

**EVALUASI IMPLEMENTASI KEBIJAKAN TENTANG  
TATANAN KEBANDARUDARAAN NASIONAL  
(STUDI PADA BANDAR UDARA SULTAN SYARIF KASIM II)**

Oleh :

**Ilman Nasution**

**Dosen Pembimbing : Prof. Dr. H. Sujianto, M.Si**

Program Studi Ilmu Administrasi Negara FISIP

Universitas Riau

Kampus BinaWidya Km.12.5. Simpang Baru. Panam, Pekanbaru 28293,

Telp/fax (0761)63277

**ABSTRAC**

Based on direct observations in the field indicate that the airport system at Sultan Syarif Kasim II Airport is still not in accordance with the established policy. Preparation of the national airport system is based on aspects of spatial planning, economic growth, environmental sustainability, security and aviation safety. The indications can be formulated problems in this research that is how the policy of Airport order at Sultan Syarif Kasim II Airport and the factors that affect the Airport order policy at Sultan Syarif Kasim II Airport.

The author uses William N. Dunn's theory of evaluating policies based on indicators of effectiveness, efficiency, adequacy, leveling, responsiveness and accuracy for analyze in this problem. This research was conducted in Pekanbaru City, using qualitative method. All answers obtained from informants / respondents and document that can be through observation, analyzed to get conclusions and suggestions.

The results of this research indicate the implementation of the Airport system at Sultan Syarif Kasim II Airport is not in accordance with the established policy. While the factors affecting the Airport Regulation Policy at Sultan Syarif Kasim II Airport, the Spatial Planning Plan (RTRW) of Pekanbaru City can not be used as the foundation of development, quality and strength of Human Resources (HR) that has not been fulfilled, the limited authority of local government . Prolonged community land acquisition, limited public knowledge of this policy and fraudulent execution of duties between supervisor and supervisor.

**Keywords: effectiveness, efficiency, adequacy, leveling, responsiveness and accuracy**

## PENDAHULUAN

Penyelenggaraan pemerintahan daerah yang tercantum pada Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 pasal 18 ayat 6 tentang pemerintah daerah yang otonom, bertujuan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat. Dasar pelaksanaan otonomi daerah adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang pemerintah daerah.

Penyelenggaraan pemerintahan daerah diarahkan untuk mempercepat terwujudnya kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan, dan peran serta masyarakat, serta peningkatan daya saing daerah dengan memperhatikan prinsip demokrasi, pemerataan, keadilan dan kekhasan suatu daerah dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dalam pelaksanaan pemerintah daerah memiliki hak, wewenang dan kewajiban untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat.

Pemerintah Daerah akhir-akhir ini dalam pelaksanaan pemerintah daerah untuk memenuhi tuntutan dan keinginan pembangunan transportasi baik darat, laut dan udara di wilayah dalam melakukan studi kelayakan belum mempertimbangkan secara akurat ketersediaan sumberdaya yang telah ada. Pembangunan transportasi juga belum sepenuhnya mengacu kepada ketentuan peraturan dan ketentuan teknis pembangunan transportasi.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2007 tentang pembagian urusan daerah dan Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, urusan pemerintah yang konkuren senantiasa ada bagian urusan yang menjadi kewenangan pemerintah pusat, ada bagian urusan yang diserahkan kepada pemerintah daerah dalam penyusunan

perencanaan maupun pelaksanaannya harus dapat mengsinkronisasikan dan menyelaraskan pelaksanaan hubungan kewenangan antara pemerintah daerah yang terkait dan sinergis sebagai satu sistem pemerintah, sehingga dapat mempertimbangkan secara akurat terhadap ketersediaan dan kebutuhan sumberdaya guna dan hasil guna yang dilihat dari besarnya manfaat yang diperoleh dan kecilnya resiko yang akan dihadapi.

Didalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan, Pasal 3 Ayat 1 mengatur penyusunan tatanan kebandarudaraan nasional yang memperhatikan antara lain :

1. Rencana Tata Ruang
2. Pertumbuhan Ekonomi
3. Kelestarian Lingkungan
4. Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Dari keempat dasar menjadi dasar penyusunan ataupun penataan dari Bandar Udara. Di Kota Pekanbaru Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II merupakan Bandar Udara yang melayani jasa transportasi udara. Keadaan dilapangan jika Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II didasari atas empat aspek yang tertera di Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan dapat dilihat sebagai berikut :

1. Rencana Tata Ruang di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II jelas belum mengikuti peraturan yang berlaku. Pelanggaran izin bangunan dan berkembangnya kegiatan terbangun dikawasan sekitar Bandar Udara terus meningkat.
2. Pertumbuhan Ekonomi di Kota Pekanbaru mengalami peningkatan. Hal ini dipengaruhi oleh pertumbuhan penduduk dan

peningkatan jumlah penumpang di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II. Diperkirakan Bandar Udara yang tersedia hanya dapat memenuhi permintaan hingga 10 tahun mendatang.

3. Kelestarian Lingkungan disekitaran kawasan Bandar Udara dikategorikan berbahaya. Radiasi gelombang suara dari kegiatan penerbangan akan mengganggu aktivitas dari penduduk dan kegiatan sekolah. Didalam peraturan tertera pembagian wilayah aktivitas.
4. Keamanan dan Keselamatan Penerbangan merupakan pembagian wilayah terhadap zona bahaya kecelakaan. Namun masih terdapat bangunan permanen yang telah berdiri, menara komunikasi dan lainnya yang dapat mengganggu penerbangan.

Berdasarkan analisa dari data dan pengamatan di lapangan menunjukkan bahwa tatanan kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II masih belum dapat diimplementasikan dengan baik. Hal-hal yang ditetapkan dalam tatanan kebandarudaraan nasional antara lain rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan dan keamanan serta keselamatan penerbangan. Dari keempat aspek penataan kebandarudaraan tersebut secara umum keempatnya belum diimplementasikan secara baik berdasarkan analisa diatas.

Berdasarkan latar belakang tersebut, penulis akan mengamati tatanan kebandarudaraan nasional terkhusus di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II. Oleh karena itu penulis tertarik mengadakan penelitian dengan judul ***“Evaluasi Implementasi Kebijakan Tentang Tatanan Kebandarudaraan***

***Nasional (Studi Pada Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II)”***.

## **METODE**

Adapun jenis penelitian yang peneliti lakukan adalah penelitian kualitatif dengan metode deskriptif. Metode penelitian ini bertujuan untuk menganalisa, menggambarkan dan mengevaluasi bagaimana fenomena tentang implementasi kebijakan tentang tatanan kebandarudaraan nasional (studi pada bandar udara Sultan Syarif Kasim II).

## **HASIL PENELITIAN**

### **A. Kebijakan Tatanan Kebandarudaraan Nasional Pada Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II**

Perkembangan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II harus berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 70 Tahun 2001 tentang Kebandarudaraan. Kebandarudaraan meliputi segala sesuatu yang berkaitan dengan kegiatan penyelenggaraan bandar udara dan kegiatan lainnya dalam melaksanakan fungsi bandar udara untuk menunjang kelancaran, keamanan, dan ketertiban arus lalu lintas pesawat udara, penumpang, kargo dan/atau pos, keselamatan penerbangan, tempat perpindahan intra dan/atau antar moda serta mendorong perekonomian nasional dan daerah.

Tatanan Kebandarudaraan Nasional adalah suatu sistem kebandarudaraan nasional yang memuat tentang hirarki, peran, fungsi, klasifikasi, jenis, penyelenggaraan, kegiatan, keterpaduan intra dan antar moda serta keterpaduan dengan sektor lainnya. Bandar Udara sebagai salah satu unsur dalam penyelenggaraan penerbangan,

merupakan tempat untuk menyelenggarakan pelayanan jasa kebandarudaraan, pelaksanaan kegiatan pemerintahan dan kegiatan ekonomi lainnya, ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan sesuai dengan tingkat kebutuhan.

Unsur-unsur penting yang sangat berkaitan dengan tatanan kebandarudaraan nasional yaitu rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan dan keamanan serta keselamatan penerbangan. Tatanan kebandarudaraan ditujukan untuk mendukung terciptanya struktur ruang kota yang sesuai dengan arahan pemanfaatan ruang dan penyebaran kegiatan yang telah direncanakan.

Keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II perlu dievaluasi, mengingat kebijakan yang telah direncanakan belum dapat diimplementasikan dengan baik. Hal ini sangat disayangkan mengingat sudah 16 tahun kebijakan ini diterbitkan. Melihat tidak sejalanannya antara "harapan" dengan "kenyataan", penulis melakukan evaluasi kebijakan dengan menggunakan teori kriteria evaluasi kebijakan menurut William N. Dunn, dengan hasil sebagai berikut:

### **1. Efektifitas**

Efektivitas adalah apabila suatu kebijakan yang telah dikeluarkan pemerintah tepat pada sasaran dan tujuan yang diinginkan. Keinginan pemerintah dalam mengeluarkan kebijakan supaya nilai-nilai yang diinginkan sampai kepada publik. Agar masalah-masalah yang ada dilingkungan masyarakat dapat diatasi dengan baik.

Berdasarkan observasi yang penulis lakukan di lapangan, efektivitas

dari kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II belum tercapai. Hal ini dapat dilihat bahwa tujuan dari kebijakan ini dari semua rencana yang telah ditetapkan belum tercapai secara keseluruhan dilapangan. Hal ini didukung oleh hasil wawancara dengan Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Bambang. Dengan mengajukan pertanyaan yaitu apa yang menjadi tujuan dan sasaran dari kebijakan ini? Jawaban responden adalah sebagai berikut:

*"Ya, yang pastinya untuk mengatur standarisasi pembangunan Bandar Udara di Indonesia. Transportasi udara merupakan hal yang sangat vital, karena beroperasi di udara. Standar sistem baik armada pesawat terbang, pembangunan Bandar Udara, standar operasional dan lainnya harus diperhatikan dengan baik. Ini jelas dari Peraturan Pemerintah yang adek sebut tadi, didalamnya mengkaitkan banyak komponen yang terlibat."*

Penulis juga mengajukan pertanyaan lainnya untuk memperjelas mengenai masalah ini, dengan mengajukan pertanyaan yaitu bagaimana menurut Bapak mengenai kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II? Jawaban responden adalah sebagai berikut:

*"Ya Saya rasa semua pihak telah berbuat yang terbaik, ini terbukti Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II yang sudah menjadi primadona masyarakat Provinsi Riau terkhusus masyarakat Kota Pekanbaru. Meskipun sampai saat ini masih perlu terus kita perhatikan aspek pembangunan. Kita sadar ya disekitar Bandar Udara ada lahan masyarakat, ada banyak kegiatan sosial dan yang adek perlu tahu juga*

*peningkatan mutu dari Landasan Udara milik AURI kita sudah meningkat. Tentunya kegiatan kemiliteran dan penerbangan domestik ini akan sulit jika digabungkan secara bersamaan dalam waktu panjang.”(Pada 28 Februari 2016, 14.31 WIB)*

Mengenai keberadaan Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II jika dikaitkan dengan kebijakan Tatanan Kebandarudaraan terdapat empat aspek dasar penyusunan yaitu rencana tata ruang, pertumbuhan ekonomi, kelestarian lingkungan dan keamanan serta keselamatan penerbangan belum dapat diimplementasikan dengan baik.

## **2. Efisiensi**

Efisiensi adalah jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektivitas yang dikehendaki. Dimana didalam efisiensi dari sebuah kebijakan melihat berapa sumber daya yang digunakan untuk penerapan sebuah kebijakan. Kebijakan yang telah diimplementasikan pemerintah untuk mengetahui seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan.

Jika dilihat dari jumlah ketiga sub indikator diatas, yaitu biaya, waktu, dan tenaga yang telah maksimal diberikan dalam penerapan kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, tetapi tingkat efektivitas kebijakan tersebut rendah, maka dapat dikatakan bahwa kebijakan tersebut belum efisien. Hal ini juga didukung oleh hasil wawancara dengan Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Bambang. Dengan mengajukan pertanyaan yang berkaitan dengan efisiensi dari segi biaya, yaitu menurut Bapak usaha-usaha apa saja yang sudah dan akan dilakukan dalam pencapaian kebijakan ini? Jawaban responen adalah sebagai berikut:

*“Yaa begini ya dek, Saya yakin dan percaya bahwa semua aspek sudah melakukan hal terbaik. Setiap tahun kita telah melakukan evaluasi bersama. Ya meskipun sebenarnya Bandar Udara ini menjadi tanggungjawab Pemerintah Pusat, tapi ya tidak mungkin pesawat jatuh Kita tutup mata. Semua tentang Bandar Udara berada dibawah Kementrian Perhubungan dan Badan Otoritas Bandara.” (Pada 28 Februari 2016, 14.31 WIB)*

Untuk mempertegas jawaban Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau mengenai efesiensi dari segi biaya, penulis mengajukan pertanyaan kepada Kepala Seksi Perencanaan Tata Ruang Bidang Tata Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru, Jeonafriko, ST. M.Eng. Dengan mengajukan pertanyaan menurut bapak usaha-usaha apa saja yang sudah dan akan dilakukan dalam pencapaian kebijakan ini? Jawaban responen adalah sebagai berikut:

*“Tugas di Dinas PU dan Penataan Ruang ni banyak ya, tidak bisa saya sebutkan satu-satu. Tapi untuk masalah ini ya transportasi kita melibatkan koordinasi banyak pihak, seperti Dinas Perhubungan, ada juga lapisan pemerintah provinsi, pemerintah kota, kalau untuk kawasan LANUD Angkatan Udara kita ada Komandan Angkatan Udara, PT. Angkasa Pura II ya, jadi banyak komponen. Untuk sekarang tugas kami sudah berbeda dengan Dinas Tata Ruang dan Bangunan dulu. Kalau dulu ada bidang bangunan yang memberi izin, ada bidang pengawasan tu yang bakal memonitoring, ada bidang tata ruang nah ni lah yang sekarang sudah pindah. Jadi untuk perizinan, pengawasan sudah satu pintu tidak kami lagi yang mengurus.”*

Mengenai tingkat efisiensi dari segi tenaga dalam penerapan kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, maka penulis mengajukan pertanyaan yaitu siapa saja yang terlibat didalam perumusan kebijakan ini? Jawaban responden adalah sebagai berikut :

*“Seluruh komponen, pemerintah, masyarakat, Ada LSM, ada perguruan tinggi, ada anggota dewan, ada tokoh masyarakat.” (Pada 8 Maret 2017, 12.53 WIB)*

Dari hasil wawancara diatas dapat diambil kesimpulan bahwa kebijakan Tatanan Kebandarudaraan, belum efisien. Mulai dari banyaknya pihak yang terlibat dalam perumusan, pelaksanaan dan pengawasan. Dimana didalam perumusan banyak pihak-pihak yang dilibatkan didalam merumuskan kebijakan ini. Selain itu besarnya biaya untuk pembebasan lahan yang sangat membutuhkan biaya yang besar. Serta dari segi sosialisasi, pelaksanaan dan pengawasan yang telah menghabiskan biaya yang cukup besar, tetapi tetap saja kebijakan yang ada belum efektif.

### **3. Kecukupan**

Kecukupan adalah berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan tingkat efektivitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah.

penulis mengajukan pertanyaan kepada Kepala Seksi Perencanaan Tata Ruang Bidang Tata Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru, Jeonafriko, ST. M.Eng. Berkaitan dengan kinerja pelaksana kebijakan dengan mengajukan pertanyaan yaitu bagaimana menurut Bapak kinerja pelaksana kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II? Jawaban responden adalah sebagai berikut:

*“Kinerja dalam hal apa dulu ni ya?, kalau dalam bidang transportasi banyak pihak, bukan ranah saya ya dek mengukur atau ya menilai kinerja seseorang. Dalam sini kita hanya menyediakan lahan saja.”*

Untuk berkaitan dengan pengawasan yang dilakukan dengan mengajukan pertanyaan yaitu bagaimana pengawasan yang dilakukan Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru dalam pelaksanaan kebijakan tersebut? Jawaban responden adalah sebagai berikut :

*“Nah tata ruang kan tugas pokok saya ini kan sebagai Dinas PU dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru ya, bersama tim-tim saya ini, mejaga ini, menjaga penggunaan tata ruang. Misalnya dalam wilayah Pekanbaru yang luasnya 63 meter persegi itu. Kita kan membagi lima.. membagi lima wilayah. Namanya WP I, WP II sampai V kan WP nya. WP I itu apa saja, ya itulah yang harus kita jaga, kita awasi, kita kontrol tepat atau tidak penggunaannya. Misalnya perkantoran, ya jangan ada di sini apa namanya, industri dalam kota. Itu yang dari kita jaga. Artinya kita menjaga tata ruang kita untuk tugas pokok saya itu.”(Pada 8 Maret 2017, 11.48 WIB)*

Jadi, berdasarkan dua indikator penilai diatas, dimana pada kenyataannya kinerja pelaksana kebijakan disimpulkan masih kurang baik, begitu pula pengawasan yang dilakukan juga kurang baik. Artinya, kriteria kecukupan dari kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II belum terpenuhi. Hal ini dikarenakan tingkat efektivitas kebijakan ini belum dapat memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah yang ada di masyarakat. Ditambah didalam kebijakan ini tidak adanya ketegasan dari aparat yang terkait

didalam melakukan implementasi kebijakan.

#### 4. Perataan

Pemerataan adalah berkenaan dengan pemerataan distribusi manfaat dari suatu kebijakan. Dapat dilihat dari pemerataan adalah apakah manfaat distribusi ini merata kepada kelompok-kelompok yang berbeda, dimana ada beberapa unsur kelompok dari kebijakan yang harus diperhatikan yaitu dengan indikator:

- a. Kelompok pemerintah sebagai pembuat kebijakan
- b. Kelompok swasta sebagai objek kebijakan
- c. Kelompok masyarakat sebagai impact dari kebijakan.

Berdasarkan observasi yang dilakukan peneliti dilapangan pemerataan distribusi manfaat dari kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II masih belum merata kepada ketiga kelompok kebijakan. Hal ini dapat dilihat dari belum merata manfaat kebijakan ini untuk ketiga unsur kelompok kebijakan diatas. Hal ini didukung oleh hasil wawancara dengan Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Bambang. Dengan mengajukan pertanyaan yaitu menurut Bapak apakah manfaat kebijakan tersebut sudah merata terhadap kelompok kebijakan yang ada yaitu pemerintah sebagai pembuat kebijakan, swasta sebagai objek penelitian dan masyarakat sebagai impact kebijakan? Jawaban responden adalah sebagai berikut :

*“Ya tanggungjawab itu sebenarnya banyak ya, stekholder yang terlibat didalamnya. Pemerintah sebagai legislator ya, kemudian masyarakat sebagai user dan kemudian sebagai inspektor ada Otoritas Bandara,*

*kemudian investor dalam hal ini seperti PT. Angkasa Pura II sebagai operator Saya pikir sudah cukup apa ya pembagian peran disitu. Tinggal seiring dengan Undang-Undang Nomor 23 itu ya tentang Pemerintah Daerah peran tersebut harus lebih jelas gitu loh. Ya sebagai contoh di Kami ni ya, yang dari Dinas Perhubungan Provinsi Riau ini, bertanggungjawab dalam hal tata kelola hubungan di provinsi. Namun disini lainkan dalam Undang-Undang Nomor 23 tersebut tidak punya kewenangan itu loh itu. Nah ini yang harusnya juga diperjelas lagi mungkin dalam konteks apa provinsi itu mempunyai andil ya. Makannya itu yang perlu lagi diperjelas, memangsih ada masukan dari seluruh provinsi-provinsi katakanlah adanya peranan dalam hal tata kelola keudaraan gitu. Dalam aspek-aspek tertentu provinsi tetap punya andil katakanlah dalam hal perencanaan pembangunan atau pengembangan dari Bandar Udara. Apakah tidak punya andil? Katakanlah misal di Provinsi menyangkut tata ruang misalnya, gitukann tata ruang berdasarkan Peraturan Daerah atau PERDA ya. Seharunya ada kaitannya dengan provinsi, nah ini yang tidak terlihat dimana di Undang-Undang tadi nah makannya banyak masukan tu beberapa aspek dari provinsi yang seharusnya ada andil didalamnya. Hanya antisipasi dalam bidang pembinaan sistem melakukan masukan ya mengenai tata kelola angkutan udara gitu loh.” (Pada 28 Februari 2016, 14.31 WIB)*

Selain itu, penulis juga mewawancarai ahli transportasi/perkotaan, Ir. Mardianto Manan, MT. Dengan mengajukan pertanyaan yaitu menurut Bapak apakah manfaat kebijakan tersebut sudah merata terhadap kelompok kebijakan yang ada yaitu pemerintah sebagai pembuat kebijakan, swasta sebagai objek

penelitian dan masyarakat sebagai impact kebijakan? Jawaban responden adalah sebagai berikut:

*"Kalau berbicara ya dek, soal pemerataan itu ya saya lihat masih belum lah ya atau kurang. Saya melihat mungkin secara kasat mata aja mungkin belum secara menyeluruh ya. Kebijakan-kebijakan itu memang kadang-kadang lebih banyak berlaku bagi orang-orang yang tidak punya dekingan, masyarakat menengah ke bawah. Kadang kebijakan-kebijakan penentuan keruangan tadi itu kadang berlaku bagi orang-orang yang tidak punya dekingan gitu. Tapi bagi orang yang berduit, orang yang punya kekuasaan biasanya lebih condong suka-suka dia aja. Tidak diberlakukan secara adil dan sesuai aturanl. Walaupun masih ada, tetap masih ada, tapi lebih banyak ini berlaku bagi kita-kita. Kadang izin mendirikan bangunan itu berlaku kadang-kadang berlaku bagi kita-kita aja, bagi orang pejabat biasanya kadang belum begitu tersentuh, tak ada tapi bukan begitu banyak. Apalagi Bandara ini ada badan usahanya ya, ada PT. Angkasa Pura II, pastilah mereka ada kerjasama. Lihat aja masih ada bangunan d kawasan sekitaran Bandara, padahal itu bahaya. Ada bangunan sekolah yang sudah ada, itu harus diberika perhatian khusus baik fisik bangunan maupun kegiatan sekolahnya."* **(Pada 20 Maret 2017, 15.26 WIB)**

Untuk mempertegas jawaban dari ahli transportasi/ perkotaan, Ir. Mardianto Manan, MT., mengenai pemerataan distribusi kebijakan terkhusus pada bangunan pendidikan yang telah ada. Penulis mewawancarai Guru Sekolah Dasar Negeri (SDN) 160 Kota Pekanbaru, Lissrimurni S.Pd., dengan mengajukan pertanyaan yaitu distribusi apa yang telah diberikan kepada sekolah baik dari Pemerintahan Provinsi Riau dan Kota Pekanbaru

maupun dari PT. Angkasa Pura II ?. Jawaban responden adalah sebagai berikut :

*"Seingat Ibu ya nak, untuk pemerintah kita ya belum ada ya. Ibu sudah ngajar sekirat, dari tahun 2007 udah 10 tahun lah ya belum ada. Tapi untuk PT. Angkasa Puar II ni ya, dari Bandar SSK II ni ya ada dulu. Mereka kasih kami bantuang pembangunan pagar, wc juga dulu tu, terus ada kursi, meja untuk anak-anak ni ya belajar. Ada juga untuk yang sekolah disini anaknya atau orang tuanya lah ya yang kerja di Bandara ada beasiswa. Ada juga beasiswa untuk yang berprestasi dan yang kurang mampu. Tapi ya itu dek belum rutin lah ya, baru sebanyak tiga kali. Sempat juga dulu kami dikasi sound ya, lengkaplah ya sama mic nya. Karena terkadang mic kami ni denganr suara-suara apa giti, kayak orang ngomong sama pilot, ada kode-kode. Kadang juga berisik mic kami karena pesawat tu, menara tower mereka. Ada juga Ibu dengar dari teman-teman Ibu ya, dengar aja sih, ada tu mau pembangunan lagi, jadi tanah mereka mau diganti rugi, tapi banyak nolak, tidak sesuia katanya. Harga yang ditawarkan jauh dari harga setengah yang teman Ibu tu jual"* **(Pada 28 Februari 2017, 11.26 WIB)**

Berdasarkan observasi peneliti dilapangan dan hasil wawancara dapat disimpulkan bahwa kriteria pemerataan dari evaluasi kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II belum terpenuhi, karena distribusi manfaat dari kebijakan ini belum merata terhadap tiga kelompok kebijakan yang ada. Yaitu kelompok pemerintah sebagai pembuat kebijakan, kelompok swasta sebagai objek kebijakan dan kelompok masyarakat sebagai impact dari kebijakan. Manfaat dari kebijakan ini hanya dapat dirasakan oleh orang-orang tertentu, pihak-pihak

tertentu yang mempunyai pengaruh didalam roda pemerintahan.

## 5. Responsivitas

Responsivitas adalah berkenaan dengan seberapa jauh suatu kebijakan dapat memuaskan kebutuhan, preferensi, atau nilai kelompok-kelompok masyarakat yang menjadi target kebijakan. Kebijakan ingin melihat bagaimanakah tanggapan dari masyarakat yang menjadi kelompok target kebijakan. Indikatornya adalah respon masyarakat terhadap kebijakan.

Berikut merupakan hasil wawancara dengan Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Bambang. Dengan mengajukan pertanyaan yaitu menurut Bapak bagaimana respon masyarakat terhadap kebijakan tersebut? Jawaban responden adalah sebagai berikut :

*“Ya Saya rasa belum begitu terlihat respon dari masyarakat, apakah mereka apatis atau memang belum mengetahui. Tapi ada beberapa masukan atau keluhan terutama dari bidang usaha. Kamu bisa lihat di Jalan Arifin Ahamad ya ituka relatif tidak berkembang dari tata guna lahannya. Ya karena di Jalan Arifin Ahmad sekitar itu kemudian Jalan Kaharudin Nasution ke arah selatan ya itu relatif tidak berkembang sejak atau dilihat lah ya dari nilai ekonomis guna tata lahan. Hal itu ya karena terbentur dengan yang namanya KKOP jadi beberapa satu zona itu dibatasi ketinggianya. Bagaimana mungkin mau bangun Hotel atau bangun bangunan yang tinggi terhambat adanya batasan itu. Sebenarnya tidak bisa disalahkan Bandar Udara ini ya karena lebih duluan terbangun dibanding dengan bangunan yangn ada disitu. Nah disinilah ketegasan dari Dinas Penataan Kota yang artinya tidak sembarang memberikan izin tersebut, masyarakat*

*juga harus tau ini ya bagaimana konsekuensinya ketika membangun satu objek disitu. Seperti gangguan kebisingan, faktor resiko kecelakaan dan masyarakat juga harus tau resiko-resiko. Sehingga ketika mereka membangun rumah, membangun sekolah itu tidak sadar atas penerimaan dampak, jadi jangan salahkan PT. Angkasa Pura apalagi pihak Bandar Udara, menurut saya itu. Masyarakat banyak menyatakan rugi ya mendapatkan kerugianlah ya dalam aktivitas sosial mereka.”(Pada 28 Februari 2017, 14.31 WIB)*

Untuk mempertegas jawaban Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau mengenai pemerataan distribusi dari sebuah kebijakan, penulis mengajukan pertanyaan kepada Kepala Seksi Perencanaan Tata Ruang Bidang Tata Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru, Jeonafriko, ST. M.Eng. Berkaitan dengan responsivitas terhadap kebijakan ini, dengan mengajukan pertanyaan yang sama yaitu menurut Bapak bagaimana respon masyarakat terhadap kebijakan tersebut? Jawaban responden adalah sebagai berikut:

*“Saya kira Kota Pekanbaru sangat kondusif untuk itu ya, untuk memang ada tidak terkontrol oleh kita dan juga karena ketidaktahuan oleh masyarakat. Artinya mereka tidak tahu kalo membangun itu harus ada izin misalnya. Itu biasanya daerah-daerah yang berada bukan dijalan utama ya itu yang jauh dari jangkauan pengawasan kita.”(Pada 8 Maret 2017, 11.48 WIB)*

Berdasarkan hasil wawancara di atas dari beberapa informan, dapat disimpulkan bahwa masyarakat kurang puas terhadap kebijakan yang ada saat ini. Selain dari sifat manusia yang memang tidak pernah puas, ketidakpuasan ini juga disebabkan belum

meratanya manfaat kebijakan ini ke semua lapisan masyarakat. Manfaat kebijakan hanya dapat dirasakan oleh orang-orang tertentu saja yang memiliki hubungan dekat dengan pemerintah. Hal inilah yang membuat masyarakat merasa perataan dari manfaat kebijakan ini belum merata.

## 6. Ketepatan

Ketepatan adalah berkenaan dengan pertanyaan apakah kebijakan tersebut tepat untuk masyarakat. Apakah kebijakan yang telah diimplementasikan pemerintah adanya antara tujuan (hasil) yang diperoleh, benar-benar bernilai/bermanfaat. Untuk ketepatan alternatif yang digunakan dapat diukur dengan indikator: ketepatan dari produk kebijakan.

Berikut hasil wawancara dengan Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau, Bambang, dengan mengajukan pertanyaan yang berkaitan dengan ketepatan kebijakan yaitu menurut Bapak sudah tepatkah kebijakan tersebut untuk masyarakat? Jawaban responden adalah sebagai berikut :

*“Ya jelas semua kebijakan pasti diharapkan untuk kepentingan bersama ya. Di tata Bandar Udara kan sudah dijelaskan ada tata ruang nya, sehingga masyarakat tau dimana harusnya mereka membangun atau melakukan kegiatan. Ada pertumbuhan ekonomi jugakan? Memperhatikan aspek pendapat masyarakat. Ada yang paling penting adalah mengenai apa tadi, lingkungan ya? Ini kan masalah kebisingan. Kita disini aja kalau pesawat lewat terkadang waktu rapat bisa hening sejenak, suara dari pesawat tu memang kuat. Terakhir juga memperhatikan aspek keamanan dan keselamatan, jadi sampai nantinya keberadaan Bandar Udara ni jadi ancaman bagi masyarakat sekitar dan*

*juga pastinya user atau pengguna jasa penerbangan udara tadi. Saya rasa sudah ya, tinggal implementasinya saja yang terkadang belum maksimal.”(Pada 28 Februari 2017, 14.31 WIB)*

Berikut hasil wawancara dengan ahli transportasi/ perkotaan, Ir. Mardianto Manan, MT, dengan mengajukan pertanyaan yang berkaitan dengan ketepatan kebijakan yaitu menurut Bapak sudah tepatkah kebijakan tersebut untuk masyarakat? Jawaban responden adalah sebagai berikut:

*“Yang sekarang? Kebijakan ini sebagian besar sudah mulai terpenuhi. Walaupun tetap masih ada yang belum mengenakan sasaran itu. Tapi sudah mulai mengacu kesana gitu. Tapi tidak begitu maksimal kali, belum lagi, masih ada kelemahan-kelemahan.”(Pada 20 Maret 2017, 15.26 WIB)*

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dikatakan bahwa kebijakan Sistem Transportasi dalam Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) Kota Pekanbaru saat ini belum tepat sasaran. Hal ini dikarenakan manfaat dari adanya kebijakan itu belum dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat.

## B. Faktor yang Mempengaruhi Kebijakan Tatanan Kebandarudaraan Nasional Pada Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II

Berdasarkan hasil wawancara dengan informan dapat disimpulkan bahwa penyebab terjadinya perubahan/ penyimpangan antara pelaksanaan dengan perumusan kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, yaitu:

1. Perencanaan yang tertuang didalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) belum menjadi landasan utama pemerintah dalam melakukan pembangunan

- wilayah. (menurut Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau)
2. Keterbatasan kualitas Sumber Daya Manusia (SDM) yang dimiliki dalam memformulasikan sebuah perencanaan yang baik sehingga dapat dijadikan sebuah kebijakan. (menurut Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau)
  3. Keterbatasan pelimpahan kewenangan Pemerintah Pusat ke Pemerintah Daerah Provinsi Riau. Sehingga menyulitkan dalam kegiatan yang bersifat rutin dan berskala seperti kegiatan pengawasan. (menurut Kepala Bidang Udara Dinas Perhubungan Provinsi Riau)
  4. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Pekanbaru belum sah secara hukum untuk dijadikan sebuah kebijakan. Sehingga pembangunan terhambat dikarenakan dasar hukum belum selesai. (menurut Kepala Seksi Perencanaan Tata Ruang Bidang Tata Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru)
  5. Dalam hal pembebasan tanah, peletakan harga yang ditetapkan masyarakat tidak sesuai dengan NJOP (nilai jual objek pajak) standar pemerintah. Hal ini menyebabkan pembebasan tanah yang berlarut-larut. (menurut Kepala Seksi Perencanaan Tata Ruang Bidang Tata Ruang Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kota Pekanbaru dan Kepala Sub Bidang Pertanahan dan Penataan Ruang)
  6. Perencanaan yang telah dibuat belum bersifat berkesinambungan, tidak konsisten atau belum bersifat jangka panjang. (menurut Kepala Sub Bidang Pertanahan dan Penataan Ruang)
  7. Jumlah aparatur masih dirasa belum memenuhi dalam hal pengawasan kebijakan. (menurut Kepala Sub Bidang Pertanahan dan Penataan Ruang)
  8. Pengetahuan masyarakat tentang kebijakan tata ruang kota masih rendah oleh karena kurangnya sosialisasi. (menurut ahli transportasi/ perkotaan)
  9. Ada kecurangan pelaksanaan tugas antara pengawas dengan yang diawasi. (menurut ahli transportasi/ perkotaan)

## KESIMPULAN

Setelah peneliti telah mengelompokkan, membandingkan, mengolah dan membahas hasil penelitian mengenai evaluasi kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II, maka pada bab ini peneliti akan mengemukakan kesimpulan, yaitu:

1. Berdasarkan indikator evaluasi kebijakan yaitu efektivitas, efisiensi, kecukupan, perataan, responsivitas dan ketepatan. Dimana kebijakan dapat dikatakan efektif bila tepat sasaran dan tujuan, dapat dikatakan efisiensi bila terdapat perbandingan terbaik antara biaya, waktu dan tenaga, juga terdapat kinerja dan pengawasan yang baik yang dilakukan oleh pelaksana kebijakan. Meratanya manfaat kebijakan kepada tiga unsur kelompok kebijakan, respon yang baik dari masyarakat dan juga ketepatan kebijakan tersebut untuk masyarakat. Maka, dapat disimpulkan bahwa didalam pelaksanaan kebijakan Tatanan Kebandarudaraan di

Bandar Udara Sultan Syarif Kasim II belum sesuai dengan kebijakan yang telah ditetapkan.

2. Penyebab terjadinya perubahan/penyimpangan antara pelaksanaan dengan perumusan kebijakan ini yaitu dari segi payung hukum perencanaan penataan ruang di Kota Pekanbaru belum selesai, keterbatasan Sumber Daya Manusia (SDM) baik dalam segi kualitas maupun kuantitas dalam perencanaan hingga dalam pelaksanaan, selain itu keterbatasan kewenangan Pemerintah Provinsi Riau dalam menangani kegiatan bandar udara. Serta kurangnya sosialisasi dari pemerintah dalam perencanaan Tatanan Kebandarudaraan yang menyebabkan masyarakat kurang mengetahui dan memahami akan kebijakan mengenai kebijakan itu sendiri.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Abidin, Said Zainal. 2012. *Kebijakan Bungin*, Burhan. 2009. *Penelitian Kualitatif Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik dan Ilmu Sosial Lainnya*. Jakarta: Kencana
- Davis, Gordon B. 2002. *Kerangka Dasar Sistem Informasi Manajemen*. Jakarta pusat: Ppm
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik (edisi kedua)*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- \_\_\_\_\_. 2000. *Analisis Kebijakan Publik*. Yogyakarta. Gadjah Mada University Press

Islamy, Irfan. 1994. *Kebijakan Publik*. Jakarta: Proyek Pelita

\_\_\_\_\_. 1997. *Prinsip-prinsip Perumusan Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara

Keban, Yeremian T. 2008. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik Konsep, Teori dan Isu (edisi ke-2)*. Yogyakarta: Gava Media

Moleong, Lexy J. 2004. *Metode Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya

Nazir, Moh. 2003. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Nugroho, Riant D. 2003. *Kebijakan Publik Formulasi, Implementasi dan Evaluasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo

\_\_\_\_\_. 2009. *Public Policy Teori Kebijakan-Analisis Kebijakan-Proses Kebijakan, Perumusan, Implementasi, Evaluasi, Revisi, Risk Management dalam Kebijakan Publik, Kebijakan sebagai The Fifth Estate-Metode Penelitian Kebijakan (edisi revisi)*. Jakarta: Gramedia

Pasolong, Harbani. 2008. *Teori Administrasi Publik*. Bandung: Alfabeta

Sugiono. 2008. *Metode Penelitian Administrasi Dilengkapi Dengan Metode R&D*. Bandung: Alfabeta

- Suharto, Edi. 2005. *Analisis Kebijakan Publik Panduan Praktis Mengkaji Masalah Dan Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta
- Supriyanto, Budi. 2009. *Manajemen Tata Ruang*. Tangerang: Media Brilian
- Syafiie, Inu Kencana dkk. 1999. *Ilmu Administrasi Publik*. Jakarta: Rineka Cipta
- Tangkilisan, Hessel Nogi S. 2003. *Evaluasi Kebijakan Publik*. Yogyakarta: Balairung n Co
- Terry, George R. 2006. *Asas-asas Menejemen*. Bandung: PT. Alumni
- Thoha, Miftah. 2003. *Dimensi-dimensi Prima Ilmu Administrasi Negara*. Jakarta: Raja Grafindo Perkasa
- Wahab, Solichin Abdul. 2005. *Analisis Kebijaksanaan Dari Formulasi Ke Implementasi Kebijaksanaan Negara (edisi kedua)*. Jakarta: Bumi Aksara
- \_\_\_\_\_. 2008. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Malang: UMM Press