

RINGKASAN

Penelitian ini mempelajari implementasi kebijaksanaan publik pemerintah lokal Kotamadya Malang berhubungan dengan kebijakan peremajaan transportasi kota dengan fokus kajian pada tiga hal : proses/cara kebijakan diimplementasikan, interaksi antara kelompok-kelompok pelaku kebijaksanaan dan siapa yang diuntungkan dari interaksi tersebut serta respon kelompok sasaran (*target groups*) terhadap kebijaksanaan. Pendekatan untuk mengungkap permasalahan adalah pendekatan kualitatif dengan menangkap makna yang mendasari tingkah laku partisipan, mengingat banyak pihak (kelompok) yang terlibat dan mendapat akses implementasi kebijakan.

Sampel penelitian merupakan pimpinan kelompok atau yang mewakilinya ditetapkan secara insidental yang dianggap bisa menyuarakan dunia makna kelompok atas fenomena yang ada. Mereka adalah yang terlibat langsung dalam implementasi kebijaksanaan yang terdiri dari : pimpinan BPTD (Badan Pembina Transportasi Daerah)/Pelaksana peremajaan/Birokrat pelaksana, pimpinan DPRD, investor kendaraan, Ketua organda, Ketua SPSI, Para Koordinator kelompok jalur/lin kendaraan bemo dan mikrolet, serta masyarakat pengguna jasa transportasi. Sampel atau informan berkembang mengikuti prinsip "bola salju".

Teknik analisis yang diterapkan merupakan rangkaian analisis yang bertahap. Untuk menghasilkan pengetahuan (pengertian) tingkat permukaan dan menyeluruh digunakan analisis ranah/domain guna mengungkap proses/cara kebijakan diimplementasikan. Sedang analisis taksonomis, komposensial dan analisis thema digunakan untuk mengungkap interaksi antar kelompok dan siapa yang diuntungkan serta respon *target groups* terhadap kebijaksanaan peremajaan transportasi kota.

Penelitian yang diuraikan secara diskriptif kualitatif ini telah membuktikan ketidakberhasilan (*unsuccessful implementation*) peremajaan bemo menjadi mikrolet dan menghasilkan tesis: proses peremajaan transportasi kota diimplementasikan secara relatif tertutup; kebijaksanaan peremajaan yang berupa kepemilikan kendaraan secara kredit

dan distribusi trayek dipengaruhi interaksi antar pelaku kebijaksanaan yang ujudnya lebih menguntungkan birokrat pelaksana, pemilik modal lebih dan investor tahap I dan II, namun merugikan pemilik bemo; kebijaksanaan peremajaan telah mempengaruhi struktur pasar/ekonomi sistem transportasi kota; kebijaksanaan peremajaan menimbulkan konflik antar target groups karena berusaha mempertahankan/merebut sumber-sumber ekonomi menyangkut trayek maupun alokasi kepemilikan kendaraan. Implikasi teori adalah mempertegas kembali teori kebijakan yang mencerminkan masih lemahnya/diperlemah DPRD di negara berkembang sebagai penyeimbang kekuasaan, ditengah lemahnya kelompok kepentingan (organda dan SPSI) menimbulkan *empowering* anggotanya sementara pihak eksekutif mendominasi kebijaksanaan negara. Sifat responsif yang ada pada target groups merupakan kritik atas teori elite yang menganggap kelompok ini bersifat pasif atas setiap implementasi kebijaksanaan. Saran peneliti adalah dibutuhkan kontrol yang kuat dari DPRD atas dominasi kebijakan pemerintah dan sebaiknya dilakukan pe-riodesasi jabatan bagi birokrat pelaksana guna meminimalkan kolusi yang terjadi, secara teoritis masih diperlukan penelitian sejenis dengan komparatif antar kota atas kebijaksanaan peremajaan transportasi.

ABSTRACT

Key words: Implementation
Public policy
Reformation urban transportation
Interaction, process and respons

The objective of this research is to study implementation of public policy on local government Malang about newly transportation implementation, the focus on three subject matters: Implementation of policy process; Interaction between policy actors and whose get the advantages from that interactions; and target groups responsiveness caused by the policy. Qualitative approach is used to get basic meaningful participants behaviours because there are many groups to be involved and they can access to the implementation.

The participants are the leaders of groups or representative of those chosen in incidental way, and they can describe the meaningful of the phenomena. The implementation of the policy involves: The leaders of BPTD/implementing bureaucrats, parlement leaders, Organda leader, SPSI leader, The coordinators groups of Bemo and Mikrolet trajectory. Participants or informants growing in following "snow ball" principle.

The technical analysis of the implementation is conducted by step by step interrelation. Analysis domain is used to achieve knowledge on surface and general it will explain the implementation process. While, taxonomy, componencial, and theme analysis are used to explain every groups interactions, and which groups get advantages. In addition they also will explain the responsiveness of the target groups caused by transportation reformation policy.

The research that is explained with descriptive Qualitative has proven that the reformation of bemo become mikrolet was implemented unsuccessfully. The thesis is: The Implementation process of urban transportation reforma-

tion is implemented relatively closed; reformation policy in installment car ownership and trajectory distribution depend on the interactions among the policy actors, and they who receive the advantages are implementing bureaucrats, the rich capital owner, first and second investors; the implementation of the reformation policy has caused market/economy structure urban transportation system change; the reformation policy has raised conflict to the target groups because they want to maintain or to achieve resources of their trajectory and cars ownership allocation. The theoretical implication of this finding is to underline that parliament is weak in terms of its bargaining power position; the interest groups (Organda and SPSI) do not have power to empowering his member, meanwhile implementation are dominated by the executive. Researcher suggest the need for strong control from the parliament and the changing of the job rotation for implementing bureaucrats (especially the leader) is urgent to minimize collusions, theoretically comparative research need to be conducted for reformation transportation policy.