
IMPLEMENTASI KEBIJAKAN JALUR PERLINTASAN SEBIDANG DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BOJONEGORO DI RESOR 8.2 BOJONEGORO

Haryaretni, Enensa

Mahasiswa Program Studi Ilmu Administrasi Negara, FISIP, Universitas Airlangga

Abstract

Line Crossing Section is the intersection of a plane between the railroad lines used for the passage of trains with the paths used for highway traffic. The purpose of this study is to describe the policy of the transportation agency to the crossing line in the exact field in resort 8.2 Bojonegoro.

This research was conducted by using descriptive qualitative research method with purposive determination technique. The data obtained comes from document studies and interviews. The process of data analysis is done by reducing, and organizing data, as well as drawing conclusions to obtain answers from research questions. Then the validity of the data is tested through triangulation of sources so that the data presented is valid data.

The result of the research shows that the policy taken by the transportation agency in giving the safety waiter to the public vehicle users on the highway crossing the crossing line so far has not been maximal since there are still a lot of crossings on a plot that do not yet have a cross guard post (PES). Judging from the communication there is good coordination done intensively with related parties. However, viewed from the financial resources factor can still be said less it can be seen from the number of crossings of a field that is still not awake. Judging from the disposition of the policy implementers is good performance. In the bureaucratic structure / organizational structure all employees already have standard operational procedures and running well.

Keywords: Public Policy, Policy Implementation, Line Crossing Section

PENDAHULUAN

Tujuan penelitian ini adalah untuk menggambarkan kebijakan Dinas Perhubungan dalam menangani jalur perlintasan tanpa palang pintu yang masih banyak terdapat di Kabupaten Bojonegoro. Sebagai Negara berkembang, Indonesia mempunyai jumlah penduduk yang tinggi. Selain kelahiran dan kematian, migrasi juga sebagai salah satu faktor bertambahnya penduduk. Dalam masalah pertambahan penduduk kita harus menanganinya dengan baik agar penduduk di Indonesia hidup dengan kesejahteraan. Maka dari itu ledakan pertumbuhan penduduk, dalam perkembangan di Indonesia memerlukan banyak fasilitas untuk menunjang kebutuhan hidup. Fasilitas tersebut nantinya sebagai sarana untuk mencukupi kebutuhan dan memperlancar aktivitas sehari-hari dalam kehidupan

Transportasi sangat dibutuhkan sebagai alat angkut barang atau penumpang dalam urusan memperlancar pekerjaan dan mempermudah seseorang menempuh jarak yang jauh dengan waktu yang cepat. Selama perkembangan sejarah, kereta api merupakan transportasi yang dipilih sebagai alat angkut yang mampu mengangkut hasil bumi dan penumpang dalam jumlah banyak, bebas hambatan serta memiliki tingkat keamanan yang tinggi. Hal ini sesuai dengan UU No. 13/1992 tentang moda transportasi, yaitu: perkeretaapian adalah salah satu

moda transportasi yang memiliki karakteristik dan keunggulan khusus terutama dalam kemampuan mengangkut, baik penumpang maupun barang secara massal, hemat energy, hemat dalam penggunaan ruang. Mempunyai faktor keamanan yang tinggi dan tingkat pencemaran yang rendah serta lebih efisien dibanding dengan moda lainnya. Selain itu pelayanan dalam sarana transportasi harus seimbang dengan tingkat kebutuhan dan tersedianya pelayanan angkutan yang ramah, aman, cepat, lancar, tertib, teratur, nyaman, dan selamat. Saran transportasi umumnya yang dibutuhkan para konsumen yaitu alat transportasi yang selalu ada setiap waktu, dapat ditempuh dari kota ke kota, harga tiket terjangkau, dan memiliki jumlah yang besar dalam mengangkut penumpang dan barang. Semakin tinggi kebutuhan seseorang dalam menunjang kebutuhan perlu adanya jasa transportasi dengan kualitas mutu yang baik dalam kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Palang pintu kereta api sangat berperan penting dalam keselamatan pengguna jasa kereta api maupun pengguna jalan di perlintasan kereta api. Palang pintu kereta api adalah sarana pelayanan bagi pengguna jalan umum diperlintasan kereta api karena petugas kereta api saja tidak cukup dalam mengamankan situasi saat kereta api melewati pembatas antara jalur kereta api dan jalur transportasi darat lainnya. Sebagai pengguna jalan keamanan setiap melintasi palang pintu kereta api tidak hanya

mengandalkan petugas yang berjaga dipertemuan tersebut, tidak hanya itu sebagai pengendara harus meningkatkan kewaspadaan saat melintasi pertemuan kereta api yang tidak mempunyai palang pintu dan hanya terdapat petugas penjaga. Palang pintu kereta api sangat membantu mempermudah pekerjaan penjaga pertemuan sebidang, Mengurangi resiko terjadinya kecelakaan yang terjadi di pertemuan kereta api dan memperkecil biaya operasional. rel.

Pertemuan jalur kereta api dari arah barat yaitu stasiun Tobo dan sampai arah timur yaitu stasiun Baureno terdapat 56 tidak berpalang pintu, tidak hanya itu masih banyak di pertemuan tersebut tidak mempunyai petugas penjaga pertemuan kereta api yang resmi dari PT Kereta Api.

Tabel Jumlah Jalur Pertemuan Kereta Api Di Resor 8.2 Bojonegoro Tahun 2016.

No	Resor	Jalur Pertemuan		jumlah
		Di jaga	Tidak dijaga	
1.	8.1 Tobo	3	7	10
2.	8.2 Bojonegoro	5	10	15
3.	8.3 Sumberejo	-	21	21
4.	8.4 Baureno	5	18	23
Jumlah total		13	56	69

Sumber: Daerah Operasional 8 Surabaya

Berdasarkan tabel diatas, Dari data tabel terlihat pada resor 8.2 Bojonegoro terdapat 69 jalur pertemuan kereta api. pada jalur pertemuan yang dijaga terdapat 13 atau 19% jalur pertemuan yang mempunyai palang pintu dan petugas lintas jaga dari 69 jalur pertemuan di resor 8.2 Bojonegoro, sedangkan untuk pertemuan yang tidak di jaga terdapat 56 atau 81% jalur pertemuan kereta api dari 69 pertemuan kereta api di resor 8.2 Bojonegoro. Banyaknya jumlah jalur pertemuan tanpa palang pintu tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan yaitu keselamatan berkendara di jalur pertemuan tanpa palang pintu dan petugas di jalur pertemuan tersebut. Hal tersebut dapat merusak citra PT Kereta Api terhadap pelayanan di jalur pertemuan dengan misinya yaitu menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

Tabel Data Pertemuan Memiliki Palang Pintu Wilayah Bojonegoro Tahun 2016

No	Resor	Antara	Konstruksi	Di Jaga Oleh	Keterangan
1	8.1 Tobo	Tobo-Kalitidu	Aspal	JJ	
2	8.1 Tobo	Tobo-Kalitidu	Makadam	Dinas Perhubungan	
3	8.1 Tobo	Tobo-Kalitidu	Aspal	JJ	
4	8.2 Bojonegoro	Kalitidu-Bojonegoro	Makadam	Dinas Perhubungan	
5	8.2 Bojonegoro	Kalitidu-Bojonegoro	Makadam	Dinas Perhubungan	
6	8.2 Bojonegoro	Kalitidu-Bojonegoro	Aspal	JJ	
7	8.2 Bojonegoro	Kalitidu-Bojonegoro	Aspal	Dinas Perhubungan	
8	8.2 Bojonegoro	Kalitidu-Bojonegoro	Aspal	OP	
9	8.4 Baureno	Baureno-Sumberejo	Aspal	Dinas Perhubungan	
10	8.4 Baureno	Baureno-Babat	Aspal	JJ	
11	8.4 Baureno	Baureno-Babat	Aspal	JJ	
12	8.4 Baureno	Baureno-Sumberejo	Aspal	Dinas Perhubungan	
13	8.4 Baureno	Baureno-Sumberejo	Makadam	Dinas perhubungan	

Sumber: Daerah Operasional 8 Surabaya

Dari data tabel dapat dilihat bahwa terdapat 13 jalur perlintasan dari resor 8.1 Stasiun Tobo, 8.2 Stasiun Bojonegoro, dan 8.4 Stasiun Baureno yang di jaga atau di awasi dari Dinas perhubungan ,JJ atau PT Kereta Api, Pemerintah Daerah, dan OP (di layani dari stasiun). Pada 13 pos jalur perlintasan yang berpalang pintu tersebut setiap pos terdapat 4 petugas dengan sitem kerja ganti per 8 jam. Selain itu petugas jalan lintas tersebut di gaji sebesar 1juta perbulan dengan kontrak selama satu tahun. Petugas lintas jalan yang terserifikasi dari PT Kereta Api Indonesia dan sudah pernah dikirim pelatihan. Tidak hanya di pos penjaga lintas jalan dari Dinas Perhubungan Bojonegoro memiliki Petugas Lintas Jalan dengan memantau lewat CCTV, kemudian petugas tersebut secara bergilir menginformasikan ke masing- masing pos yang akan dilintasi oleh kereta api. Selain itu Dinas Perhubungan juga menaruh 4 petugas lintas jalan dengan sistem kerja ganti per 8 jam dengan tugas sebagai pengumpan berita dari 13 pos tersebut.

Tabel Data Status Jalur Perlintasan Sebidang Resort 8.2 Bojonegoro Tahun 2016

No	Li nt as	Antar Stasiun	Kontr uksi Jalan	Nama Desa	Dija ga / Tida k Dija ga	Stat us Res mi / Liar
1	Cu - Bj	Tobo-Kalitidu	Aspal	Kalitidu	Dija ga Din as OP	Res mi
2	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Mayangg eneng	Tida k dija ga	Liar
3	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Mayangg eneng	Tida k dija ga	Liar
4	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Mayangr ejo	Tida k dija ga	Res mi
5	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Talun-Mayangr ejo	Tida k dija ga	Liar
6	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Mojoroto -Mojosari	Tida k dija ga	Liar
7	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Pungpun gan	Dija ga Dish ub	Res mi
8	Cu	Kalitid	Maka	Pungpun	Tida	Liar

	- Bj	u-Bojonegoro	dam	gan	k dija ga	
9	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Ngujo	Tida k dija ga	Res mi
10	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Kalipang-Leran	Dija ga Dish ub	Res mi
11	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Sale-Sukoharj o	Tida k dija ga	Res mi
12	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Maka dam	Madean-Jetak	Tida k dija ga	Liar
13	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Aspal	Jetak-Ledok	Dija ga Din as JJ	Res mi
14	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Aspal	Sumbang	Di Jaga Dish ub	Res mi
15	Cu - Bj	Kalitid u-Bojonegoro	Aspal	Sukorejo	Dija ga Din as OP	Res mi

Sumber : KUPT Resort 8.2 Bojonegoro

Dari data tabel dapat di simpulkan bahwa Resor 8.2 Kecamatan Bojonegoro terdapat 15 jalur perlintasan yaitu dari stasiun Cepu sampai stasiun Bojonegoro. Dari 15 jalur perlintasan tersebut 3 dijaga oleh Dinas Perhubungan dan 3 lainnya di jaga oleh pihak PT kereta api. Sisa diantaranya yaitu terdapat 9 jalur perlintasan tanpa palang pintu dan tanpa petugas jalan lintas. Dari 9 jalur perlintasan tanpa palang tersebut masih terdapat jalur perlintasan dengan status resmi yang belum terdapat palang pintu dan petugas jaga lintas. Perlintasan resmi adalah perlintasan sebidang yang keberadaannya telah memiliki syarat-syarat dan ketentuan hukum sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Sedangkan perlintasan tidak resmi adalah perlintasan sebidang yang keberadaannya belum / tidak memiliki syarat-syarat dan ketentuan hukum sesuai Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Maka dari itu, penelitian ini penting di lakukan untuk dapat dijadikan masukan kepada aparat pelaksana untuk perbaikan hingga peninggkatan kualitas mutu tentang kebijakan perlintasan sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di resor 8.2 Bojonegoro. Dari latar belakang masalah yang telah dijelaskan tersebut, peneliti ini bermaksud untuk

menjawab dan mengetahui bagaimana implementasi kebijakan perlintasan sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di resor 8.2 Bojonegoro.

Kebijakan Publik

Kebijakan pada dasarnya didefinisikan berbeda oleh beberapa para ahli, tapi pada intinya kebijakan yang dikemukakan para ahli memiliki arti yang sama. Kebijakan publik merupakan suatu kebijakan yang mana menyangkut semua masyarakat umum. Kebijakan ini merupakan bagian dari keputusan politik. Keputusan politik itu sendiri merupakan keputusan yang mengingat pilihan terbaik dari berbagai bentuk alternatif mengenai urusan-urusan yang menjadi kewenangan pemerintah. (Ekowati 2009:1)

Pada dasarnya kebijakan publik menitik beratkan pada “Publik” dan “masalah-masalahnya”. Kebijakan publik membahas bagaimana isu-isu dan persoalan tersebut disusun (*contracted*), didefinisikan, serta bagaimana kesemua persoalan tersebut diletakkan dalam agenda kebijakan. Selain itu, menurut Wayne Person, kebijakan publik merupakan studi bagaimana, mengapa, efek dari tindakan aktif (*action*) dan pasif (*inaction*) pemerintah atau kebijakan publik adalah studi tentang “apa yang dilakukan pemerintah, mengapa mengambil kebijakan tersebut, dan apa dari tindakan tersebut. (Surya Fermana 2009:34)

Berdasarkan beberapa definisi kebijakan publik di atas, maka yang dimaksud sebagai kebijakan publik adalah sebuah keputusan untuk melakukan atau tidak melakukan yang ditentukan oleh seorang aktor atau kelompok (baik itu organisasi atau pemerintah) sesuai dengan kewenangan yang dimiliki, dilaksanakan /diimplementasikan sebagai alat untuk mencapai tujuan bersama serta memecahkan masalah publik.

Implementasi Kebijakan

Pada umumnya implementasi adalah mengaitkan realisasi tujuan kebijakan publik dengan hasil kegiatan pemerintah. Tugas implementasi meliputi kreasi tentang sistem pengiriman kebijakan di desain dengan cara khusus dan di upayakan dengan mencapai tujuan khusus tersebut, jadi kebijakan publik tujuan dan cara yang diwujudkan dalam program aksi yaitu mencapai tujuan yang telah ditetapkan dalam kebijakan (Ekowati 2009: 26).

Menurut Joko Widodo (2010:86), Agar dapat memahami implementasi secara lebih jelas maka akan di uraikan beberapa definisi dari konsep implementasi kebijakan publik. Dalam kamus Webster implementasi di artikan sebagai “*to provide the mins for carrying out out* (menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu), *to give practicxal effect to* (menimbulkan dampak atau akibat terhadap sesuatu)” implementasi berarti menyediakan sarana untuk melaksanakan suatu kebijakan dan dapat menimbulkan dampak atau akibat sesuatu tertentu.

Menurut Jones dalam Joko Widodo (2010:86) mengartikan implementasi sebagai *Getting the job done”and” doing it*. Pengertian tersebut merupakan

pengertian yang sangat sederhana, akan tetapi dengan kesederhanaan rumusan seperti itu tidak berarti implementasi kebijaksanaan merupakan suatu proses kebijakan yang dapat dilakukan dengan mudah, menurut Jones pelaksanaannya menurutnya ada beberapa syarat, antara lain adanya orang atau pelaksana, uang, dan kemampuan organisasional, yang dalam hal ini sering di sebut *resources*. Dalam hal ini implementasi merupakan proses penerimaan sumber daya tambahan sehingga dapat meghitung apa yang harus di kerjakan.

Secara garis besar fungsi implementasi itu sendiri adalah untuk membantu suatu hubungan yang memungkinkan bagi tujuan atau sasaran kebijakan dapat terwujud dalam hasil akhir dari kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah. Fungsi implementasi yang dimaksudkan juga menyangkut sistem penyampaian kebijakan yang biasanya terdiri dari cara-cara atau sasaran –sasaran tertentu yang di desain secara khusus serta di arahkan untuk mencapai tujuan atau sasaran keluaran kebijakan yang diharapkan.

Pada akhirnya, implementasi kebijakan publik yang dimaksud dalam penelitian ini adalah suatu tahapan penting untuk melakukan serangkaian tindakan yang dilakukan oleh pemerintah yang telah ditetapkan dalam rangka untuk menerjemahkan dan melaksanakan kebijakan yang telah ditetapkan sebelumnya guna untuk mencapai tujuan kebijakan yang telah digariskan dalam keputusan kebijakan.

Model Implementasi Kebijakan Goerge C Edward III

Maka dari beberapa teori yang di utarakan di atas, dalam penelitian ini teori yang di gunakan sebagai konsepoperasional adalah teori dari Goerge C. Edward III. Teori George C.Edward III mengandung serangkian variable pelaksanaan yang relevan dan sesuai dengan pelaksanaan implementasi kebijakan Dinas Perhubungan mengenai jalur perlintasan kereta api tanpa palang pintu di Resor8.2 Bojonegoro. Pentingnya palang pintu rel kereta api ini sangat berpengaruh pada kereta api karena sesuai Peraturan Pemerintahan No 56 tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, pasal 76 yaitu untuk melindungi keselamatan dan kelancaran pada Kereta api, pemakai jalan harus berhenti untuk mendahulukan perjalanan kereta api dan akan melanjutkan perjalanan setelah kereta api selesai melintas. Agar pemakai jalan mengerti jika akan ada kereta yang melintas, pihak kereta api memberi pelayanan berupa palang pintu di potongan jalur perlintasan untuk memberi tanda saat kereta api melintas. Palang pintu rel kereta api tersebut sebagai simbol jika kereta api melintas di jalur perlintasan dan pemakai jalan diharuskan berhenti untuk menunggu kereta api selesai melintas. Banyaknya jumlah jalur perlintasan tanpa palang pintu tersebut dapat mengakibatkan kecelakaan yaitu keselamatan berkendara di jalur perlintasan tanpa palang pintu dan petugas di jalur perlintasan tersebut.

Hal tersebut dapat merusak citra PT Kereta Api terhadap pelayanan di jalur perlintasan dengan misinya yaitu menyelenggarakan bisnis perkeretaapian dan bisnis usaha penunjangnya, melalui praktek bisnis dan model organisasi terbaik untuk memberikan nilai tambah yang tinggi bagi stakeholders dan kelestarian lingkungan berdasarkan 4 pilar utama : Keselamatan, Ketepatan waktu, Pelayanan dan Kenyamanan.

Sesuai Pemerintah daerah Bojonegoro memberikan kepada Dinas Perhubungan Bojonegoro untuk membangun jalur perlintasan sebidang kereta api. Dinas Perhubungan Bojonegoro memberikan pelayanan kepada masyarakat berupa keselamatan melintasi jalur perlintasan sebidang. Banyaknya jalur perlintasan sebidang di Bojonegoro menjadi tanggung jawab bersama bagi pihak PT. KAI dan Dinas Perhubungan Bojonegoro.

Berdasarkan dengan latar belakang masalah, maka penulis dapat merumuskan permasalahan yaitu Bagaimana implementasi kebijakan jalur perlintasan sebidang Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di Resor 8.2 Bojonegoro?

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Akademis

Memberikan sumbangan bagi perkembangan studi Ilmu Administrasi Negara khususnya berkaitan dengan kajian implementasi kebijakan publik. Penelitian ini berusaha melihat implementasi kebijakan dari segi pelaksanaan maupun kelompok sasaran, karena pada dasarnya implementasi kebijakan publik terdiri 3 hal yaitu kebijakan itu sendiri, pelaksana, serta kelompok sasaran. Dengan demikian, penelitian ini memberikan sumbangan akademis yang komperhensif untuk mengaplikasikan serta menjabatani antara kajian teoriti dalam studi implementasi dengan fenomena empiris di lapangan.

2. Manfaat praktis

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan informasi, pertimbangan dalam melaksanakan implementasi kebijakan perlintasan sebidang di resor 8.2 Bojonegoro secara menyeluruh dan bermanfaat bagi instansi-instansi yang terkait dalam implementasi kebijakan jalur perlintasan sebidang Bojonegoro. Penelitian ini diharapkan dapat menjadi bahan masukan terhadap Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro dalam mengawasi pelaksanaan jalur perlintasan sebidang di resor 8.2 Bojonegoro.

Metode Dalam penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif. Penelitian deskriptif bertujuan untuk melakukan pemecahan masalah yang ada pada saat ini. Guna mendapatkan dan menyampaikan data-data berdasarkan atas fakta-fakta yang terjadi disekitar lingkungan.

Penelitian ini mengambil lokasi di resor 8.2 bojonegoro karena pada Kecamatan tersebut masih terdapat 56 jalur perlintasan kereta api tanpa palang pintu. Selain itu, pada resor 8.2 bojonegoro sudah

terdapat 3 kali kecelakaan dalam tahun 2015-2016. Penelitian tentang implementasi kebijakan Dinas Perhubungan Terhadap jalur Perlintasan Kereta Api Tanpa Palang Pintu Di Resor 8.2 Kecamatan Bojonegoro dalam penelitian ini mengambil lokasi di Kabupaten Bojonegoro tepatnya di Kecamatan Bojonegoro meliputi Dinas Perhubungan, Stasiun Kereta Api, dan KUPT 8.2 Bojonegoro. Teknik pengumpulan data menggunakan menggunakan metode kualitatif sehingga data di peroleh melalui wawancara, observasi (data primer) dan dokumentasi (data sekunder). Keabsahan data yang diperoleh dengan menggunakan teknik tringaluasi sumber data yang di lakukan dengan cara mengumpulkan data dari berbagai sumber yang berbeda mengenai permasalahan implementasi kebijakan dinas perhubungan terhadap jalur perlintasan kereta api di resor 8.2 Bojonegoro.

Hal tersebut dijelaskan lebih lanjut dalam 4 indikator yaitu komunikasi, Sumber Daya, Disposisi dan Struktur Organisasi. Dari keempat indikator yang di gunakan untuk menilai implementasi kebijakan dinas perhubungan terhadap jalur perlintasan sebidang di resor 8.2 Bojonegoro yaitu sebagai berikut.

1. Komunikasi

Pada implementasi kebijakan jalur perlintasan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di Resor 8.2 Bojonegoro., terdapat beberapa pihak terkait. Pihak-pihak terkait seperti Kementrian Perhubungan, PT KAI, Daop 8 Surabaya, Dirjen keselamatan Perkeretaapian, Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro, Bupati, dan Kepolisian. Pihak-pihak tersebutlah yang bertanggung jawab akan keselamatan dan keamanan masyarakat baik pengguna jalan umum atau penumpang kereta api. Dalam aspek komunikasi ini sering terjadinya masalah karena salah paham (*miss communication*) dengan pihak-pihak terkait dalam perencanaan dan pembangunan pos dan palang pintu perlintasan pada jalur perlintasan sebidang. Namun semua permasalahan dapat diatasi dengan baik dengan cara diadakan rapat ulang sampai menemukan titik cerah dalam masalah tersebut. Komunikasi tidak dijalin dengan pihak-pihak terkait saja namun dengan masyarakat juga karena masih banyak masyarakat yang belum mengerti tentang kebijakan jalur perlintasan maksudnya masih banyak masyarakat yang mengira bahwa pos dan palang pintu perlintasan itu wewenang dari PT KAI melainkan wewenang dari Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro yang mengambil suatu kebijakan demi memberi pelayanan pada masyarakat pengguna jalan umum agar tidak terjadi kecelakaan. Beberapa tanggapan dari masyarakat terhadap jalur perlintasan sebidang juga baik, bahkan masyarakat mengajukan penambahan pos jaga lintas dan palang pintu perlintasan di jalur perlintasan sebidang.

2. Sumber Daya

Dalam implementasi kebijakan jalur perlintasan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di Resor 8.2 Bojonegoro,, sumber dana atau anggaran dapat dikatakan kurang untuk menjalankan pelaksanaan kebijakan jalur perlintasan sebidang kereta api. Sumber dana yang didapat oleh pihak Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro berasal dari APBD tingkat II dan APBN. Dana tersebut nantinya di gunakan untuk membangun pos dan palang pintu perlintasan di jalur perlintasan sebidang. Dengan dana yang berasal dari APBD tingkat II dan APBN tersebut juga digunakan pihak dinas perhubungan daerah untuk menggaji pegawai yang bertugas menjaga jalur perlintasan sebidang kereta api di resor 8.2 Bojonegoro. Sedangkan sumber dana yang didapat dari pihak PT KAI yaitu dana yang didapat dari hasil penjualan tiket dari penumpang kereta api. Dana tersebut juga digunakan untuk semua kebutuhan yang berkaitan dengan jalur perlintasan sebidang kereta api. Dengan dana hasil penjualan tiket kereta api tersebut juga digunakan pihak PT KAI untuk menggaji semua pegawai/ petugas PT KAI baik di jalur perlintasan atau pegawai lainnya yang berkaitan dengan kereta api. Banyaknya jalur perlintasan resmi yang tidak berpalang pintu dan tidak memiliki pos serta petugas jaga lintas hal tersebut dikarenakan anggaran dari APBD tingkat II dan APBN masih belum dapat menambah pos jaga lintas di jalur perlintasan sebidang.

3. Disposisi

Pada pelaksanaan implementasi kebijakan jalur perlintasan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di Resor 8.2 Bojonegoro, kemampuan pada implementatornya sudah baik. Hal itu terbukti dari jumlah pegawai yang bertugas dalam menjaga keamanan dan keselamatan masyarakat sudah cukup dan sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan kebijakan tersebut. Dengan pegawai yang cukup, pihak dinas perhubungan daerah dan pihak PT KAI khususnya yang ditugaskan di jalur perlintasan Resor 8.2 Bojonegoro dapat melakukan tugasnya dengan baik dan jika terdapat masalah-masalah di jalur perlintasan sebidang kereta api, pihak dinas perhubungan daerah maupun PT KAI dapat mengatasinya dengan baik juga. Jadi implementasi kebijakan jalur perlintasan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di resor 8.2 Bojonegoro dikatakan mampu mengatasi masalah dengan baik karena mempunyai pegawai yang cukup dalam pelaksanaan kebijakan di jalur perlintasan tersebut.

4. Struktur Birokrasi/Struktur Organisasi

Pada implementasi kebijakan jalur perlintasan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di Resor 8.2 Bojonegoro,, semua pegawai yang bertugas dalam menjaga keamanan dan keselamatan masyarakat sudah baik dan sesuai dengan kebutuhan pelaksanaan kebijakan tersebut. Semua petugas, baik dari pihak Dinas Perhubungan maupun PT KAI yang bertugas dalam pelaksanaan jalur perlintasan sebidang kereta api sudah memiliki sertifikasi dengan maksud semua pegawai sudah memiliki standar operasional prosedur (SOP). Dalam standar operasional prosedur (SOP) tersebut jelas terdapat syarat-syarat untuk bertugas menjaga keamanan di jalur perlintasan sebidang kereta api sesuai waktu yang di tentukan oleh pembuat kebijakan di jalur perlintasan sebidang tersebut. Secara keseluruhan maknaisme dalam pelaksanaan implementasi kebijakan jalur perlintasan Dinas Perhubungan Kabupaten Bojonegoro di Resor 8.2 Bojonegoro, telah terpenuhi dengan baik.

KESIMPULAN

Kesimpulan dari penelitian ini yakni dari penyajian, analisis dan interpretasi data yang telah di jelaskan pada bab sebelumnya terkait implementasi kebijakan Dinas Perhubungan terhadap jalur perlintasan sebidang kereta api di resor 8.2 Bojonegoro adalah suatu kebijakan yang diambil oleh Dinas Perhubungan dalam memberikan pelayanan keselamatan kepada pengendara jalan raya atau jalan umum di perlintasan sebidang kereta api demi mencegah terjadinya kecelakaan di jalur perlintasan sebidang kereta api. Sejauh ini implementasi kebijakan Dinas Perhubungan terhadap jalur perlintasan sebidang kereta api di resor 8.2 Bojonegoro berjalan belum maksimal, meskipun dalam pelaksanaan terdapat masalah namun, masalah setidaknya bisa diatasi dengan baik oleh implementator. Jadi masalah yang ada tidak menjadi hambatan bagi pihak-pihak pelaksanaan yang mengatasi masalah kebijakan jalur perlintasan sebidang di resor 8.2 Bojonegoro. Kekurangan yang nampak nyata adalah masalah sumber dana yang menjadi hambatan untuk pembangunan Pos Jaga Lintas yang mana masih terdapat 56 perlintasan sebidang resmi yang tidak terjaga

DAFTAR PUSTAKA

- Agustino, Leo. 2006. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- Akib, Haedar. 2010. *Implementasi Kebijakan: Apa, Mengapa, dan Bagaimana*. Jurnal Administrasi Negara. Universitas Negeri Makasar. Hal 43-44
- Ekowati, Mas Roro Lilik.2009. *Perencanaan Implementasi & Evaluasi Kebijakan atau Program*. Surakarta: Pustaka Cakra.
- Hasan, Iqbal. 2002. *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian dan Aplikasinya*. Bogor : Ghalia Indonesia

Indahono, Dwiyanto.2009. *Kebijakan Publik-Berbasis Dynamic Policy Analysis*. Yogyakarta:Gaya Media

Moleong, Lexy. J., 2008. *Metode penelitian Kualitatif*. Remaja Rosdakary, Bandung

Nawawi, Hadari. 2001. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta : Gajah Mada University Press.

Pramesti, Mia Indria. 2012. *Kualitas Pelayanan Jasa Kereta Api Commuter Line*.Jakarta: PPs Universitas Indonesia.

Soeharto, Irawan. 20018, Metode Penelitian Sosial. Cet. VII, PT Remaja Rosdakary offset, Bandung

Sugiyono. 2014. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: CV. Alfabeta

Surakhman, Winarno. 1994. *Pengantar Penelitian Ilmiah : Dasar, Metode dan Teknik*. Bandung: Tarsito.

Tacjhan. 2006. *Implementasi Kebijakan Publik*. Bandung; AIPI Bandung.

Triana, Rochyati Wahyuni. 2011. *Implementasi & Evaluasi Kebijakan Publik*. Surabaya: Departemen Ilmu Administrasi FISIP- Universitas Airlangga.

Undang-undang Replublik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.

Undang-undang Replublik Indonesia Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Undang-undang Replublik Indonesia Nomor 25 tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.

Wahidin. berjudul *Implementasi Kebijakan Transportasi Kota Dilihat Dari Aspek Ketersedian Sumber Daya Manusia..* Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi – Lembaga Administrasi Negara, Makassar.

Winarno, Budi. 2012. *Kebijakan Publik Teori, Proses dan Studi kasus* . Jakarta: PT Buku Kita.

Website:

<http://dishubbojonegoro.blogspot.com/2012/10/profil-dinas-perhubungan-kabupaten.html#bZZTK4rK7vjEf8Mh.99> (23 april 2017 pukul 23.45)