib Melaporkan Permasalahan Teknis dan Operasional Kendaraan Selama Beroperasi; serta Mempersiapkan Kendaraan Untuk Siap Beroperasi Kembali.

#### 4. Aspek SDM

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

#### 5. Aspek Lingkungan

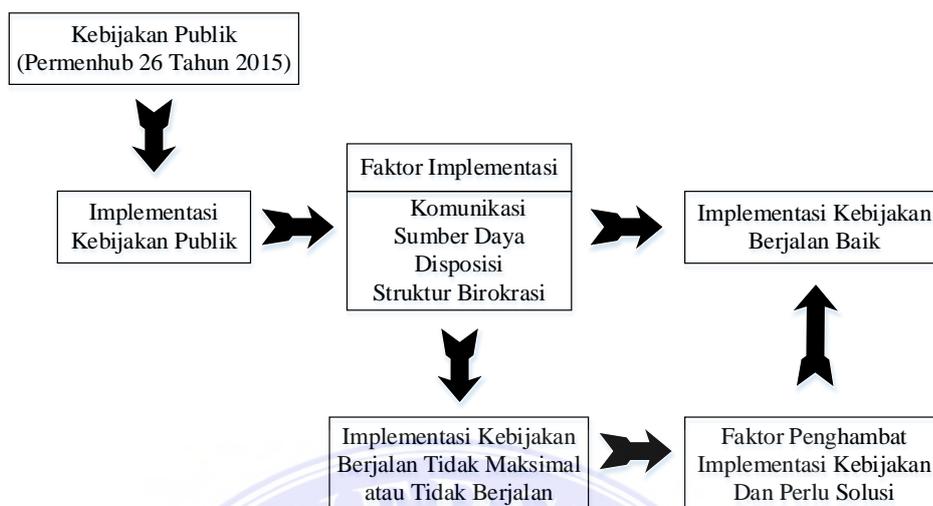
Pada aspek Lingkungan ada dua bidang yang menjadi fokus yaitu Ambang Batas Emisi Gas Buang; dan Ambang Batas Kebisingan.

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

## 2.5. Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran beranjak dari teori yang telah dikemukakan oleh Edward III (1980) dalam Subarsono (2009), bahwa implementasi kebijakan dapat berjalan dipengaruhi oleh empat variabel, yakni komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

1. Komunikasi menurut Agustino (2006) merupakan salah satu variabel penting dalam mempengaruhi implementasi kebijakan publik, adanya komunikasi sangat menentukan keberhasilan dalam pencapaian tujuan dari implementasi kebijakan publik.
2. Sumber Daya menurut Edward III (1980) dalam Agustino (2006) merupakan hal penting dalam implementasi kebijakan yang baik, dimana terdiri dari beberapa indikator yaitu staf, informasi, wewenang, dan fasilitas.
3. Disposisi atau kecendrungan-kecendrungan menurut Edward III (1980) dalam Winarno (2012) merupakan salah satu faktor yang mempunyai konsekuensi penting bagi implementasi kebijakan yang efektif.
4. Struktur Birokrasi. Implementasi kebijakan yang bersifat kompleks menuntut adanya kerjasama banyak pihak. Struktur birokrasi yang tidak kondusif menyebabkan ketidakefektifan dalam implementasi kebijakan. Menurut Edward III (1980) terdapat dua karakteristik utama birokrasi yaitu Standar Operasional Prosedur (SOP) dan fragmentasi.



Gambar 2.2. Kerangka Pemikiran

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1. Tempat dan Waktu Penelitian**

Penelitian ini dilaksanakan pada PT. Antar Lintas Sumatera (ALS) Medan yang berlokasi di Jalan Sisingamangaraja Km 6,5 Medan, dengan durasi waktu penelitian yaitu selama 1 (satu) bulan.

#### **3.2. Bentuk Penelitian**

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

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

### 3.3. Sumber Data

Sumber data yang digunakan peneliti dalam penelitian mengenai “Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Studi pada PT. ALS)” adalah sumber data primer dan sumber data sekunder.

#### 3.3.1. Data Primer

Sumber data primer menurut Sugiyono (2012:139) adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data. Pengumpulan data primer dalam penelitian ini melalui wawancara secara langsung dengan pihak-pihak yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan, dalam hal ini seluruh pihak pengelola jasa transportasi dalam hal ini adalah pihak manajemen dan pegawai yang ada di PT. ALS Medan.

Dalam penelitian ini, sumber data primer dimulai dari *key informan* yaitu Direktur Operasional PT. ALS Medan sebagai pihak yang dianggap lebih memahami tentang permasalahan dalam penelitian ini, selanjutnya “menggeling” sesuai dengan petunjuk yang diberikan oleh *key informan* dan akan berhenti apabila data atau informasi yang diperoleh dirasa sudah cukup oleh peneliti.

Manfaat utama dari data primer adalah bahwa unsur-unsur kebohongan tertutup terhadap sumber fenomena. Oleh karena itu, data primer lebih mencerminkan kebenaran yang dilihat.

### 3.3.2. Data Sekunder

Sumber data sekunder menurut Sugiyono (2012:141) adalah sumber data yang diperoleh dengan cara membaca, mempelajari dan memahami melalui media lain yang bersumber dari literatur, buku-buku, serta dokumen yang ada di perusahaan”. Data sekunder yang digunakan oleh peneliti yaitu informasi data dari perusahaan PT. ALS Medan berupa bukti, catatan, atau laporan historis yang tersusun dalam arsip baik yang dipublikasikan maupun tidak dipublikasikan yang berkaitan dengan kegiatan penelitian.

Manfaat dari data sekunder adalah mengklasifikasikan permasalahan-permasalahan, menciptakan tolak ukur untuk mengevaluasi data primer, dan memenuhi kesenjangan-kesenjangan informasi. Jika informasi telah ada, akan lebih mengefektifkan waktu dan mengefisienkan pengeluaran uang dengan menggunakan data sekunder.

### 3.4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

- a. Observasi.

Kegiatan observasi pendahuluan ini dilakukan ke lokasi PT. ALS dalam usaha mengumpulkan potret fenomena empirik dan pengamatan langsung di lapangan untuk memperoleh data yang benar-benar akurat.

b. Wawancara

Kegiatan wawancara (*interview*) mendalam dan tanya jawab ini dilakukan dengan pihak manajemen dan pegawai dari PT. ALS dengan maksud agar pembicaraan tersebut dapat dikendalikan sesuai dengan arah dan tujuan penelitian.

Adapun wawancara dilakukan kepada :

- Direktur Operasional PT. ALS Medan : Bapak Alwi
- Kepala Divisi Litbang : Bapak H. Efrisal
- Kepala Divisi Pengangkutan : Bapak Sahrin Lubis
- Kepala Divisi Administrasi Umum : Bapak Solihin
- Kepala Divisi Administrasi Keuangan : Ibu Irma Lubis
- Bagian Kesekretariatan Kepegawaian : Ibu Hariyati
- Bagian Komando Pengendalian : Bapak Irman Siregar
- Staf Hukum : Bapak Irwan, SH
- Staf Kasir : Ibu Herlina Lubis
- Staf Locket : Ibu Hildayanti
- Sopir Bus PT. ALS Medan : Bapak Doni Harahap
- Sopir Bus PT. ALS Medan : Bapak Faisal Hasibuan
- Sopir Bus PT. ALS Medan : Bapak Dedek Ibrahim
- Sopir Bus PT. ALS Medan : Bapak Arfan Hamidi

c. Dokumentasi

Dokumentasi ini dilakukan dengan cara mengumpulkan dan mencatat seluruh data-data yang diperoleh selama kegiatan penelitian dilakukan berupa dokumen seperti surat masuk, surat keluar, memorandum, pengumuman resmi, agenda, kesimpulan pertemuan, laporan peristiwa, dan sumber-sumber data tertulis lainnya yang diperlukan dalam penelitian ini.

### **3.5. Definisi Konsep dan Definisi Operasional Variabel**

#### **3.5.1. Definisi Konsep**

Definisi konsep merupakan penarikan batas yang menjelaskan suatu konsep secara singkat, jelas, dan tegas. Dalam penelitian ini konsep yang digunakan dalam pemeriksaan keabsahan data yaitu menggunakan teknik triangulasi.

Triangulasi diartikan sebagai teknik pemeriksaan keabsahan data yang memandang sesuatu yang lain di luar data yang diperoleh untuk keperluan pengecekan atau pembandingan data yang telah diperoleh, dan biasanya memanfaatkan penggunaan sumber, metode, penyidik, dan teori.

Proses triangulasi yang dilakukan dalam penelitian ini adalah triangulasi sumber data, yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber yang berbeda mengenai permasalahan yang dikaji untuk kemudian dibandingkan.

### 3.5.2. Definisi Operasional Variabel

Definisi operasional merupakan penarikan batasan yang lebih menjelaskan ciri-ciri spesifik yang lebih substantif dari suatu konsep. Konsep implementasi kebijakan model Edward III (1980) merumuskan bahwa implementasi kebijakan dipengaruhi oleh 4 variabel, sehingga yang menjadi definisi operasional variabel dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Komunikasi, terdiri dari beberapa indikator yaitu :
  - Para perumus kebijakan di Perusahaan PT. ALS Medan.
  - Target sasaran kebijakan.
  - Metode dalam mensosialisasikan kebijakan.
2. Sumber daya, terdiri dari dua indikator yaitu :
  - Kemampuan para pelaksana (SDM) di PT. ALS Medan dalam melaksanakan kebijakan.
  - Kemampuan sumber dana perusahaan PT. ALS Medan untuk memastikan kebijakan tetap berjalan.
3. Disposisi berkaitan dengan karakteristik para pelaksana kebijakan, yang terdiri dari dua indikator yaitu :
  - Kejujuran para pelaksana kebijakan
  - Tingkat demokratis para pelaksana kebijakan
4. Struktur birokrasi, terdiri dari dua indikator yaitu :
  - Standar Operasional Prosedur (SOP) perusahaan sudah mengadopsi pada Peraturan Menteri Perhubungan RI no. 26 Tahun 2015.
  - Struktur organisasi di perusahaan PT. ALS Medan

### 3.6. Teknik Analisis Data

Untuk teknik analisis data dimulai dengan melakukan observasi seluruh data yang tersedia baik yang diperoleh melalui wawancara mendalam maupun dokumentasi. Langkah selanjutnya adalah melakukan reduksi data dengan menyusun abstraksi-abstraksi yang merupakan rangkuman proses dan pernyataan-pernyataan yang perlu dijaga agar tetap berada didalamnya, kemudian disusun dan dikategorikan. Data juga disederhanakan ke dalam bentuk yang mudah dipahami, dibaca dan interpretasikan. (Moleong, 2002).

Metode yang digunakan selama proses tersebut adalah deskriptif kualitatif yang bertujuan untuk memperoleh kedalaman penghayatan terhadap interaksi atau konsep yang sedang diuji secara empiris. Agar analisis data secara kualitatif ini dapat memperoleh keteraturan dan sistematis melalui tiga alur yaitu :

1. Reduksi data. Proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan.
2. Penyajian data, yaitu merupakan sekumpulan informasi yang telah tersusun secara terpadu dan mudah dipahami yang memberi kemungkinan dilakukannya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan.
3. Verifikasi atau penarikan kesimpulan. Verifikasi ini dapat dilakukan sesingkat pemikiran kembali yang melintas dalam pikiran peneliti selama menulis (Miles dan Huberman, 1992).

## DAFTAR PUSTAKA

- Anderson, J. E. 1978. *Public Policy Making*. Second Edition. University of Houston. New York.
- Anonim. 2017. *Data Badan Pusat Statistik Propinsi Sumatera Utara*. <http://sumut.bps.go.id/>
- Agustino, L. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. CV. Alfabeta. Bandung.
- Djajoesman, H.S. 1986. *Polisi dan Lalu Lintas*. Refika Aditama. Bandung.
- Edward III, G. C. 1980. *Implementing Public Policy*. Congressional Quarterly Press. Washington DC.
- Friedrich, C. J. 1963. *Man and His Government, An Empirical Theory of Politics*. Mc Graw Hill Book Coy Inc. New York.
- Hogwood, B. W., Gunn, L. A. 1984. *Policy Analysis For The Real World*. Oxford University Press. London.
- Jonan, I. 2015. *Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 26 Tahun 2015. Menteri Republik Indonesia. Jakarta.
- Julian, M. I., Fitriyah, N., Alaydrus, A. 2016 *Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Pembinaan Anggota Club Beat Borneo Community Di Kota Samarinda. Jurnal Administrative Reform*. FISIP. Universitas Mulawarman. Samarinda.
- Lester, J. P., Stewart, J. 2000. *Public Policy An Evolutionary Approach, Wadsworth*, Stamford, USA.
- Mangindaan, E. E. 2014. *Kompetensi Sumber Daya Manusia Di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Sungai, Danau, dan Penyebrangan*. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 08 Tahun 2014. Menteri Republik Indonesia. Jakarta.
- Mazmanian, D. H., Sebatier, P. A. 1983. *Implementation and Public Policy*. HapperCollins, New York.
- Miles, M., Huberman, A.M. 1992. *Analisis Data Sumber Tentang Metode-Metode Baru*. UI Press. Jakarta.
- Moleong, Lexy, J. 2002. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakarya Offset. Bandung.
- Nawawi, I. 2009. *Publik Policy Analisis, Strategi Advokasi Teori dan Praktek*. PMN. Surabaya.

- Nugroho, R. 2006. *Kebijakan Publik Untuk Negara Berkembang*. PT. Elex Media Komputindo. Jakarta.
- Setiawan, R. 2014. *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2012 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Program Trans Metro Pekanbaru Tahun 2012-2013)*. Jom FISIP. Volume 1. No. 2. Universitas Riau. Riau.
- Subarsono. 2009. *Analisis Kebijakan Publik, Konsep, Teori dan Aplikasi*. Pustaka Pelajar. Yogyakarta.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D)*. Alfabeta. Bandung.
- Sunggono, B. 1994. *Hukum dan Kebijaksanaan Publik*. Sinar Grafika. Jakarta.
- Van Metter, D., Van Horn C. 1975. *The Policy Implementation Process, A Conceptual Framework, Departement of Political Science*. Ohio State University. Ohio.
- Wahab, A., Solichin. 2004. *Analisis Kebijakan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijakan Negara*. Bumi Askara. Jakarta.
- Winarno, B. 2012. *Kebijakan Publik Teori, Proses, dan Studi Kasus*. CAPS. Yogyakarta.
- Yudhoyono, S.B. 2009. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009. Presiden Republik Indonesia. Jakarta.
- Zulfiqor, M.A. 2016. *Implementasi Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Angkutan Umum Moda Bus Sedang di Kabupaten Malang Terkait Kepentingan Supir dan Penumpang (Tinjauan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Konsep Maqashid Syariah Imam Al-Ghazali)*. Fakultas Syariah. Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim. Malang.

### Lampiran 1 Kondisi Armada Bus PT. ALS Medan



Kondisi Armada Bus PT. ALS Medan

## Lampiran 2 Kondisi di Terminal Bus PT. ALS Medan



Kondisi di Terminal Bus PT. ALS Medan

### Lampiran 3 Kondisi di Loker PT. ALS Medan



Kondisi di Loker PT. ALS Medan

#### Lampiran 4 Kondisi Keramaian Penumpang Bus PT. ALS Medan



Kondisi Keramaian Penumpang Bus PT. ALS Medan

## Lampiran 5 Daftar Trip Bus PT. ALS Medan

(A.L.S.)  
DAFTAR TRIP

8 Juni 2017

NO. TRIP	NO. BIS	TUJUAN	JAM PEMBERANGAKATAN	KET
	44	Pk. Baru - Pw. Kerto ( Non Ac. )	07.00	
		Jakarta / P. Gadung ( Non Ac. )	07.30	
03	160	Jakarta / P. Gadung ( Ac. Toilet )	08.00	
04	350	Malang ( Ac. Toilet )	08.00	
05	100	Bandung ( Non. Ac )	08.30	
06	391	Bandung ( Ac. Toilet )	09.00	
07	381	Jambi - Pati ( Ac. Non Toilet )	09.30	Handwritten
08	050	Palembang ( Ac. Toilet )	09.30	
09	-	Jakarta - Tangerang ( Ac. Toilet )	10.00	
10	107	Jogjakarta ( Non Ac. )	11.00	
11	168	Padang ( Ac. Toilet )	12.00	
12	260	Jakarta - Lb. Bulus ( Ac. Toilet )	12.00	
13	177	Air Bangis ( Non Ac. )	13.00	
14	74	Padang ( Non Ac. )	14.00	
15	36	Cikampek ( Ac. Non Toilet )	14.00	
16	-	Bengkulu ( Non Ac )	15.00	
17	-	Jogjakarta ( Ac. Toilet )	15.00	
18	66	Bukit Tinggi ( Ac. Non Toilet )	16.00	
19	-	<del>Padang - Solo ( Non Ac )</del>	16.00	
20	274	Padang ( Super Executive )	16.30	
21	-	<del>W. Batu - Surabaya ( Non Ac. )</del>	17.00	
22	273	Semarang ( Non Ac. )	17.00	
23	51	Kotanopan ( Non Ac. )	17.00	
24	-	P. Kerinci ( Ac. Toilet 28-Seat )	17.00	
25	308	Pekan Baru ( Ac. Toilet 28 Seat )	18.00	
26	119	Sibuhuan - Jember ( Non Ac. )	18.00	
27	47	Siboiga - Jakarta ( Ac. Non Toilet )	18.00	
28	380	B. Aceh - Dumai - Surabaya ( Ac. Toilet )	18.00	
29	51	Panyabungan ( Non Ac. )	19.00	Handwritten
30	43	P. Sidimpuan - Bogor ( Non Ac. )	19.30	
31	296	Pekan Baru - Jakarta ( Ac. Toilet )	19.30	
32	-	Pekan Baru - Solo ( Ac. Toilet )	19.30	
33	287	Blantar - Solo ( Non Ac. )	20.00	

Daftar Trip Bus PT. ALS Medan

## Lampiran 6 Standar Operasional Prosedur PT. ALS Medan



P.T. ANTAR LINTAS SUMATERA

**ALS**

Jl. Sisingamangaraja Km. 6,5  
Telp. (061) 7866685 (Hunting) Fax. (061) 7866744  
www.alspttransport.com  
e-mail : office@alspttransport.com  
Medan - Indonesia

### STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR

PT. ANTAR LINTAS SUMATERA

No. 003/SOP/ALSMDN/2015

#### TENTANG BUS ALS SEBELUM BEROPERASI

- 1) Seluruh armada bus ALS yang ada dan siap untuk beroperasi harus mendapatkan surat tanda persetujuan dari pihak Teknisi Bengkel Bus PT. ALS Medan yang menerangkan bahwa bus dalam kondisi baik dan layak untuk beroperasi.
- 2) Bus yang dinilai telah layak untuk beroperasi oleh pihak Teknisi Bengkel Bus PT. ALS Medan agar segera menuju terminal PT. ALS Medan untuk dilakukan pendataan ulang oleh Bagian Komando Pengendalian.
- 3) Pengemudi bus wajib memberikan laporan ke Bagian Komando Pengendalian dan menginformasikan tentang kondisi bus sudah layak beroperasi dengan menunjukkan surat keterangan dari pihak Teknisi Bengkel PT. ALS Medan bahwa bus telah layak beroperasi.
- 4) Pengemudi bus utama juga harus melaporkan kondisi kesehatan dirinya dan anggotanya baik pengemudi dua maupun keretnya.
- 5) Setelah mendapatkan rekomendasi dari bagian Komando Pengendalian, maka pengemudi bus agar segera berkoordinasi dengan bagian Loket untuk mengambil surat jalan sesuai dengan arahan dan petunjuk dari Bagian Komando Pengendalian.
- 6) Pengemudi bus wajib memeriksa seluruh jumlah penumpang yang ada termasuk tempat tujuan penumpang diturunkan.
- 7) Setelah pemeriksaan selesai, pengemudi bus dan anggotanya wajib memastikan kembali bahwa semua penumpang dan barang telah berada di dalam bus.
- 8) Apabila dalam hasil pemeriksaan masih ada penumpang bus yang belum tiba ditempat, maka pengemudi bus harus menginformasikan kembali ke bagian Loket untuk menghubungi penumpang bus yang telat tersebut dan memberitahukan bahwa masih diberikan waktu tambahan  $\pm$  10 menit.
- 9) Setelah seluruh penumpang sudah sesuai dengan data yang ada, pengemudi bus melapor kembali ke Bagian Komando Pengendalian bahwa bus telah siap berangkat.
- 10) Bus ALS dapat segera berangkat menuju tempat tujuan setelah mendapat persetujuan dari Bagian Komando Pengendalian.

Ditetapkan oleh Direksi  
PT. Antar Lintas Sumatera



Ir. H. CHANDRA LUBIS, M. Hum

Direktur Utama

**Perwakilan Banda Aceh :** Terminal Batoh Jalan Batoh Telp. 081362983333 • **Padang Sidempuan :** Jl. Imam Bonjol No. 197 Telp. 0634-22611 • **Bukit Tinggi :** Jl. Soekarno Hatta No. 138 Telp. 0752-22288 • **Padang :** Jl. By Pass Km. 6 No. 16 Telp. 0751-776229 • **Pekan Baru :** Jl. Aengka II Telp. 0761-7056157 • **Bengkulu :** Jl. Bangka No. 41 Pasar Minggu, Simpang Jam Telp. 0736-344372 • **Jambi :** Jl. Patimura Simpang Rimbo Telp. 0741-583559 • **Palembang :** Jl. Soekarno Hatta Km. 10 Telp. 0711-421215 • **Bandar Lampung :** Jl. Kapten Abdul Hak No. 75 Telp. 0721-7482677 • **Tangerang :** Jl. Daan Mogot Km. 24 No. 25 Tanah Tinggi Telp. 021-5524534 / 021-55795762 • **Jakarta P. Gadung :** Jl. Raya Bekasi Km. 18 Klender, Jakarta Timur Telp. 021-4894646 / 021-4895250 • **Jakarta T. Abang :** Jl. Administrasi Negara I No. 24 Pejompongan Jak-Pus Telp. 021-5708414 / 021-5733275 • **Bogor :** Jl. Baru Solek Iskandar Telp. 0251-7532985 • **Bandung :** Jl. Kiara Condong No. 411 Telp. 022-7302478 • **Yogyakarta :** Jl. Perintis Kemerdekaan No. 12 Telp. 0274-375965 • **Solo Veteran :** Jl. Veteran No. 142 Telp. 0271-635036 • **Solo Kebak Keramat :** Jl. Raya Solo Seragen Km. 11 Telp. 0271-651125 • **Semarang :** Jl. Kali Gawe Km. 5,6 No. 329 Genuk Telp. 024-6581728 • **Surabaya :** Jl. Raya Kedungturi No. 39 C Telp. 031-34488666 • **Blitar :** Jl. Kenari No. 71 Telp. 0342-7702921 • **Malang :** Jl. Raden Intan I Terminal Arjosari Telp. 0341-412583 • **Jember :** Jl. Dharmawangsa No. 157 Telp. 0331-712396



**P.T. ANTAR LINTAS SUMATERA**

**ALS**

Jl. Sisingamangaraja Km. 6,5  
Telp. (061) 7866585 (Hunting) Fax. (061) 7866744  
www.alspttransport.com  
e-mail : office@alspttransport.com  
Medan - Indonesia

## **STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR**

**PT. ANTAR LINTAS SUMATERA**

No. 004/SOP/ALSMDN/2015

### **TENTANG BUS ALS KETIKA BEROPERASI**

- 1) Bus ALS saat beroperasi ke rute yang telah ditentukan sebelum berangkat, harus berhenti diloket-loket ALS yang akan dilalui dan ditempat rumah makan yang sudah ditentukan.
- 2) Pengemudi bus beserta kernet wajib memeriksa kembali seluruh kondisi mesin bus untuk memastikan bahwa mesin masih dalam kondisi baik dan layak untuk melanjutkan perjalanan.
- 3) Apabila dalam pemeriksaan tersebut ditemukan beberapa kerusakan yang fatal dan dapat beresiko terhadap keselamatan penumpang dan pengguna kendaraan lainnya, maka pengemudi bus utama harus segera menghubungi pihak teknisi terdekat di wilayah tersebut yang telah bekerjasama dengan pihak PT. ALS Medan setelah berkoordinasi lebih dahulu dengan bagian Komando Pengendalian.
- 4) Jika berdasarkan hasil pemeriksaan ternyata kondisi bus tetap tidak laik jalan, maka akan segera dipersiapkan bus ALS Medan pengganti, dan bus yang rusak akan diperiksa secara keseluruhan.
- 5) Jika berdasarkan hasil pemeriksaan ternyata kondisi bus baik setelah melalui pemeriksaan, maka perjalanan dapat tetap dilanjutkan.
- 6) Sebelum melanjutkan keberangkatan pengemudi bus wajib untuk memberitahukan kepada seluruh penumpang bus bahwa bus akan segera berangkat, sehingga para penumpang dapat segera bersiap-siap untuk naik ke dalam bus.
- 7) Sesudah pemberitahuan disampaikan ke penumpang bus, kernet bus wajib memastikan kembali bahwa seluruh penumpang telah berada di dalam bus.
- 8) Setelah seluruh penumpang bus telah berada di dalam bus, maka kernet bus segera memberitahukan kepada pengemudi bus bahwa penumpang bus sudah lengkap dan perjalanan dapat dilanjutkan.
- 9) Apabila dalam perjalanan terjadi insiden baik insiden kecil ataupun besar, pengemudi bus wajib melaporkan ke Bagian Komando Pengendalian agar dapat dicarikan solusi terhadap permasalahan tersebut.
- 10) Pengemudi bus maupun kernet tidak dibenarkan mengambil penumpang di jalan selain di loket-loket PT. ALS Medan yang telah ditentukan demi menjaga keamanan dan keselamatan penumpang bus.

Ditetapkan oleh Direksi

PT. Antar Lintas Sumatera



**Ir. H. CHANDRA LUBIS, M. Hum**  
Direktur Utama

**Perwakilan Banda Aceh :** Terminal Batoh Jalan Batoh Telp. 081362983333 • **Padang Sidempuan :** Jl. Imam Bonjol No. 197 Telp. 0634-22611 • **Bukit Tinggi :** Jl. Soekarno Hatta No. 138 Telp. 0752-22288 • **Padang :** Jl. By Pass Km. 6 No. 16 Telp. 0751-776229 • **Pekan Baru :** Jl. Arengka II Telp. 0761-7056157 • **Bengkulu :** Jl. Bangka No. 41 Pasar Minggu, Simpang Jam Telp. 0736-344372 • **Jambi :** Jl. Patimura Simpang Rimbo Telp. 0741-583559 • **Palembang :** Jl. Soekarno Hatta Km. 10 Telp. 0711-421215 • **Bandar Lampung :** Jl. Kapten Abdul Hak No. 75 Telp. 0721-7482677 • **Tangerang :** Jl. Daan Mogot Km. 24 No. 25 Tanah Tinggi Telp. 021-5524534 / 021-55795762 • **Jakarta P. Gadung :** Jl. Raya Bekasi Km. 18 Klender, Jakarta Timur Telp. 021-4894646 / 021-4895250 • **Jakarta T. Abang :** Jl. Administrasi Negara I No. 24 Pejompongan Jak-Pus Telp. 021-5708414 / 021-5733275 • **Bogor :** Jl. Baru Solek Iskandar Telp. 0251-7532985 • **Bandung :** Jl. Kiara Condong No. 411 Telp. 022-7302478 • **Yogyakarta :** Jl. Perintis Kemerdekaan No. 12 Telp. 0274-375965 • **Solo Veteran :** Jl. Veteran No. 142 Telp. 0271-635036 • **Solo Kebak Keramat :** Jl. Raya Solo Seragen Km. 11 Telp. 0271-651125 • **Semarang :** Jl. Kali Gawe Km. 5,6 No. 329 Genuk Telp. 024-6581728 • **Surabaya :** Jl. Raya Kedungturi No. 39 C Telp. 031-34488666 • **Blitar :** Jl. Kenari No. 71 Telp. 0342-7702921 • **Malang :** Jl. Raden Intan I Terminal Arjosari Telp. 0341-412583 • **Jember :** Jl. Dharmawangsa No. 157 Telp. 0331-712396



**P.T. ANTAR LINTAS SUMATERA**

**ALS**

Jl. Sisingamangaraja Km. 6,5  
Telp. (061) 7866585 (Hunting) Fax. (061) 7866744  
www.alspttransport.com  
e-mail : office@alspttransport.com  
Medan - Indonesia

## **STANDAR OPERASIONAL PROSEDUR**

**PT. ANTAR LINTAS SUMATERA**

No. 005/SOP/ALSMDN/2015

### TENTANG BUS ALS SETELAH BEROPERASI

- 1) Setelah Bus ALS tiba ditempat tujuan, pengemudi bus agar segera masuk ke terminal bus tujuan.
- 2) Pengemudi bus utama diwajibkan melapor terlebih dahulu ke bagian Komando Pengendalian bahwa bus telah tiba ditempat tujuan.
- 3) Setelah melapor ke bagian Komando Pengendalian, pengemudi bus dan kernet memastikan bahwa penumpang bus telah turun semuanya dari dalam bus dan tidak ada barang-barang milik penumpang yang tertinggal di dalam bus.
- 4) Kernet bus menurunkan seluruh barang-barang yang ada di dalam bagasi bus dan menyerahkan barang-barang tersebut ke penumpang bus dengan memastikan terlebih dahulu bahwa barang-barang tersebut adalah milik si penumpang bus.
- 5) Untuk barang-barang yang tersisa agar di data kembali dan diserahkan ke bagian loket bus.
- 6) Setelah kondisi bus dipastikan kosong (tidak ada sesuatu yang tertinggal di dalam bus), maka pengemudi bus wajib melapor kembali ke bagian Komando Pengendalian di tempat tujuan dan menyatakan bahwa bus siap untuk masuk ke bengkel untuk dilakukan pemeriksaan kondisi mesin.
- 7) Setelah mendapatkan ijin dari bagian Komando Pengendalian ditempat tujuan, maka pengemudi bus segera mengantarkan bus tersebut ke bengkel yang bekerjasama dengan PT. ALS Medan untuk dilakukan pemeriksaan rutin terhadap mesin bus ALS.
- 8) Pengemudi bus dianjurkan untuk menyampaikan keluhan-keluhan selama mengemudi bus di dalam perjalanan kepada Teknisi Bengkel agar dapat ditindaklanjuti oleh pihak teknisi.
- 9) Teknisi akan melakukan pemeriksaan rutin dan memperbaiki hal-hal sesuai dengan keluhan yang disampaikan pengemudi bus.
- 10) Setelah bus selesai diperbaiki pihak teknisi, kernet bus wajib membersihkan bus ALS tersebut, baik bagian interior maupun eksterior bus.

Ditetapkan oleh Direksi

PT. Antar Lintas Sumatera



**Ir. H. CHANDRA LUBIS, M. Hum**

Direktur Utama

**Perwakilan Banda Aceh :** Terminal Batoh Jalan Batoh Telp. 081362983333 • **Padang Sidempuan :** Jl. Imam Bonjol No. 197 Telp. 0634-22611 • **Bukit Tinggi :** Jl. Soekarno Hatta No. 138 Telp. 0752-22288 • **Padang :** Jl. By Pass Km. 6 No. 16 Telp. 0751-776229 • **Pekan Baru :** Jl. Aengka II Telp. 0761-7056157 • **Bengkulu :** Jl. Bangka No. 41 Pasar Minggu, Simpang Jam Telp. 0736-344372 • **Jambi :** Jl. Patimura Simpang Rimbo Telp. 0741-583559 • **Palembang :** Jl. Soekarno Hatta Km. 10 Telp. 0711-421215 • **Bandar Lampung :** Jl. Kapten Abdul Hak No. 75 Telp. 0721-7482677 • **Tangerang :** Jl. Daan Mogot Km. 24 No. 25 Tanah Tinggi Telp. 021-5524534 / 021-55795762 • **Jakarta P. Gadung :** Jl. Raya Bekasi Km. 18 Klender, Jakarta Timur Telp. 021-4894646 / 021-4895250 • **Jakarta T. Abang :** Jl. Administrasi Negara I No. 24 Pejompongan Jak-Pus Telp. 021-5708414 / 021-5733275 • **Bogor :** Jl. Baru Solek Iskandar Telp. 0251-7532985 • **Bandung :** Jl. Kiara Condong No. 411 Telp. 022-7302478 • **Yogyakarta :** Jl. Perintis Kemerdekaan No. 12 Telp. 0274-375965 • **Solo Veteran :** Jl. Veteran No. 142 Telp. 0271-635036 • **Solo Kebak Karamat :** Jl. Raya Solo Seragen Km. 11 Telp. 0271-651125 • **Semarang :** Jl. Kali Gawe Km. 5,6 No. 329 Genuk Telp. 024-6581728 • **Surabaya :** Jl. Raya Kedungturi No. 39 C Telp. 031-34488666 • **Blitar :** Jl. Kenari No. 71 Telp. 0342-7702921 • **Malang :** Jl. Raden Intan I Terminal Arjosari Telp. 0341-412583 • **Jember :** Jl. Dharmawangsa No. 157 Telp. 0331-712396