

**PERENCANAAN STRATEGIS KANTOR PERHUBUNGAN KABUPATEN
KLATEN**

**(STRATEGI SEKSI ANGKUTAN DALAM UPAYA PENINGKATAN
KUALITAS**

**PELAYANAN ANGKUTAN PEDESAAN DI KABUPATEN
KLATEN)**



SKRIPSI

Disusun Guna Melengkapi Tugas-Tugas dan Memenuhi

Syarat-Syarat untuk Mencapai Gelar Sarjana Sosial

Oleh:

JOKO TRI SISWANTO

D 0103078

**JURUSAN ILMU ADMINISTRASI
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS SEBELAS MARET
SURAKARTA**

2010

HALAMAN PERSETUJUAN

Disetujui Untuk Dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi

Fakultas Ilmu sosial dan Ilmu Politik

Universitas Sebelas Maret

Surakarta



Pembimbing

Dra Retno Suryawati, MSi

NIP.196001061987022001

HALAMAN PENGESAHAN

Telah Diuji dan disahkan oleh Panitia Penguji Skripsi

Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Universitas Sebelas Maret

Surakarta

Hari :

Tanggal :

1. **Dra. Sri Yuliani M.Si** ()
)

NIP. 196307301990032002

Ketua

2. **Drs Ali M.Si** ()
)

NIP. 195408301985031002

Sekretaris

3. **Dra. Retno Suryawati M.Si** ()
)

NIP. 196001061987022001

Penguji

Mengetahui
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Universitas Sebelas Maret

Surakarta
Dekan

Drs. H Supriyadi SN, SU
195301281981031001

MOTTO

Jagalah lima perkara sebelum datang lima perkara: masa mudamu sebelum datang masa tuamu, masa sehatmu sebelum datang sakitmu, masa kayamu sebelum masa miskinmu, masa senggarmu sebelum datang masa sempitmu, masa hidupmu sebelum masa matimu (H.R. Baihaqi dan Hakim)

Jangan pernah menyesal dengan kesalahan yang pernah kita buat, karena suatu saat kegagalan itu akan berguna ketika kita menghadapi masalah yang sama.



PERSEMBAHAN

Karya sederhana ini penulis persembahkan kepada:

♣ *Bapak: Terima kasih atas pelajaran hidup selama ini. Bahwa tanggung jawab adalah modal yang harus dimiliki setiap orang.*

♣ *Ibu: Terima kasih atas doa dan kasih sayang yang saya dapatkan selama ini. Semoga saya mampu menjadi anak yang*

bisa dibanggakan.

§ Kakak dan Adikku: Terima kasih atas dukungan yang diberikan selama ini.

§ Sahabatku Eri, Groban, Tmt, hendi dan Cahya terima kasih atas persahabatkan kita selama ini.

KATA PENGANTAR

Assalammu'alaikum Wr Wb

Alhamdulillah rabbil'alamin, segala puja dan puji syukur penulis panjatkan kepada kehadiran Allah SWT, atas segala karunia dan anugrah yang telah terlimpahkan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan judul “Perencanaan Strategis Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Dalam Meningkatkan Kualitas Pelayanan Angkutan Pedesaan di kabupaten Klaten.”

Penulis menyadari bahwa sejak awal sampai selesainya penulisan skripsi ini ntidak lepas dari bantuan, dorongan, dan bimbingan berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis menyampaikan penghargaan dan ucapan terima kasih kepada:

1. Ibu Dra Retno Suryawati, M.Si selaku pembimbing, yang senantiasa memberi bimbingan, arahan dan motivasi dengan sabar dan ikhlas sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.

2. Bapak Drs Ali M.Si, selaku pembimbing akademis, terima kasih atas bimbingan akademis yang telah diberikan selama ini.
3. Bapak Ir. Ahmad Wahyudi, MM selaku Kepala Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, yang telah memberikan ijin penelitian dalam rangka penyusunan skripsi ini.
4. Bapak H. Sugeng Widodo, SH, S.IP, MM selaku pegawai seksi angkutan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, terimakasih atas bantuan dan dukungan bagi penulisan penelitian ini.
5. Segenap karyawan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten yang telah memberikan bantuan, informasi dan semua hal yang penulis butuhkan demi kelancaran skripsi ini
6. Teman-teman kampus An'03 Eri, Groban, TMT, Bilal, Hendi. Terima kasih atas dukungan selama ini.
7. Teman-teman kost Arleen Priok, Panji, Gilang, Plur, Jokomon. Terima kasih atas pinjaman komputer, laptop, dan printernya.
8. Staff Perpustakaan FISIP UNS.
9. Staff Perpustakaan UNS.
10. Dan semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Akhir kata penulis menyadari skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan, oleh karena itu kritik dan saran yang menuju kearah perbaikan skripsi ini penulis perhatikan. Meskipun demikian, penulis berharap agar penelitian ini dapat dijadikan awal bagi penelitian

selanjutnya yang lebih mendalam dan dapat memberikan manfaat bagi siapapun yang membutuhkan.

Wassalamu'alaikum Wr Wb

Surakarta, Juli 2010

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
HALAMAN MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR.....	x
DAFTAR TABEL	xi
ABSTRAK	xii
BAB I PENDAHULUAN	1

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
E. Tinjauan Pustaka Dan Kerangka Pemikiran	12
1. Tinjauan Pustaka	12
2. Kerangka pemikiran	33
F. Metodologi Penelitian	36
1. Jenis Penelitian	36
2. Lokasi Penelitian	36
3. Jenis dan Sumber Data	36
4. Teknik Pengambilan Sampel	38
5. Teknik Pengumpulan Data	38
6. Validitas Data	39
7. Teknik Analisis Data	39
BAB II DESKRIPSI LOKASI	42
A. Gambaran Umum	42
1. Visi Misi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten	42
1) Visi	42
2) Misi	42
2. Letak Geografis Kabupaten Klaten	42
B. Sejarah Berdirinya Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten	45
C. Struktur Organisasi Dan Pembagian Kerja	45
D. Kedudukan, Tugas Pokok Dan Fungsi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten	54
D. Wewenang Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten	54
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	57
A. Analisa Faktor-faktor Lingkungan	58
1. Pengamatan Faktor Lingkungan	58
2. Identifikasi Faktor Lingkungan	71

B. Mengidentifikasi Isu Strategis.....	79
C. Strategi.....	84
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	88
A. Kesimpulan	88
B. Saran	90
DAFTAR PUSTAKA	92
LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Proses Perencanaan Strategis.....	17
Gambar 1.2 Tabel Analisis SWOT.....	20
Gambar 1.3 Tes Litmus Untuk Isu-Isu Strategis	24
Gambar 1.4 Segitiga Pelayanan (Service Triangel).....	31
Gambar 1.5 Kerangka Pemikiran	35
Gambar 1.6 Model Analisa Data Interaktif	36
Gambar 2.1 Bagan Organisasi Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten	48



DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Daftar Pengusaha Angkutan dan Jumlah Kendaraan	4
Tabel 1.2 Angkuta yang berpangkal di Terminal Pasar Klaten.....	6
Tabel 1.3 Angkuta yang berpangkal di Dutayasa Delanggu	6
Tabel 1.4 Angkuta yang berpangkal di terminal Penggung	7
Tabel 1.5 Angkuta yang berpangkal di Prambanan.....	7
Tabel 1.6 Angkuta yang berpangkal di Puluh watu.....	7

Tabel 3.1 Pegawai Menurut Kepangkatan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Tahun 2010	54
Tabel 3.2 Klasifikasi PNS KPKK Berdasarkan Tingkat Pendidikan Formal	55
Tabel 3.3 Inventaris Sarana dan Prasarana KPKK.....	59
Tabel 3.4 Matriks Analisis SWOT	73
Tabel 3.6 Matriks Isu Strategis	77

ABSTRAK

Joko Tri Siswanto, D0103078. *Perencanaan Strategis Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Dalam Meningkatkan Pelayanan Angkutan Pedesaan di Kabupaten Klaten.* SKRIPSI. Jurusan Ilmu Administrasi. Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sebelas Maret. Surakarta. 2010.

Angkutan pedesaan yang aman, nyaman, tertib, lancar dan merata menjadi idaman bagi masyarakat. Namun pada kenyataannya hal ini belum terwujud sesuai yang diharapkan oleh masyarakat. Mulai dari kualitas angkuta yang rendah, lamanya perjalanan yang harus dilalui, sampai dengan terbatasnya jalur angkutan menyebabkan keenganan masyarakat untuk menggunakan jasa angkutan pedesaan. Untuk itu diperlukan upaya dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten agar kualitas pelayanan dari angkutan pedesaan bisa meningkat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perencanaan strategis di Kantor perhubungan kabupaten Klaten dalam meningkatkan kualitas pelayanan angkutan pedesaan di kabupaten Klaten.

Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif kualitatif dengan mengambil lokasi penelitian di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Teknik pengambilan sampel dilakukan dengan menggunakan *purposive sampling*, dimana data dicari dengan bersumber pada orang-orang yang dianggap mengetahui permasalahannya. Data dikumpulkan dari wawancara, observasi dan dokumentasi. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan tehnik analisa data

interaktif, yaitu proses analisa data melalui empat tahap yakni pengumpulan data, reduksi data, sajian data, dan penarikan kesimpulan. Untuk menjamin validitas data digunakan teknik *triangulasi*.

Dari penelitian ini ditemukan faktor-faktor lingkungan organisasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dengan mengidentifikasi faktor-faktor lingkungan tersebut maka diperoleh beberapa faktor yang dapat diidentifikasi sebagai kekuatan (kualitas dan kuantitas pegawai yang memadai, sarana dan prasarana yang memadai, hubungan antar pegawai dan pegawai dengan pimpinan yang terjalin baik), Kelemahan (belum maksimalnya komitmen pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, kurangnya sosialisasi tertib berlalu-lintas), Peluang (terjalin kerjasama yang baik dengan instansi lain, banyaknya PO resmi yang beroperasi) dan ancaman (banyaknya angkutan plat hitam yang beroperasi, kualitas angkutan yang masih buruk, kesadaran para supir yang masih rendah, masih belum meratanya angkutan pedesaan). Dari faktor internal dan eksternal tadi penulis mengidentifikasi dengan menggunakan analisis SWOT dimana diperoleh beberapa isu antara lain perbaikan manajemen transportasi, pengurangan biaya administrasi, penertiban angkutan liar, mengintensifkan program sosialisasi tertib berlalu-lintas, pembuatan sistem informasi tertib berlalu-lintas yang mudah diakses masyarakat, pembuatan standarisasi kelayakan angkutan, pemberian pembinaan pegawai, dan peningkatan hubungan dengan pihak keprofesionalan dan organisasi. Untuk mengatasi isu-isu tersebut penulis membuat strategi-strategi antara lain dengan memperbaiki manajemen transportasi, mengurangi biaya administrasi, menertibkan angkutan liar dan mengintensifkan sosialisasi tertib berlalu-lintas.

ABSTRACT

Joko Tris Siswanto, D0103078. Strategic Planning of Office of Transportation District of Klaten in Developing Rural Transport Services in Klaten district. Thesis. Department of Administrative Sciences. Faculty of Social and Political Sciences University Eleven in March. Surakarta. 2010.

Rural transport is safe, comfortable, orderly, smooth and flatten a craving for society. But in reality this has not materialized as expected by the community. Starting from a low rural transport quality, the length of the journey that must be passed, to the limited public transportation routes cause hesitations were set aside for the use of rural transport services. For that effort is required from the Klaten District Transport Office to the service quality of rural transport can be increased. The purpose of this research is to determine strategic planning in Klaten district transport office in improving the quality of rural transport services in the district of Klaten.

This study is a descriptive qualitative research takes place in the Klaten district Transportation Office. The sampling technique is done by using purposive

sampling, where the data sought by the people based on who is considered to know of the problem. Data collected from interviews, observation and documentation. This research used a qualitative descriptive method with an interactive data analysis techniques, namely data analysis process through four stages namely data collection, data reduction, data display, and conclusion. To ensure the validity of data used triangulation techniques.

From this research note the organization of environmental factors of Transportation Office of Klaten regency. By identifying the environmental factors are then obtained by several factors that can be identified as the strength (quality and quantity of adequate personnel, adequate facilities and infrastructure, relationships between employers and employees with a leader who has run properly), weakness (not yet civil commitment maximal Transport Office Klaten district, lack of socialization orderly passed-cross), Opportunity (knit good cooperation with other agencies, which operate many official PO) and threats (the number of black plate that operates transportation, quality of transport which is still bad, the awareness of drivers who still low, rural transport is still uneven). From internal and external factors identified by earlier authors using SWOT analysis which resulted in several issues, among others, improvement of transportation management, administrative cost reduction, control of illegal transportation, intensive socialization program passed the traffic orderly, creating an orderly system of information-cross pass that is easily accessible community transportation feasibility of manufacturing standardization, provision of coaching staff, and improving relationships with the keposian and Organda. To overcome these issues the author makes such strategies to improve transportation management, reduce administrative costs, straighten up and intensify the transport of wild-socialization orderly traffic passed.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Pembangunan merupakan suatu proses perubahan di segala bidang kehidupan yang dilakukan secara sengaja berdasarkan suatu rencana tertentu. Pembangunan nasional di Indonesia, misalnya, merupakan suatu proses perubahan yang dilakukan

berdasarkan rencana tertentu dengan sengaja dan memang dikehendaki, baik oleh pemerintah yang menjadi pelopor pembangunan maupun masyarakat. Proses pembangunan terutama yang bertujuan untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat baik secara sepirtual maupun material. Hal ini sesuai dengan tujuan pembangunan Indonesia yang tertuang dalam Pembukaan UUD 1945 alinea 4 :

“... melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian dunia, dan keadilan sosial”.

Tujuan nasional itu kemudian dijabarkan dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) berupa suatu upaya sadar yang dilakukan secara berencana, menyeluruh, terpadu, terarah, dan berlanjut secara merata di seluruh wilayah Negara untuk kepentingan masyarakat. Pembangunan nasional juga harus mampu menyentuh sisi-sisi terjauh dari aspek kehidupan masyarakat serta hasil-hasilnya harus benar-benar dapat dirasakan oleh seluruh rakyat sebagai perbaikan taraf hidup yang berkeadilan social sesuai dengan cita-cita dan tujuan bangsa.

Upaya yang terpadu, terencana serta terarah yang dimaksudkan untuk lebih mengefektifkan upaya nyata mewujudkan kesejahteraan masyarakat dan yang paling penting adalah untuk meningkatkan pemerataan pendapatan dan pemerataan hasil pembangunan. Hal ini memerlukan adanya sarana pendukung berupa alat transportasi, supaya arus lalu lintas barang dan jasa semakin lancar.

Alat transportasi khususnya angkutan jalan raya memegang peranan penting untuk memperlancar pembangunan masyarakat antara satu daerah dengan daerah

lain, karena angkutan jalan raya ini penting bagi perkembangan politik, sosial dan ekonomi. Salah satu angkutan jalan raya yang juga mengambil peranan penting hampir di setiap daerah di Indonesia adalah angkutan pedesaan. Angkutan pedesaan sangat berpengaruh pada pertumbuhan ekonomi mikro yang menjadi pondasi bagi pertumbuhan Indonesia secara keseluruhan. Dengan efisiensi transportasi di pedesaan akan sangat berpengaruh terhadap harga komoditas pertanian yang notabeneanya terpusat di pedesaan.

Di Kabupaten Klaten sendiri angkutan pedesaan dilayani oleh 2 jenis angkutan yaitu :

1. Angkutan pedesaan jenis bus dengan kapasitas 24-32 tempat duduk terdapat 6 (enam) jalur trayek dengan jumlah armada 45 (empat puluh lima) kendaraan
2. Angkutan pedesaan jenis bus kapasitas 12-16 tempat duduk terdapat 32 (tiga puluh dua) jalur trayek dengan jumlah armada 290 (dua ratus sembilan puluh) kendaraan termasuk angkutan terdapat 186 (seratus delapan puluh enam) kendaraan tersebar pada 24 trayek

Namun kualitas infrastruktur transportasi yang sekarang ada di pedesaan dirasa masih belum sempurna. Hal tersebut menyebabkan terhambatnya investasi di daerah dan secara langsung maupun tidak langsung mengakibatkan tingginya harga komoditas di daerah. Kelemahan infrastruktur pedesaan menimbulkan dampak negatif terhadap perekonomian. Pola pendistribusian yang tidak lancar menyebabkan tingginya nilai produksi. Hasil produksi daerah menjadi mahal, namun penerimaan dari hasil tersebut tak sebanding dengan usaha yang dilakukan. Padahal menurut Masyarakat Transportasi

Indonesia (MTI) bahwa kontribusi transportasi terhadap harga komoditas pertanian mencapai 20%. Namun sayangnya transportasi daerah yang sebagian besar menjadi sarana pengangkutan komoditas pertanian kurang diperhatikan.

Selain itu pelayanan dari sistem transportasi di pedesaan, yang dalam hal ini angkutan pedesaan dirasa masih kurang baik. Efisiensi menjadi kendala tersendiri yang dirasakan oleh masyarakat pedesaan. Terbatasnya jalur trayek yang ada menyebabkan masyarakat pedesaan harus menempuh jarak yang lebih panjang dari yang seharusnya bisa ditempuh. Hal ini berakibat pada mahal biaya yang dikeluarkan untuk bisa menggunakan jasa transportasi di pedesaan. Dengan tingginya nilai produksi otomatis akan menyebabkan mahal harga komoditas di pedesaan.

Di Kabupaten Klaten terdapat 45 pengusaha angkuta dengan berbagai trayek yang tersebar di 30 ruas jalan di Klaten. Untuk jelasnya bisa dilihat pada tabel berikut :

Tabel 1.1

Daftar Pengusaha Angkutan dan Jumlah Kendaraan

NO	PO (PERUSAHAAN OTOBUS)	JUMLAH KENDARAAN	
		24-32 TEMPAT DUDUK (ARMADA)	12-16 TEMPAT DUDUK (ARMADA)
1	SONTO PUTRO	16	-
2	MARTHA PUTRA	12	7
3	BESI TUA	5	3

4	PERDANA INDAH	5	-
5	SON AJI	2	4
6	SUDARSONO	-	2
7	BUDI RAHAYU	-	10
8	PUTRA LUMAYAN	-	4
9	MORO ASIH	-	3
10	SIDODADI	-	4
11	SINAR NULIA	-	8
12	WAHYU UTOMO	-	20
13	WAHYU	-	3
14	CANDRA KASIH	-	4
15	SADAR	-	4
16	BUDI MULIA	-	2
17	KERTO WAHONO	-	3
18	SASONGKO	-	2
19	DUA BERLIAN	-	20
20	PANDANARAN	-	2
21	SERBA USAHA	-	1
22	SEHATI	-	3
23	DADI AGUNG	-	12
24	RIMBA BUJANG	-	1
25	DADI MULYA	-	7
26	RIZKI	-	5
27	AGUNG LAKSONO	-	2

28	LARE DUSUN	-	4
29	MAWAR INDAH	-	1
30	LANCAR JAYA	-	6
31	A 3	-	1
32	SUMBER HASIL	-	1
33	WIJAYA	-	6
34	SEDYO MULYO	-	3
35	ANDI BINTORO	-	2
36	SUMBER HIDUP	-	2
37	KLATEN INDAH	-	1
38	SARI ENGGAL	-	1
39	4 M	-	1
40	KURNIA JATI	-	1
41	W B S	-	1
42	BERKAH RIA	-	1
43	WAHYU MUDO	-	1
44	MODERN	-	3
45	KOPERASI REMAJA	-	25
46	KOPDAYA	-	63
47	RAJAWALI	-	27
48	PUTRA JAYA UTAMA	5	-
	JUMLAH	45	290

Sumber : Seksi angkutan Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten

Dalam tabel diatas dapat diketahui berapa banyak angkuta yang beroperasi di Kabupaten Klaten. Dalam perkembangannya jumlah angkuta yang masuk kategori angkutan pedesaan berkurang. Hal ini dikarenakan pada sejumlah jalur trayek berubah menjadi Angkutan Antar Kota Dalam Propinsi. Yang dalam hal ini tidak termasuk dalam lingkup penelitian ini. Perubahan ini terjadi pada trayek Bendogantungan-Penggung-Nglanjur-Pakis-Jongke dimana pada jalur ini terdapat 70 armada bus berkapasitas 12-16. Sehingga jumlah angkuta bis berkapasitas 12-16 menyusut menjadi 220.

Dari banyaknya PO (Perusahaan Otobus) yang beroperasi di Kabupaten Klaten diharap bisa dimanfaatkan oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten agar mampu memenuhi kebutuhan masyarakat untuk mobilitas. Tinggal bagaimana Kantor Perhubungan mampu mengelola sumber daya yang ada tadi. Manajemen dari Kantor perhubungan sangat diperlukan agar sumber daya yang ada ini mampu dimanfaatkan semaksimal mungkin.

Selain jenis bus yang melayani rute di pedesaan, juga terdapat jenis kendaraan yang berkapasitas 12 tempat duduk, yang biasa di sebut angkuta. Untuk lebih jelas bisa dilihat dalam tabel berikut ini :

Tabel 1.2

Angkuta yang berpangkal di Terminal Pasar Klaten

NO	TRAYEK	JALUR	JUMLAH KENDARAAN
1	Klaten-Kragunan-Srowot	Jalur IA	8
2	Klaten-Ngrupit-Beteng-Temuireng	Jalur IB	7

3	Klaten-Perumda-RSI-Karanganom	Jalur IC	10
4	Klaten-Kalikotes-Cawas	Jalur ID	10
5	Klaten-Ngalas-Wedi-Canan-Pasar Balong	Jalur IE	8
6	Klaten-Jatinom-Penggung	Jalur IF	16
7	Klaten-Sabranglor-Palar-Pedan	Jalur IG	10
8	Klaten-Jimbung-Bayat	Jalur IH	10
9	Klaten-Gayamprit-Karangnongko-Puluhwatu	Jalur II	7
10	Klaten-Karangnongko-Dompyongan-Tegalmas	Jalur IJ	9
11	Klaten-Bendogantungan-SPK-Wedi-Gembol	Jalur IK	8
12	Klaten-Mayungan-Jolotundo-Jatinom-T.ireng	Jalur IL	8
13	Klaten-Srago-Warungapung	Jalur IM	8
		JUMLAH	117

Sumber : Seksi angkutan Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten

Tabel 1.3

Angkuta yang berpangkal di Dutayasa Delanggu

NO	TRAYEK	JALUR	JUMLAH KENDARAAN
1	Delanggu-Kepoh-Tanjung-Serenan	Jalur IIA	10

2	Delanggu-Tulung-Maduhun	Jalur IIB1	6
3	Delanggu-Kepabron-Tulung-Maduhan	Jalur IIB2	2
4	Delanggu-Juwiring-Pedan-Karangdowo	Jalur IIC	10
5	Delanggu-Sribit-Jatinom-Gabus	Jalur IIE	8
6	Delanggu-Mrisen-Gunting-Sidowayah-P.Cipluk	Jalur IIF	6
		JUMLAH	42

Sumber : Seksi angkutan Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten

Tabel 1.4

Angkuta yang berpangkal di terminal Penggung

NO	TRAYEK	JALUR	JUMLAH KENDARAAN
1	Penggung-Ceper-Troketon-Gebyok	Jalur IIIA	4
2	Penggung-ceper-Troketon-Kalikotes-Bayat	Jalur IIIB	6

Sumber : Seksi angkutan Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten

Tabel 1.5

Angkuta yang berpangkal di Prambanan

NO	TRAYEK	JALUR	JUMLAH KENDARAAN
1	Prambanan-Ps.Pentung-Dompyongan-T.mas	Jalur IVA	4

2	Prambanan-Geneng- Panggil-Jabung-Ngering-Srowot- Tegalmas	Jalur IVB	5
---	---	--------------	---

Sumber : Seksi angkutan Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten

Tabel 1.6

Angkuta yang berpangkal di Puluh watu

NO	TRAYEK	JALUR	JUMLAH KENDARAAN
1	Pasar Puluhwatu-Beteng- SMP N 1 Jatinom- Gabu- Krajan_ngangkruk	Jalur VA	8

Sumber : Seksi angkutan Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten

Dari tabel diatas kita dapat melihat banyaknya jumlah angkuta yang beroperasi beserta jalur trayeknya. Angkuta menjadi satu-satunya angkutan pedesaan yang melewati jalur-jalur pingiran, dalam artian daerah-daerah pingiran yang bukan menjadi jalan utama namun juga penting dalam mobilitas masyarakat pedesaan. Daerah pingiran yang sebelumnya sama sekali tidak dilewati oleh bus-bus yang berkapasitas lebih besar bisa dilalui oleh jens angkutan ini. Namun permasalahan yang ada adalah belum meratanya jalur angkuta ini. Masih banyak jalan yang belum dilalui oleh angkuta ini. Walaupun jalan tersebut merupakan jalan utama bagi masyarakat daerah tersebut.

Selain itu pengguna angkutan pedesaan ini juga tidak mendapatkan kepastian waktu untuk bisa menggunakan jasa ini. Hal ini tak lepas dari kurang meratanya jalur trayek yang ada, yang menyebabkan jumlah armada yang beroperasi di jalur tersebut menjadi sangat terbatas. Selain itu tidak semua armada dioperasikan oleh masing-masing PO, karena biaya operasional yang kurang sebanding dengan pendapatan.

Makin banyaknya jumlah kendaraan pribadi menjadi faktor pemicu menurunnya pengguna jasa transportasi ini. Beralihnya kecenderungan menggunakan kendaraan pribadi juga tak lepas dari rasa ketidakpercayaan terhadap sistem transportasi umum yang ada.

Banyaknya angkutan gelap berplat hitam yang beroperasi juga berdampak negatif. Hal ini sangat merugikan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dan juga masyarakat pengguna jasa angkutan itu sendiri. Hal ini dikarenakan angkutan ini tidak memiliki landasan hukum yang legal. Dengan istilah lain bahwa angkutan ini adalah ilegal, sehingga tidak ada jaminan keselamatan yang bisa diberikan pada pengguna jasa ini. Pada jalur-jalur padat banyak beroperasi jenis angkutan ini.

Fenomena seperti ini sudah barang tentu membutuhkan penanganan serius dari pemerintah daerah sebagai regulator yang memberikan bimbingan, pengaturan, dan pembinaan sehingga angkutan di pedesaan dapat diselenggarakan secara tertib, teratur, nyaman, berhasil guna dan berdaya guna bagi masyarakat pedesaan. Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten yang berkedudukan kabupaten sebagai kepanjangan tangan dari pemerintah mempunyai peranan penting dalam pembinaan pelaku transportasi pedesaan agar bisa meningkatkan kualitasnya.

Dalam Peraturan Daerah Kabupaten Klaten No 24 tahun 2001 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tatakerja Kantor Perhubungan. Sebagai kesatuan kerja yang membantu bupati dalam memberikan pelayanan masyarakat di bidang Perhubungan baik sarana prasarana perhubungan maupun operasional angkutan umum yang sangat dibutuhkan di seluruh pelosok desa dan kecamatan

wilayah Kabupaten Klaten, maka diperlukan suatu perencanaan dengan matang yang diharapkan lebih tepat guna dan tepat sasaran.

Begitu pentingnya peran dari Kantor Perhubungan dalam penataan sistem angkutan untuk menunjang usaha pemerataan pendapatan dan pemeratan hasil pembangunan serta didukung kenyataan bahwa :

1. Semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat pedesaan di Kabupaten Klaten akan angkutan umum yang terjangkau.
2. Belum meratanya pelayanan angkutan penumpang umum di wilayah Kabupaten Klaten, dalam artian masih banyak daerah-daerah yang belum dihubungkan dengan pusat-pusat kegiatan di Kabupaten Klaten.
3. Belum maksimalnya pelayanan yang diberikan oleh pihak pemilik jasa angkutan umum, yang menjadi tugas bagi Kantor Perhubungan untuk memberikan penyuluhan bagi penyedia jasa transportasi ini.

Melihat banyaknya kendala baik itu dari dalam maupun diluar tubuh Kantor Perhubungan semisal banyaknya angkutan gelap yang beroperasi. Karena hal ini sangat merugikan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dan juga masyarakat. Tak ada landasan hukum yang legal menyebabkan angkutan ini sangat merugikan banyak pihak. Selain ancaman-ancaman dari luar maupun dalam tubuh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten menggunakan kekuatan maupun peluang yang dimiliki. Kualitas jalan sudah dibenahi agar menambah kenyamanan dalam berkendara. Selain itu banyaknya PO resmi yang beroperasi diharap mampu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam bepergian maupun bekerja. Untuk itu diperlukan suatu perencanaan strategis yang mampu memanfaatkan kekuatan dari Kantor Perhubungan dan juga peluang

dukungan dari pihak yang diluar Kantor Perhubungan tadi. Dengan perencanaan strategis diharapkan bisa menemukan solusi yang paling efektif dan efisien dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi pedesaan.

Untuk itulah, maka diperlukan suatu strategi yang didasarkan pada manajemen strategis guna lebih mengoptimalkan potensi yang ada. Dalam suatu perencanaan strategis, organisasi menetapkan garis besar tindakan yang akan diambil dalam kurun waktu tertentu ke depan. Berapa lama waktu yang akan dicapai tentu amat bervariasi. Hal ini cukup masuk akal karena perubahan yang terjadi sangat sulit diterka arahnya. Masing-masing perubahan saling terkait sehingga perkiraan terjauh yang dapat diduga menjadi sangat terbatas.

Karena alasan-alasan tadi penulis tertarik untuk meneliti Perencanaan Strategis Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Dalam Peningkatan Pelayanan Angkutan Pedesaan Di Kabupaten Klaten.

B. Perumusan masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang sudah dikemukakan di muka, maka penulis ingin merumuskan masalah yaitu sebagai berikut :

“Bagaimana perencanaan strategis di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten khususnya strategi seksi angkutan pedesaan dalam upaya peningkatan kualitas pelayanannya ?”

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui perencanaan strategis di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam meningkatkan kualitas pelayanan angkutan pedesaan.

D. MANFAAT PENELITIAN

1. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberi masukan bagi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam peningkatan kualitas angkutan.
2. Menambah pengetahuan penulis mengenai mekanisme angkutan pedesaan.
3. Penelitian ini diharapkan dapat dijadikan referensi bagi peneliti yang lain

E. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA PEMIKIRAN

TINJAUAN PUSTAKA

1. Perencanaan Strategis

- a. Pengertian Perencanaan Strategis

Sebelum sampai pada perencanaan strategis, terlebih dahulu penulis menjelaskan konsep perencanaan dan konsep strategi.

Winardi dalam bukunya “Asas-Asas Manajemen”, menyatakan :

Perencanaan dapat dianggap sebagai suatu kumpulan keputusan-keputusan, dalam hubungan mana perencanaan tersebut dianggap sebagai tindakan mempersiapkan tindakan-tindakan untuk masa yang akan datang dengan jalan membuat keputusan-keputusan sekarang. (1983:149)

Strategi sangat penting untuk menentukan kesuksesan organisasi, sehingga inilah alasan mempelajari strategi menjadi sangat bermanfaat dan menjanjikan.

Menurut Mudrajat Kuncoro dalam bukunya “Strategi Bagaimana Meraih Keunggulan Kompetitif” memberikan konsep strategi mengutip dari pendapat Chandler sebagai berikut :

“... penentuan tujuan dan sasaran jangka panjang perusahaan, diterapkannya aksi dan alokasi sumber daya yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan.” (2005:1)

Asep Nurjaman dan Krisno Hadi dalam bukunya “Organisasi dan Manajemen Pemerintahan”, menjelaskan fungsi strategi seperti yang dikutip oleh Allison sebagai berikut :

Fungsi Strategi ada dua yaitu :

1. Menentukan orientasi dan prioritas (atas dasar estimasi lingkungan eksternal dan kapaistas organisasi)
 2. Merumuskan rencana operasional dalam pencapaian tujuan-tujuan ini.
- (2002:33)

Dari dua pengertian diatas yaitu perencanaan dan strategi maka dapat dijelaskan lebih lanjut mengenai pengertian perencanaan strategis. Perencanaan strategis memang akhir-akhir ini dianggap menjadi model baru dalam perencanaan. Pendekatan perencanaan yang awalnya diyakini sebagai ilmu nya kaum militer tersebut, selanjutnya diterapkan pada organisasi ataupun perusahaan bisnis.

Hal ini diungkapkan oleh Quin dan Bracker seperti yang dikutip oleh John M. Bryson sebagai berikut :

Perencanaan strategis dalam sektor publik terutama diterapkan untuk tujuan militer dan praktik penyelenggaraan negara (*statecraft*) dalam skala yang sangat besar. (2001:5)

Mengikuti Olsen dan Eadie seperti yang dikutip oleh John M. Bryson mendefinisikan perencanaan strategis sebagai berikut :

Perencanaan strategis sebagai upaya yang didisiplinkan untuk membuat keputusan dan tindakan penting yang membentuk dan memandu bagaimana menjadi organisasi (atau entitas lainnya) dan mengapa organisasi mengerjakan hal seperti itu. (2001 : 4-5)

Sementara itu J. Salusu dalam bukunya “Pengambilan Keputusan Strategik untuk Organisasi Publik dan Organisasi Nonprofit” memberikan definisi perencanaan strategis sebagai berikut :

Perencanaan strategis adalah suatu kerangka berpikir logis yang menetapkan dimana Anda berada, kemana Anda akan pergi, dan bagaimana Anda bisa sampai di sana. (1996:501)

Dalam jounal *international Strategies for Virtual Learning and E Entrepreneurship in Higher Education Strategic planning is needed to*

move an organization from its present position to a desirable but uncertain future position. The strategic plan is a description of the route described by the mission to a desirable future position described by the vision (Wheale, 1991; West-Burnham, 1994). The strategic plan is a holistic description of how an organisation adapts to its environment and develops its activities for a better future. Dimana dijelaskan bahwa perencanaan strategis adalah penjelasan tentang bagaimana organisasi beradaptasi dengan lingkungan dan berkembang untuk kemajuan yang lebih baik.

Dari beberapa pengertian diatas, maka dapat ditarik kesimpulan, bahwa perencanaan strategis dapat dipandang sebagai suatu proses yang dapat digunakan oleh para pemimpin untuk membayangkan, memvisualisasikan masa depan organisasi pemerintahannya, kemudian mengembangkan struktur, staf, prosedur, operasionalisasi, serta pengendalian sehingga secara gemilang mampu mencapai masa depan yang diinginkan itu.

b. Manfaat Perencanaan Strategis

Dalam mempelajari suatu manajemen, tanpa ragu kita pasti meyakini bahwa perencanaan itu mempunyai manfaat bagi suatu organisasi. Oleh karenanya perencanaan strategis masih memiliki nilai tambah dibanding dengan perencanaan biasa. Hal ini dikarenakan dalam perencanaan strategis suatu perencanaan itu didasarkan atas visi dan misi strategis yang jelas. Visi dan misi strategis itu sendiri mampu mengendalikan arah perencanaan yang baik. (J.Salusu, 1996:509-510)

Strategic planning clearly defines the purpose of the organization and establishes realistic goals and objectives consistent with that mission in a defined time frame within the organization's capacity for implementation. It communicates those goals and objectives to the organization's constituents. Strategic planning ensures the most effective use is made of the organization's resources by focusing the resources on the key priorities. (Strategic Planning journal international, 2008:934). Maksudnya bahwa perencanaan strategis mampu menggambarkan secara jelas visi dari organisasi dan misi dari organisasi. Perencanaan strategis sangat efektif dalam memanfaatkan sumber daya yang dimiliki oleh suatu organisasi dengan cara memfokuskan sumber daya yang ada pada hal-hal yang penting.

Menurut Winardi dalam bukunya "Asas-Asas Manajemen", perencanaan strategis mempunyai beberapa manfaat bagi suatu organisasi. Manfaat itu adalah sebagai berikut :

1. Membantu menghadapi kejadian-kejadian masa yang akan datang.
2. Memberikan kesempatan sebelumnya untuk memperbaiki kesalahan-kesalahan yang tidak dapat dihindari.
3. Membantu membuat keputusan-keputusan mengenai hal-hal yang tepat, pada waktu yang tepat.
4. Memusatkan perhatian pada tindakan-tindakan yang harus dilakukan guna "membentuk" masa yang akan datang seperti yang diinginkan.

(1983:152)

b. Proses Perencanaan Strategis

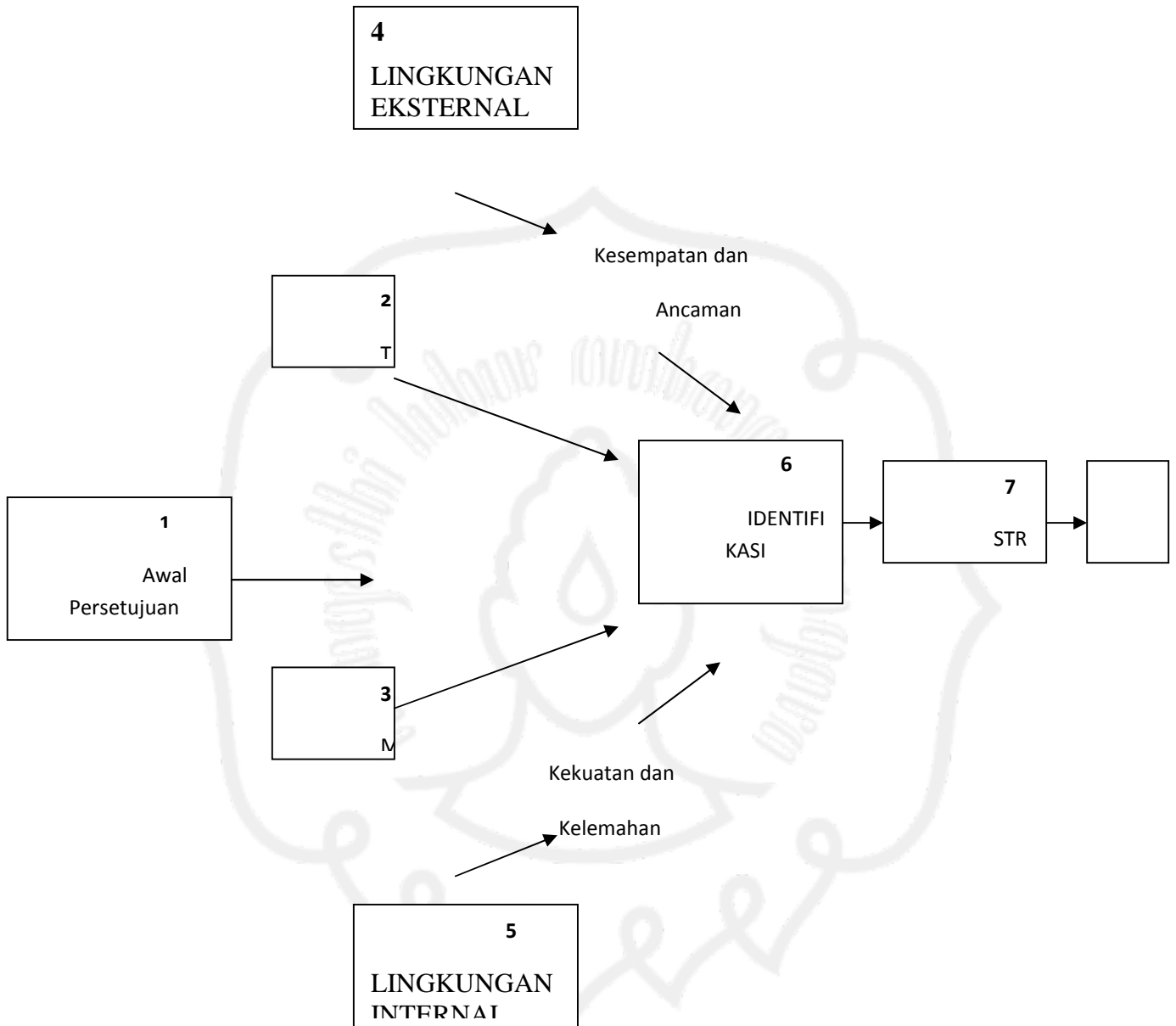
Menurut John M. Bryson dalam bukunya “Perencanaan Strategis Bagi Organisasi Sosial”, proses perencanaan strategis terdiri dari proses delapan langkah. Langkah – langkah tersebut adalah :

1. Memprakarsai dan menyepakati proses perencanaan strategis
 2. Mengidentifikasi mandat organisasi
 3. Memperjelas misi dan nilai – nilai organisasi
 4. Menilai lingkungan eksternal : peluang dan ancaman
 5. Menilai lingkungan internal : kekuatan dan kelemahan
 6. Mengidentifikasi isu strategis yang dihadapi organisasi
 7. Merumuskan strategi untuk mengelola isu
 8. Menciptakan visi organisasi yang efektif bagi masa depan.
- (2001 : 55)

Delapan langkah diatas mengarah pada tindakan, hasil, dan evaluasi. Ditekankan juga bahwa tindakan, hasil, dan penilaian evaluatif harus muncul di tiap-tiap langkah dalam proses. Dengan kata lain, implementasi dan evaluasi tidak harus menunggu hingga akhir, tetapi harus menjadi bagian yang menyatu dari proses dan terus-menerus.

Konsep delapan langkah perencanaan strategis diatas dapat digambarkan sebagai berikut :

Gambar 1.1 Proses Perencanaan Strategis



Sumber : Proses Perencanaan Strategis Bryson (2001 : 58-59)

Berdasarkan teori-teori mengenai delapan langkah dalam proses perencanaan strategis diatas, penulis dalam penelitian ini memfokuskan pada langkah-langkah sebagai berikut, yaitu :

1. Analisa faktor lingkungan Internal dan Eksternal (*langkah 4 dan langkah 5*)
2. Identifikasi isu – isu Strategis (*langkah 6*)
3. Merumuskan Strategi untuk mengelola Isu (*langkah 7*)

Hal ini dikarenakan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten telah memiliki visi dan misi. Sehingga penulis menggunakan visi dan misi yang telah ada.

Langkah 1. Analisa Faktor Lingkungan internal dan eksternal

sebagai analisis lingkungan internal dan eksternal atau biasa disebut sebagai analisis SWOT dapat diartikan sebagai menilai kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman (SWOT). Tujuannya adalah menyediakan informasi tentang kekuatan dan kelemahan internal organisasi sehubungan dengan peluang dan ancaman eksternal yang dihadapinya.

Analisis SWOT biasa digunakan untuk mengevaluasi kesempatan dan tantangan di lingkungan bisnis maupun pada lingkungan internal perusahaan. Pimpinan menggunakan SWOT untuk mendorong refleksi diri dan diskusi kelompok tentang bagaimana mengembangkan perusahaan dan posisinya untuk mencapai sukses. (Mudrajad Kuncoro, 2005:51)

Menurut Freddy Rangkuti dalam bukunya “Analisis SWOT : Teknik Membedah Kasus Bisnis”, menjelaskan pengertian analisis SWOT sebagai berikut :

Analisis lingkungan adalah identifikasi berbagai faktor secara sistematis untuk merumuskan strategi perusahaan.(2001 : 18)

Analisis itu didasarkan pada logika yang dapat memaksimalkan kekuatan (*Strenght*) dan peluang (*Opportunities*), namun secara bersamaan dapat meminimalkan kelemahan (*Weakness*) dan ancaman (*Threats*). Lebih lanjut analisis SWOT dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Kekuatan (Strenght)

Merupakan kompetensi khusus yang terdapat di dalam organisasi yang menjadi keunggulan komparatif organisasi tersebut.

2. Kelemahan (Weakness)

Adalah keterbatasan atau kekurangan dalam hal sumber daya, ketrampilan, dan kemampuan yang menjadi penghalang serius bagi pertumbuhan organisasi.

3. Peluang (Opportunities)

Adalah berbagai situasi lingkungan yang menguntungkan dan mendukung bagi pertumbuhan organisasi.

4. Ancaman (Threats)

Adalah berbagai kondisi lingkungan yang tidak menguntungkan bagi pertumbuhan organisasi.

"SWOT" adalah akronim dari Strength (kekuatan), Weaknesses (kelemahan), Oportunities (peluang), Threat (ancaman). Dalam proses perencanaan strategis model Bryson, langkah 4 dan langkah 5 mengarsip peluang dan ancaman eksternal maupun kekuatan dan kelemahan internal. Dari hasil penilaian tersebut akan menjadi wahana untuk mengidentifikasi isu-isu strategis, sebab isu strategis berkenaan dengan bagaimana organisasi (di dalam) berhubungan dengan lingkungan yang lebih besar (di luar) dimana organisasi menjadi penghuni.

Manfaat menggunakan analisis SWOT adalah : *pertama*, membantu berfikir logis para pengambil keputusan kunci, yaitu dalam memilih alternatif strategis. *Kedua*, dengan pendekatan ini akan diperoleh gambaran mengenai posisi organisasi yaitu dengan melihat perbandingan antara kekuatan dan peluang yang dimiliki juga kelemahan dan ancaman di masa depan. Perbandingan ini akan memunculkan empat pola dan strategi yang dapat menjadi alternatif bagi organisasi, yang dapat dilihat pada gambar berikut :

Gambar 1.2 Tabel Analisis SWOT

Eksternal	Peluang	Ancaman
/	1. 2. dst	1. 2. dst

Internal		
Kekuatan: 1. 2. dst	I. Strategi (SO) Memanfaatkan kekuatan untuk meraih peluang	II. Strategi (ST) Memanfaatkan kekuatan untuk menghadapi ancaman
Kelemahan 1. 2. dst	III. Strategi (WO) Memperbaiki internal untuk meraih peluang	IV. Strategi (WT) Memperbaiki internal sambil menghindari ancaman

Sumber: Husein Umar, 2001 : 228

Gambar 1.2 menunjukkan bahwa situasi yang paling diharapkan adalah Sel. 1 karena organisasi memiliki peluang dan kekuatan yang mendorong pemanfaatan berbagai peluang tersebut. Dan strategi yang tepat adalah strategi pertumbuhan. Sebaliknya adalah pada sel.4 adalah kondisi yang paling buruk dimana harus menghadapi tantangan lingkungan namun diwaktu yang sama dilanda kelemahan internal. Dalam keadaan ini strategi yang tepat adalah defensif, yaitu dengan mengurangi atau merubah kegiatan. Pada sel.2 disaru sisi kekuatan lembaga menguat namun kondisi lingkungan tidak menguntungkan. Strategi yang tepat adalah dengan diversifikasi, yaitu memanfaatkan kekuatan yang dimiliki sekarang untuk membuka peluang di masa depan. Untuk sel.3 dengan kelemahan internal dan peluang yang besar, strategi yang dapat dipilih adalah orientasi, dalam artian bagaimana memperbaiki lingkungan internal agar peluang dapat termanfaatkan (Husein Umar, 2001:228)

Langkah 2. Mengidentifikasi Isu Strategis

Merupakan langkah penting dalam proses perencanaan strategis. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh John M. Bryson, isu strategis didefinisikan sebagai pilihan kebijakan pokok yang mempengaruhi mandat, misi, nilai organisasi, tingkat dan perpaduan produk atau jasa, klien atau pemakai, biaya, keuangan, organisasi, atau manajemen. (2001:161)

Identifikasi isu strategi juga membantu mengenali bahwa ada tiga macam isu yang berbeda. Ada tiga macam isu strategis yang berbeda, yaitu:

- 1) Isu-isu di mana tidak dibutuhkan tindakan sekarang, tetapi isu itu harus terus dipantau.
- 2) Isu-isu yang bisa ditangani sebagai bagian dari lingkaran perencanaan strategis reguler organisasi
- 3) Isu-isu yang memerlukan tanggapan segera dan karenanya tidak bisa ditangani dengan cara yang lebih rutin.

(Bryson, 2001:163)

Menurut Barry seperti yang dikutip oleh John M. Bryson, ada tiga pilihan pendekatan bagi identifikasi isu strategis yang cocok dengan situasi yang dihadapi. Tiga pilihan pendekatan itu adalah sebagai berikut :

- 1) Pendekatan Langsung

Dalam pendekatan ini perencana bergerak lurus dari peninjauan terhadap mandat, misi, dan SWOT hingga identifikasi isu-isu strategis.

- 2) Pendekatan Sasaran

Dalam pendekatan ini, pertama-tama organisasi membangun tujuan dan sasaran bagi dirinya sendiri dan kemudian mengidentifikasi isu-

isu atau mengembangkan strategi untuk mencapai tujuan dan sasaran tersebut.

3) Pendekatan Visi Keberhasilan

Pendekatan ini lebih sederhana dibandingkan versi yang lebih terperinci yang dibutuhkan dalam langkah terakhir proses perencanaan strategis. Semua yang dibutuhkan di sini adalah skenario satu halaman yang ideal bagi masa depan.

Langkah 3. Merumuskan Strategi untuk mengelola Isu

Strategi dapat dipandang sebagai pola tujuan, kebijakan, program, tindakan, keputusan, atau alokasi sumber daya yang mendefinisikan bagaimana organisasi itu, apa yang dikerjakan organisasi dan mengapa organisasi melakukannya. Strategi biasanya dikembangkan untuk mengatasi isu strategi. Selain itu, strategi juga menjelaskan respon organisasi terhadap pilihan kebijakan pokok.

Setelah melakukan identifikasi isu, isu tersebut harus diurutkan berdasarkan urutan prioritas, logis, atau urutan temporal sebagai pendahuluan dalam mengembangkan strategi dalam langkah berikutnya. Strategi dipandang sebagai pola tujuan, kebijakan program, tindakan, keputusan, alokasi sumber daya yang mengidentifikasi bagaimana organisasi itu, apa yang dikerjakan dan mengapa organisasi melakukannya.

Untuk menentukan tingkat strategisnya sebuah isu dapat menggunakan tehnik “**litmus Test**”, yaitu setiap isu strategis yang sudah teridentifikasi diberikan 13

pertanyaan. Dari setiap jawaban atas pertanyaan tersebut kemusian diberikan penilaian. Isu yang memiliki skor tertinggi adalah isu yang benar-benar strategis dan isu operasional adalah isu yang memiliki skor terendah. Penentuan skor adalah sebagai berikut :

- Skor 1 = untuk isu yang bersifat operasional
- Skor 2 = untuk isu yang cukup strategis
- Skor 3 = untuk isu yang sangat startegis

Dari hasil perkalian antara jumlah soal dan skor diperoleh nilai tertinggi 39 dan terendah 13, sehingga diterapkan kategotri sebagai berikut :

- Nilai 13-21 = isu yang kurang strategis
- Nilai 22-30 = isu cukup strategis
- Nilai 31-39 = isu sangat strategis

Untuk lebih memperjelas akan kami sajikan dalam bentuk lembar kerja pada gambar 1.3 berikut ini :

Gambar 1.3 Tes Litmus Untuk Isu-Isu Strategis

NO	Pertanyaan	1	2	3
1	Kapan tantangan/peluang isu-isu strategis ada dihadapan anda?	Sekarang	Tahun depan	Dua tahun atau lebih dari sekarang

2	Seberapa luas suatu isu akan berpengaruh kepada departemen Anda?	Unit atau divisi tunggal	Beberapa divisi	Seluruh departemen
3	Seberapa banyak resiko/peluang keuangan yang dihadapi departemen anda?	Kecil (kurang dari 10% anggaran)	Sedang (hingga 25% anggaran)	Besar (Lebih dari 25% anggaran)
4	Apakah Strategi-strategi bagi pemecahan isu akan memerlukan :			
	a. Pengembangan dan sasaran program baru.	Tidak		Ya
	b. Perubahan yang signifikan dalam sumber pembiayaan	Tidak		Ya
	c. Perubahan yang signifikan dalam hal peraturan	Tidak		Ya
	d. Penambahan atau modifikasi fasilitas utama	Tidak		Ya
	e. Penambahan staf atau pegawai yang signifikan	Tidak		Ya
5	Bagaimana pendekatan yang terbaik bagi pemecahan isu?	Jelas siap diimplementasikan	Parameter luas agak terperinci	Terbuka luas
6	Tingkat manajemen terendah manakah yang dapat menetapkan bagaimana menanggulangi isu?	Pengawas staf lini	Kepala divisi	Kepala departemen

7	Konsekuensi apakah yang mungkin terjadi apabila isu tersebut tidak ditangani?	Ada gangguan inefisiensi	Kekacauan pelayanan, kehilangan sumber dana	Kekacauan pelayanan jangka panjang dan biaya besar/merosotnya penghasilan
8	Seberapa banyak organisasi atau instansi lain dipengaruhi oleh isu dan harus dilibatkan dalam pemecahan isu tersebut?	Tidak ada	1-3	4 atau lebih
9	Bagaimanakah sensitifitas isu tersebut terhadap nilai-nilai masyarakat, sosial, politik, religious, dan kultur komunikasi?	Lunak	Agak terpengaruh	Sangat sensitif

Sumber : Bryson, 1999. hal 184 - 185

Strategi yang berasal dari analisa lingkungan internal dan eksternal (SWOT) dibedakan menjadi empat macam, yaitu :

1) Strategi agresif

Strategi yang diterapkan dalam kondisi dimana organisasi dalam situasi yang menguntungkan. Organisasi memiliki peluang dan kekuatan untuk mengoptimalkan peluang yang ada.

2) Strategi diversifikasi

Strategi yang diterapkan dalam kondisi dimana organisasi memiliki kekuatan internal untuk menghadapi berbagai ancaman.

3) Strategi *turn – around*

Strategi yang diterapkan dalam kondisi dimana organisasi memiliki peluang, namun di lain pihak organisasi harus dihadapkan pada kelemahan internal.

4) Strategi defensif

Strategi yang diterapkan dalam kondisi dimana organisasi dihadapkan pada berbagai ancaman dan kelemahan internal.

Oleh karena itu tujuan langkah pengembangan strategi adalah menciptakan strategi yang secara efektif menghubungkan organisasi dan bagian pentingnya dengan lingkungan eksternal. Atau dengan kata lain bagaimana organisasi berhubungan dengan lingkungannya.

2. Pengertian Pelayanan Transportasi Pedesaan

a) Pelayanan

Menurut A.S. Moenir (2000: 16-17) pelayanan didefinisikan sebagai suatu proses pemenuhan kebutuhan melalui aktivitas orang lain secara langsung. Dalam beberapa literatur definisi pelayanan seringkali disamakan dengan jasa, seperti yang diungkapkan oleh Philip Kotler dalam Fandy Tjiptono yang mendefinisikan pelayanan atau jasa sebagai berikut:

”Jasa atau pelayanan adalah setiap tindakan atau perbuatan yang ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya bersifat *intangibel* (tidak berwujud fisik) dan tidak menghasilkan kepemilikan sesuatu. Produksi jasa bisa berhubungan dengan produksi fisik maupun tidak.” (1997: 23-24)

Dalam journal *international Services and Standards, Vol. 4, No. 1, 2008. Services are deeds, processes and performances (Zeithaml and Bitner, 2000)*

Pengertian pelayanan yang dimaksud dalam penelitian ini adalah pelayanan kepada masyarakat umum, atau biasa disebut pelayanan publik. Menurut A.S. Moenir (2000: 26-27) pelayanan umum adalah kegiatan yang dilakukan oleh seseorang atau kelompok orang dengan landasan faktor materiel melalui sistem, prosedur dan metode tertentu dalam rangka usaha memenuhi kepentingan orang lain sesuai dengan haknya. Sedangkan pengertian umum menurut Keputusan Menneq PAN No. 81 1993 dalam Boediono adalah:

”Segala bentuk kegiatan pelayanan umum yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah di pusat, di daerah dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara/Daerah dalam bentuk barang dan atau jasa, baik dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.”(2003: 61)

Sedangkan kualitas pelayanan menurut *journal international Services and Standards, Vol. 4, No. 1, 2008* adalah:

“service quality is the outcome of a process in which consumers’ expectations for the service are compared with their perceptions of the service actually delivered”.

Maksudnya adalah kualitas pelayanan merupakan hasil dari proses dari perbandingan dari apa yang diharapkan oleh konsumen dengan pelayanan yang diberikan oleh penyedia jasa.

b) Angkutan pedesaan

Dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, definisi angkutan adalah :

”Pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.”

Sedangkan kendaraan dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. itu sendiri bermakna :

”Suatu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor.”

Definisi Kendaraan atau angkuta berdasarkan PP Nomor 44 Tahun 1993:

- a. Kendaraan Bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu.
- b. Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda dua, atau tiga tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping.
- c. Mobil Penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- d. Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
- e. Mobil Barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus.
- f. Kendaraan Khusus adalah kendaraan bermotor selain daripada kendaraan bermotor untuk penumpang dan kendaraan bermotor untuk barang, yang penggunaannya untuk keperluan khusus atau mengangkut barang-barang khusus.

Sebelum kita sampai pada angkutan pedesaan maka akan dijelaskan dahulu definisi dari trayek. Sebagaimana di atur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bahwa angkutan orang dengan kendaraan bermotor ada 2 macam yaitu:

- a. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- b. Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum tidak dalam Trayek.

Sedangkan dalam Penelitian ini akan lebih di fokuskan pada Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan definisi trayek adalah :

”Lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus atau mobil penumpang, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal”

Sedangkan Jaringan Trayek adalah :

“Kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang”

Setelah kita mengetahui definisi trayek maka akan dijelaskan lebih lanjut tentang Angkutan Pedesaan, dimana menurut definisi dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Angkutan Pedesaan adalah :

“Angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu daerah kabupaten yang tidak termasuk dalam trayek angkutan kota yang berada dalam wilayah ibukota kabupaten dengan mempergunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.”

Jaringan trayek pedesaan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Pasal 10 ayat (2) huruf d menghubungkan :

- a. antar kawasan pedesaan dalam satu daerah kabupaten;
- b. kawasan pedesaan dengan kawasan perkotaan dalam satu daerah kabupaten;
- c. kawasan pedesaan dalam satu daerah kabupaten dengan daerah kota dalam satu daerah propinsi;
- d. antar kawasan pedesaan yang melampaui satu daerah kabupaten dalam satu daerah propinsi;

- e. antar kawasan perdesaan yang melampaui satu daerah kabupaten dan melampaui satu daerah propinsi;
- f. kawasan perdesaan dalam satu daerah kabupaten dengan daerah Kota dan melampaui satu daerah propinsi.

Pelayanan angkutan perdesaan diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut :

- a. mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal;
- b. jadwal tetap diberlakukan apabila permintaan angkutan cukup tinggi;
- c. pelayanan angkutan bersifat lambat, berhenti pada setiap terminal, dengan waktu menunggu relatif cukup lama;
- d. dilayani dengan mobil bus kecil atau mobil penumpang.

3. Strategi Kualitas Pelayanan Angkutan Pedesaan.

Sebelum sampai pada definisi strategi kualitas pelayanan terlebih dahulu penulis akan menjelaskan tentang strategi. Definisi strategi itu sendiri adalah cara untuk mencapai tujuan jangka panjang. Menurut Glueck dan Jauch pengertian strategi sebagai berikut :

”Rencana yang disatukan, luas dan berintegrasi yang menghubungkan keunggulan strategis perusahaan dengan tantangan lingkungan, yang dirancang untuk memastikan bahwa tujuan utama dari perusahaan dapat dicapai melalui pelaksanaan yang tepat oleh organisasi.”

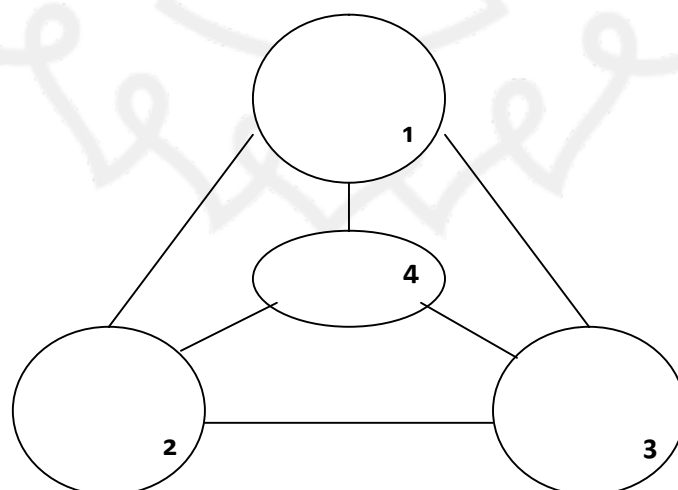
Jadi strategi kualitas pelayanan adalah proses yang digunakan pemimpin puncak yang berfokus pada tujuan jangka panjang organisasi, disertai penyusunan suatu cara atau upaya bagaimana agar tujuan dapat tercapai yaitu pelayanan yang dihasilkan menjadi berkualitas dengan tidak

lupa mengembangkan struktur, staf, prosedur, operasionalisasi, serta pengendalian sehingga mampu mengelola komponen-komponen pelayanan. Dalam hal ini pelayanan angkutan pedesaan. Komponen pelayanan yang dikelola meliputi strategi pelayanan, sumber daya pemberi pelayanan dan sistem pelayanan.

Albrecht dan Zemke mengemukakan suatu model interaktif yang menghubungkan antara organisasi pemberi pelayanan dengan yang dilayaninya (pengguna jasa). Model ini dinamakan *service triangel* (segitiga pelayanan) yang terdiri dari tiga elemen dengan pengguna pelayanan / pelanggan sebagai titik fokusnya. (Albrecht dan Zemke, dalam Budi W. Soetjipto. 1997) dalam Zulian Yamit, 2001 : 23.

Service triangel atau segitiga pelayanan ini digambarkan sebagai berikut :

Gambar 1.4 Segitiga Pelayanan (Service Triangel)



Keterangan :

1. Strategi : Pernyataan yang jelas dan dikomunikasikan dengan baik mengenai posisi dan sasaran organisasi dalam hal layanan pelanggan.
2. Sumber daya manusia : Karyawan disemua posisi yang memiliki kapasitas dan hasrat untuk reponsif terhadap kebutuhan pelanggan.
3. Sistem Pelayanan : program, prosedur dan sumber daya organisasi yang dirancang untuk mendorong, menyampaikan dan menilai layanan yang nyaman dan berkualitas bagi pelanggan.
4. pelanggan (masyarakat pengguna jasa).

Model ini menurut Fandy Tjiptono merupakan strategi untuk memperbaiki proses-proses organisasi agar dapat memenuhi kebutuhan, keinginan, dan harapan pelanggan. (Fandy Tjiptono, 1997:56)

Ketiga elemen dalam model *Service Triangel* (Segitiga Pelayanan) adalah :

1. Strategi Pelayanan.

Strategi pelayanan kepada pelanggan diartikan sebagai proses pembuatan keputusan untuk memilih alternatif terbaik dalam upaya memberikan pelayanan kepada masyarakat sesuai dengan standar yang telah ditetapkan.

2. Sumber daya manusia yang memberikan pelayanan.

Yaitu orang yang berinteraksi langsung maupun tak langsung dengan pelanggan. Ia harus memberikan pelayanan yang tulus, responsive, ramah, dan menyadari bahwa kepuasan pelanggan adalah segalanya. Atau sumber daya pemberi pelayanan diartikan sebagai karyawan di semua posisi yang memiliki

kapasitas dan hasrat untuk responsif terhadap kebutuhan pelanggan. (Fandy Tjiptono. 1997:56)

3. Sistem Pelayanan

Sistem dan Prosedur merupakan dwi tunggal yang tidak dapat dipisahkan karena antara yang satu dengan yang lain saling melengkapi. Prosedur diartikan sebagai tata cara atau rangkaian dinamika mekanisme dari sistem (Moenir. 2000 : 104). Prosedur pelayanan menurut Djoko Widodo harus mengandung prinsip kejelasan, kesederhanaan (mudah dipahami dan mudah dilaksanakan), serta keterbukaan. (Djoko Widodo, 2001 : 270)

KERANGKA PEMIKIRAN

Kerangka pemikiran adalah landasan peneliti dalam mengembangkan penelitiannya dengan menggunakan berbagai kerangka konseptual yang telah diuraikan sebelumnya.

Kurang meratanya trayek angkutan pedesaan yang ada, sehingga terjadi ketidakseimbangan jalur trayek. Hal ini dapat mempengaruhi pemerataan ekonomi di pedesaan. Hal ini diperparah dengan banyaknya angkutan gelap yang beroperasi. Fungsi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam mencari, mengumpulkan, mengolah dan menyajikan data dirasa masih belum maksimal. Dimana Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menetapkan jaringan

transportasi jalan masih menggunakan data yang lama, sehingga perkembangan kawasan di pedesaan kurang bisa diketahui.

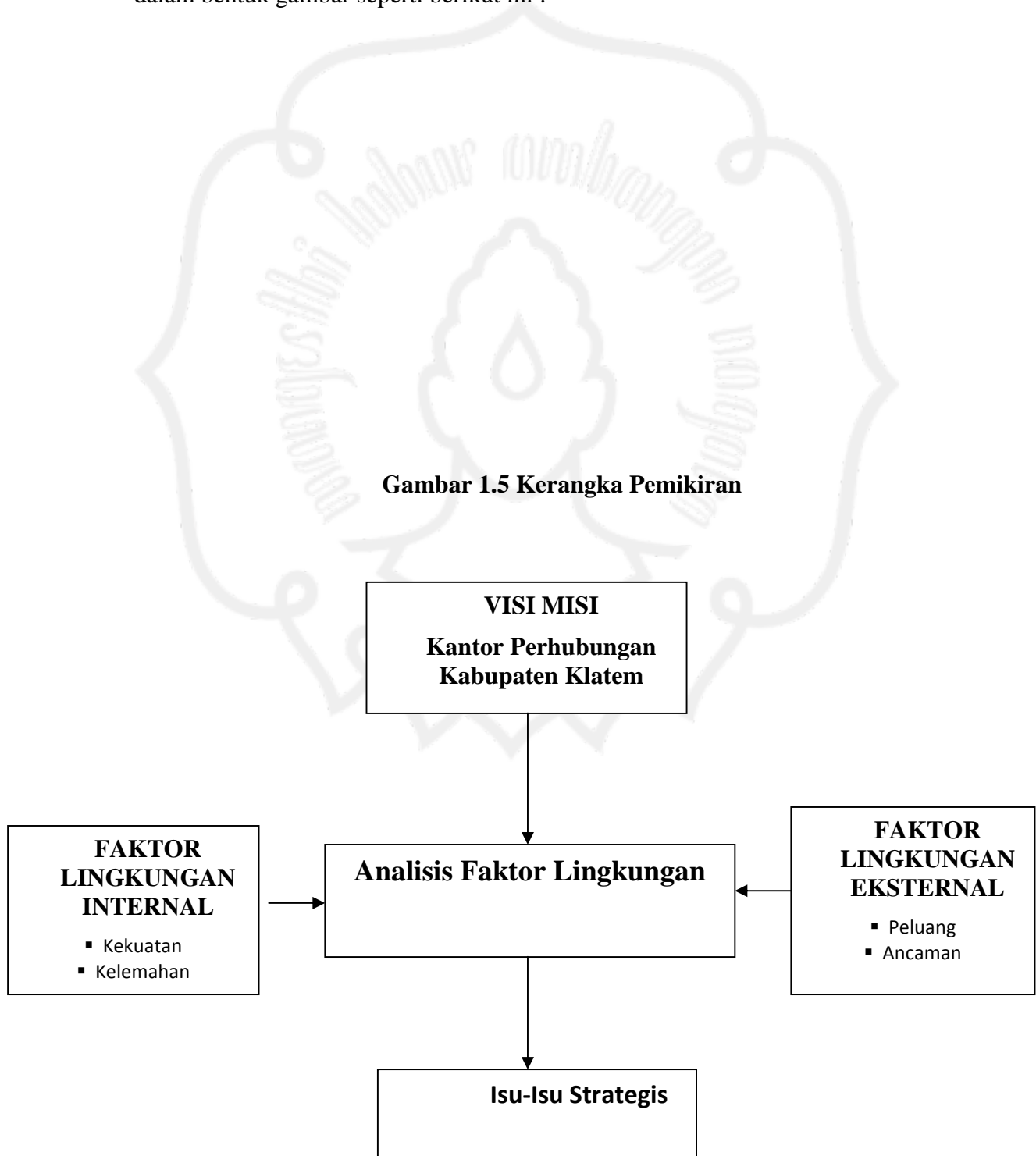
Untuk meningkatkan pelayanan angkutan pedesaan, Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten membutuhkan sistem manajemen yang baru. Yaitu sistem manajemen yang mampu beradaptasi dengan lingkungan yang penuh perubahan. Perencanaan strategis akan membantu Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten menilai kondisi lingkungan eksternal (peluang dan ancaman) dan internal (kekuatan dan kelemahan).

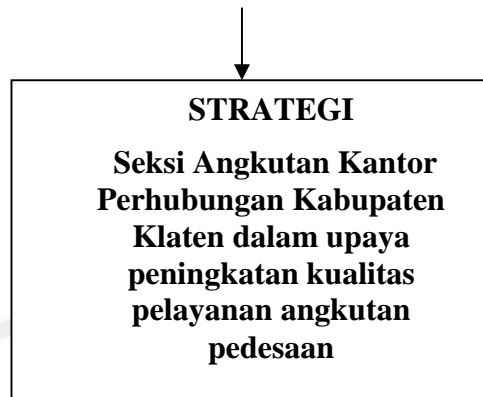
Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten harus mempersiapkan rencana strategis yang akan mengarahkan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam mewujudkan visi organisasi. Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten harus mampu mengoptimalkan faktor lingkungan internal dan eksternal. Dalam hal ini membangun kekuatan dan mengambil keuntungan dari adanya peluang (faktor internal) yang meliputi sumber daya yang berupa banyaknya PO yang beroperasi, sarana dan prasarana, sistem informasi. Selain juga meminimalkan kelemahan dan mencegah ancaman serius (faktor eksternal) yang meliputi banyaknya angkutan gelap yang beroperasi akan sangat merugikan.

Setelah mengetahui kondisi lingkungan eksternal dan internal tersebut, Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten akan mampu menyusun sebuah rencana strategis yang akan menjadi acuan bagi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menciptakan kondisi perparkiran yang nyaman bagi masyarakat. Seperti yang tercantum dalam visi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten yaitu ***“Terwujudnya lalu lintas dan angkutan jalan yang tertib, lancar, nyaman,***

aman dan merata di Kabupaten Klaten dalam kerangka sistem Transportasi Nasional untuk mendukung terwujudnya Klaten yang TOTO, TITI, TENTREM, KERTORAHARJO”.

Untuk lebih memperjelas kerangka pemikiran ini, akan penulis sajikan dalam bentuk gambar seperti berikut ini :





F. METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Penelitian yang dilakukan ini termasuk dalam penelitian dasar menggunakan penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif adalah penelitian yang memberikan gambaran secara sistematis, faktual dan akurat terhadap obyek yang diteliti.

Penelitian kualitatif dengan menggunakan metode deskriptif analisis dimaksudkan untuk menyusun gambaran mengenai obyek yang diteliti dengan terlebih dahulu peneliti mengumpulkan data – data di lokasi penelitian, data diolah dan kemudian dianalisa dan interpretasi dari data yang telah disajikan.

2. Lokasi Penelitian

Penelitian ini mengambil lokasi di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Alasan pemilihan lokasi tersebut dikarenakan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten merupakan pihak yang berwenang secara teknis mengurus tentang angkutan pedesaan di Kabupaten Klaten. Sedangkan alasan penulis mengambil lokasi penelitian di Kabupaten Klaten dikarenakan Kabupaten Klaten diproyeksikan akan menjadi sebuah daerah agrobisnis. Sehingga transportasi menjadi hal yang menarik untuk diteliti.

3. Jenis dan Sumber Data

Data adalah suatu fakta atau keterangan dari obyek yang diteliti. Data yang diperlukan dalam penelitian ini adalah yang relevan dan menunjang pengelolaan parkir di Kota Surakarta.

a. Jenis Data

Data yang dipergunakan dalam penelitian ini dapat dikelompokkan menjadi dua jenis, yaitu :

1) Data Primer

Data primer adalah data langsung dan segera diperoleh dari sumber data untuk tujuan penelitian yang dilakukan dan mendapat hasil sebenarnya pada objek yang diteliti.

2) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui bahan kepustakaan peraturan daerah, dan keterangan lain yang berhubungan

dengan masalah penelitian yang digunakan sebagai pelengkap dan pendukung data primer.

b. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1) Sumber Data Primer

Responden atau informan yang menjadi sumber data ini adalah pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, para supir angkutan dan masyarakat pengguna angkutan pedesaan.

2) Sumber Data Sekunder

Sumber data sekunder merupakan sumber data yang tidak secara langsung cara memperolehnya. Termasuk dalam sumber data ini adalah peraturan perundang-undangan, dokumen, literature, dan bacaan yang terkait dengan penelitian ini.

4. Teknik Pengambilan Sampel

Pada penelitian ini pengambilan sample dilakukan dengan menggunakan *purposive sampling*, dimana data dicari dengan bersumber pada orang-orang yang dianggap mengetahui permasalahannya. Dalam hal ini adalah pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten para supir angkutan dan masyarakat pengguna angkutan pedesaan. Namun tidak ditutup kemungkinan pilihan terhadap informan dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan dan kemantapan peneliti dalam memperoleh data

5. Teknik Pengumpulan Data

a. Observasi

Observasi (pengamatan) adalah alat pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki. (Narbuko dan Achmadi, 2003:70)

Observasi dapat dilakukan dengan pengamatan baik langsung maupun tidak langsung di lokasi penelitian untuk kemudian dicatat secara sistematis dari hasil penelitian tersebut.

b. Wawancara

Wawancara adalah proses tanya jawab dalam penelitian yang berlangsung secara lisan di mana dua orang atau lebih bertatap muka mendengarkan secara langsung informasi-informasi atau keterangan-keterangan. (Narbuko dan Achmadi, 2003:83). Wawancara ini dilakukan dengan pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Wawancara ini dilakukan dengan menggunakan sistem wawancara perorangan, yaitu apabila proses tanya jawab tatap muka itu berlangsung secara langsung antara pewawancara dengan seseorang yang diwawancarai. (Narbuko dan Achmadi, 2003:85)

c. Dokumentasi

Dokumentasi dilakukan untuk mengambil dokumen dan literature sebagai pelengkap informasi bagi penelitian.

6. Validitas Data

Validitas data menunjukkan sejauh mana kualitas data dapat dipertanggungjawabkan kebenarannya. Validitas data yang digunakan dalam penelitian ini adalah *triangulasi data*, yaitu penelitian menggunakan beberapa sumber data untuk mengumpulkan data yang sama. Dalam hal ini untuk mendapatkan suatu data, tidak hanya diambil dari satu sumber melainkan dari beberapa sumber yang memang memahami permasalahan dengan maksud untuk mengecek kebenaran data tersebut.

7. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses penyusunan data agar dapat ditafsirkan. Penyusunan data berarti penggolongan data ke dalam pola, tema, kategori, tafsiran, atau interpretasi. Artinya memberikan makna pada hasil analisis, menjelaskan pola atau kategori.

Dalam penelitian ini, data yang terkumpul sebelum dideskripsikan, terlebih dahulu harus dianalisa. Ada tiga komponen utama analisa data, yaitu :

a. Reduksi Data

Reduksi data merupakan komponen pertama dalam analisis yang mempertegas, memperpendek, membuat fokus, membuang hal yang tidak penting, dan pengabstrakan data kasar yang muncul dari catatan tertulis di lapangan sehingga kesimpulan penelitian dapat dilakukan.

b. Sajian Data

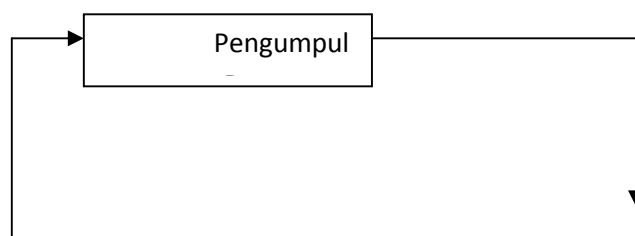
Sajian data merupakan suatu rakitan organisasi informasi, deskripsi dalam bentuk narasi, kalimat, gambar, maupun grafik yang disusun secara logis dan sistematis, sehingga mudah dipahami dan ditarik suatu kesimpulan.

c. Penarikan Kesimpulan

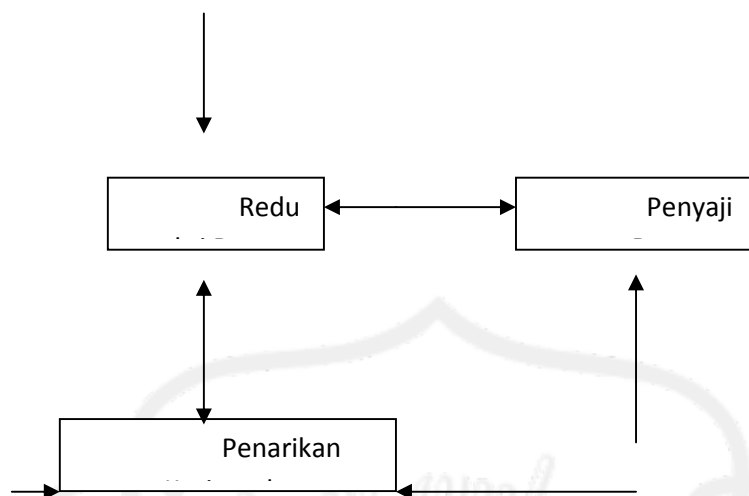
Dari awal pengumpulan data, peneliti sudah harus memahami arti dari berbagai data yang diperoleh. Kesimpulan akhir baru akan diperoleh setelah proses pengumpulan data berakhir.

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan model analisis interaktif, dimana dalam model ini ketiga komponen analisis yaitu reduksi data, sajian data, dan penarikan kesimpulan berjalan bersama pada waktu kegiatan pengumpulan data sebagai satu siklus yang berlangsung sampai akhir penelitian.

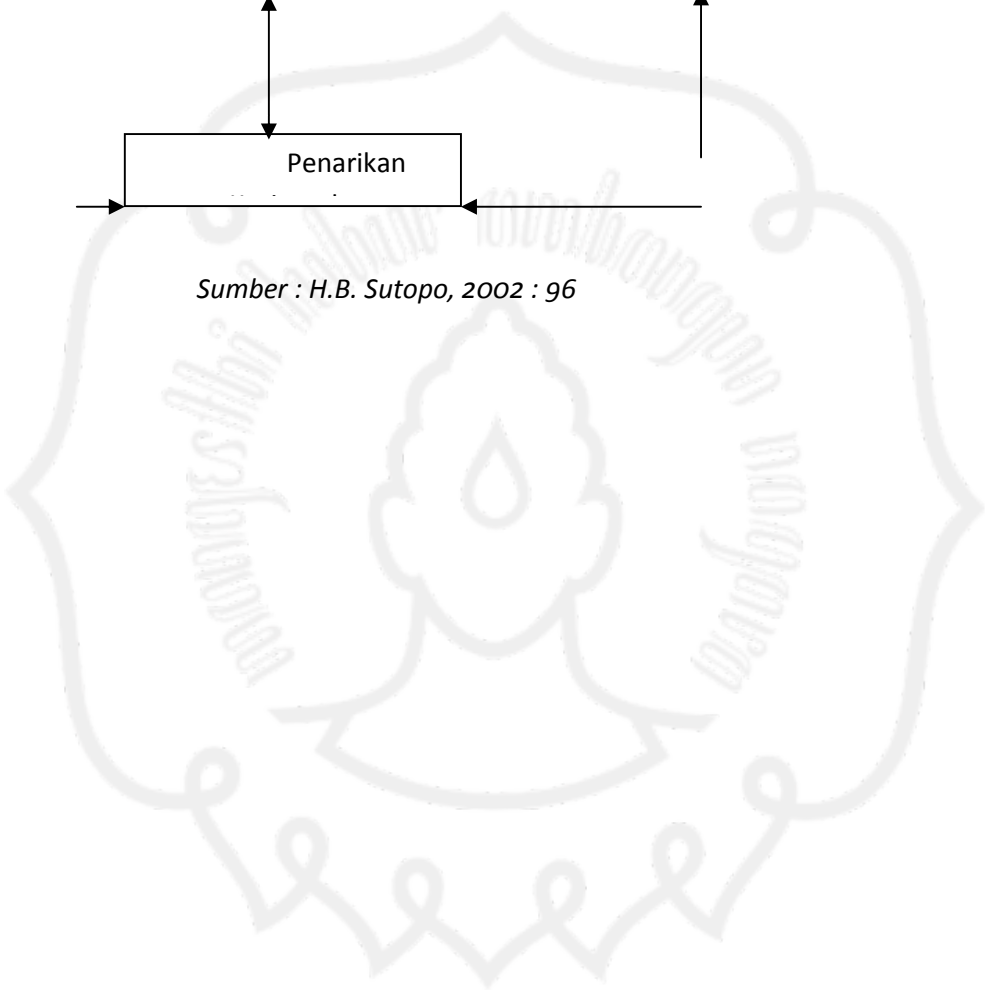
Untuk lebih jelasnya dapat digambarkan sebagai berikut :



Gambar 1.6 Model Analisa Data Interaktif



Sumber : H.B. Sutopo, 2002 : 96



BAB II

DESKRIPSI LOKASI

A. GAMBARAN UMUM

1. Visi Misi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten

1) Visi

Terwujudnya lalu-lintas dan angkutan jalan yang tertib, lancar, nyaman, aman dan merata di Kabupaten Klaten dalam kerangka Sistem Transportasi Nasional untuk mendukung terwujudnya Klaten yang TOTO, TITI, TENTREM, KERTORAHARJO.

2) Misi

- a) Mewujudkan pola transportasi pedesaan yang merata dan seimbang.
- b) Mewujudkan kelancaran, ketertiban dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- c) Meningkatkan kesadaran masyarakat dibidang peraturan perundang-undangan lalu lintas dan angkutan jalan

- d) Meningkatkan keselamatan sarana transportasi

2. Letak Geografis Kabupaten Klaten

Klaten adalah sebuah kabupaten yang terletak di Propinsi Jawa Tengah dan dahulu termasuk Karesidenan Surakarta. Kabupaten ini memiliki wilayah seluas 655,56 km². Secara administratif, Kabupaten Klaten terdiri atas 5 wilayah kerja Pembantu Bupati, 1 wilayah Kota Administratif, 26 Kecamatan, 396 Desa serta 5 Kelurahan. Daerah Pembantu Bupati yang dahulu disebut Kawedanan terbagi dalam 5 daerah yaitu : Delanggu, Gondang Winangun, Jatinom, Kota Klaten dan Pedan. Secara astronomis Kabupaten Klaten terletak antara 110°30" - 110°45" Bujur Timur serta 7°30" - 7°45" Lintang Selatan. Kabupaten Klaten memiliki batas wilayah sebagai berikut :

- a. Sebelah Barat berbatasan dengan Kabupaten Sleman
- b. Sebelah Utara berbatasan dengan Kabupaten Boyolali
- c. Sebelah Timur berbatasan dengan Kabupaten Sukoharjo
- d. Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Gunung Kidul

Keadaan wilayah Kabupaten Klaten terbagi menjadi 3 dataran :

- a. Dataran lereng Gunung Merapi membentang di sebelah utara, meliputi wilayah Kecamatan Kemalang, Karangnongko, Jatinom dan Tulung.
- b. Dataran rendah membujur di tengah, meliputi seluruh wilayah Kecamatan di Kabupaten Klaten kecuali sebagian kecil wilayah merupakan dataran lereng Gunung Merapi dan Gunung Kapur.
- c. Dataran Gunung Kapur yang membujur di sebelah selatan meliputi sebagian kecil wilayah di sebelah selatan Kecamatan Bayat dan Cawas.

Menurut topografi fisiknya, Kabupaten Klaten terletak di antara Gunung Merapi dan Pegunungan Seribu dengan ketinggian antara 75 – 160 m di atas permukaan laut yang terbagi menjadi wilayah lereng Gunung Merapi di bagian utara areal miring, wilayah datar dan wilayah berbukit di daerah selatan. Sebagian besar wilayah Kabupaten Klaten merupakan daerah datar sampai landai kurang lebih 95,96%.

Ditinjau dari ketinggiannya, wilayah Kabupaten Klaten terdiri dari dataran dan pegunungan, berada pada ketinggian yang bervariasi, yaitu :

- a. 9,72% terletak di ketinggian 0-100 m dari permukaan air laut,
- b. 77,52% terletak di ketinggian 100-500 m dari permukaan air laut,
- c. 12,76% terletak di ketinggian 500-1000 m dari permukaan air laut.

Melihat keadaan alamnya yang sebagian besar adalah dataran rendah dan didukung dengan banyaknya sumber air, maka daerah Kabupaten Klaten merupakan daerah pertanian yang potensial sehingga merupakan penyangga pangan untuk beras di Jawa Tengah dan juga penghasil batu kapur, batu kali dan pasir yang berasal dari Gunung Merapi.

Keadaan iklim Kabupaten Klaten termasuk iklim tropis dengan musim hujan dan kemarau silih berganti sepanjang tahun, temperature udara rata-rata 28-30° C dengan kecepatan angin rata-rata 153 mm setiap bulannya dengan curah hujan tertinggi bulan Januari (350 mm) dan curah hujan terendah bulan Juli (8 mm).

Selain itu Kabupaten Klaten terletak di jalur yang strategis antara Yogya dan Solo yang menjadikan Kabupaten Klaten memperoleh dampak positif yaitu perkembangan wilayah, baik dari segi ekonomi maupun sosial.

B. SEJARAH BERDIRINYA KANTOR PERHUBUNGAN KABUPATEN KLATEN

Pada awal berdirinya Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten masih bergabung dalam Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Wilayah Surakarta Bagian Barat yang terdiri dari Kabupaten Klaten dan Kabupaten Boyolali.

Pada tahun 1986 Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten terpisah dari dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Wilayah Surakarta Bagian Barat dan menjadi Cabang dari Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Kabupaten Klaten sampai pada tahun 2001.

Berdasarkan Perda Nomor 24 Tahun 2001 tentang pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Kantor Perhubungan. Maka pada tahun 2001 sampai saat ini Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten resmi berdiri dengan nama tersebut. Kedudukan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten adalah sebagai penunjang Dinas-Dinas Pemerintah Kabupaten Klaten.

C. STRUKTUR ORGANISASI DAN PEMBAGIAN KERJA

Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dipimpin oleh Kepala Kantor. Dalam menjalankan tugasnya dalam pengurusan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dasar operasional kinerja Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten terdapat dalam Peraturan Daerah Kabupaten Klaten No 24 Tahun 2001 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tatakerja Kantor Perhubungan yang terdiri dari :

- a. Kepala Kantor

- b. Sub Bagian Tata Usaha
- c. Seksi Lalu Lintas dan Operasional
- d. Seksi Angkutan
- e. Seksi Teknis Sarana dan Prasarana
- f. Kelompok Jabatan Fungsional

Berikut ini merupakan tugas dan fungsi dari masing-masing bagian pada struktur organisasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten :

a. Kepala Kantor

1. Kepala Kantor mempunyai tugas memimpin pelaksanaan kewenangan otonomi daerah dibidang perhubungan.
2. Penjabaran tugas adalah sebagai berikut :
 - a. Menyusun rencana program, pedoman, dan petunjuk teknis pembinaan di bidang perhubungan.
 - b. Menyiapkan bahan penyusunan Peraturan Daerah dibidang perhubungan.
 - c. Melaksanakan kegiatan pelayanan dibidang perhubungan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
 - d. Melakukan pengawasan fasilitas lalu lintas jalan.
 - e. Melakukan pendaftaran kendaraan bermotor.
 - f. Melakukan pengawasan batas maksimum muatan dan berat kendaraan angkutan barang.
 - g. Melaksanakan pengendalian teknis dan operasional atas pelaksanaan tugasnya sesuai dengan kebijaksanaan yang ditetapkan oleh Bupati berdasarkan peraturan-undangan yang berlaku.

- h. Menginventarisasi permasalahan-permasalahan yang berhubungan dengan bidang perhubungan dan menyiapkan bahan petunjuk teknis pemecahan masalah.
- i. Melaksanakan koordinasi dengan instansi terkait untuk kelancaran pelaksanaan tugas.
- j. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Bupati sesuai dengan bidang tugasnya.

b. Sub Bagian Tata Usaha

1. Sub Bagian Tata Usaha mempunyai tugas melaksanakan urusan umum dan perlengkapan, keuangan serta kepegawaian.
2. Penjabaran tugas Sub Bagian Tata Usaha adalah sebagai berikut :
 - a. Menghimpun, mempelajari Peraturan Perundang-undangan, kebijakan, pedoman dan petunjuk teknis di bidang tata usaha.
 - b. Menyusun rencana program, pedoman dan petunjuk teknis di bidang umum perlengkapan, keuangan dan kepegawaian.
 - c. Melaksanakan pengelolaan urusan rumah tangga kantor, personil material dan financial.
 - d. Melaksanakan pengelolaan administrasi kepegawaian dan keuangan.
 - e. Melaksanakan pengadaan, pemeliharaan perlengkapan kantor dan inventarisasi.
 - f. Menginventarisasi permasalahan-permasalahan yang berhubungan dengan bidang tugasnya dan menyiapkan bahan petunjuk teknis pemecahan masalah.

- g. Melakukan hubungan kerja dengan instansi terkait dalam rangka kelancaran pelaksanaan.
- h. Melakukan penyuluhan kepada masyarakat yang berhubungan dengan bidang perhubungan.
- i. Memberikan pelayanan administrasi.
- j. Mendistribusikan pelaksanaan tugas kepada bawahan.
- k. Melaksanakan tugas lain yang diberikan oleh Kepala Kantor sesuai bidang tugasnya.

c. Seksi Lalu Lintas dan Operasional

1. Seksi Lalu Lintas dan Operasional mempunyai tugas melakukan pembinaan dan pengelolaan tertib lalu lintas di jalan Kabupaten, jalan Propinsi dan jalan Nasional, sistem operasional lalu lintas yang berada di dalam wilayah Kabupaten berdasarkan Perundang-undangan yang berlaku.
2. penjabaran tugas Seksi Lalu Lintas dan Operasional adalah sebagai berikut :
 - a. Menyiapkan perencanaan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas di jalan Kabupaten, jalan Propinsi dan jalan Nasional.
 - b. Menyiapkan perencanaan kebutuhan, pengadaan, penempatan dan pemeliharaan rambu-rambu lalu lintas dan rambu petunjuk jurusan wisata, marka jalan dan alat pembri isyarat lalu lintas di jalan Kabupaten, jalan Propinsi, jalan Nasional di ibukota kabupaten.
 - c. Menyiapkan bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai keselamatan lalu lintas sesuai dengan ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

- d. Menyiapkan pemberian bimbingan di bidang perizinan, pengawasan lalu lintas dan operasional.
- e. Menginventarisasi permasalahan-permasalahan dan menyiapkan petunjuk teknis pemecahan masalah.
- f. Menyiapkan sistem informasi dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas.
- g. Membrikan izin penggunaan jalan dan jembatan.
- h. Memberikan pembinaan sekolah mengemudi kendaraan bermotor.
- i. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Kantor sesuai dengan bidang tugasnya.

d. Seksi Angkutan

1. Seksi Angkutan mempunyai tugas menyiapkan pemberian bimbingan izin dan pengawasan pengangkutan orang, barang dan barang tertentu yang bersifat khusus yang berada dalam wilayah Kabupaten berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku.
2. Penjabaran tugas Seksi Angkutan sebagai berikut :
 - a. Mencari, mengumpulkan mengolah, menyajikan data sesuai dengan bidang tugasnya.
 - b. Memberikan izin pengangkutan orang.
 - c. Melaksanakan pengawasan pengangkutan orang.
 - d. Melaksanakan pengawasan pengangkutan barang.
 - e. Melaksanakan pengawasan barang tertentu.
 - f. Memberikan laporan dan pertimbangan kepada atasan baik lisan maupun tertulis.
 - g. Menetapkan jaringan transportasi jalan Kabupaten.

- h. Merencanakan dan menetapkan lokasi serta pengelolaan terminal angkutan penumpang dan barang.
- i. Menetapkan batas wilayah pelayanan angkutan untuk daerah kabupaten.
- j. Memberi rekomendasi izin usaha angkutan, izin trayek dan izin insidentil.
- k. Memberi rekomendasi izin operasi angkutan tidak dalam trayek.
- l. Melaksanakan koordinasi dengan Unit Kerja terkait dalam pengelolaan angkutan orang dan barang.
- m. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Kantor sesuai dengan bidang tugasnya.

e. Seksi Teknis Sarana dan Prasarana

1. Seksi Teknis Sarana dan Prasarana mempunyai tugas menyiapkan pembinaan, pengumpulan, pengujian, pengawasan sarana dan prasarana.
2. Penjabaran tugas Seksi Teknis Sarana dan Prasarana adalah sebagai berikut :
 - a. Menyusun rencana kegiatan bidang Seksi Teknis Sarana dan Prasarana sesuai program.
 - b. Menetapkan kebutuhan fasilitas sarana dan prasarana.
 - c. Melaksanakan uji berkala kendaraan bermotor.
 - d. Menginventarisasi permasalahan-permasalahan dan menyiapkan petunjuk teknis pemecahannya.
 - e. Melaksanakan koordinasi dengan Unit Kerja terkait dalam pengelolaan teknis sarana dan prasarana.
 - f. Menyiapkan pemberian izin dan pengawasan perbengkelan dan keroseri kendaraan bermotor.

- g. Merencanakan dan membangun jaringan jalan bebas hambatan yang dibangun atas prakarsa daerah.
- h. Menyelenggarakan dan mengelola SAR Daerah.
- i. Memberikan izin dan pengawasan usaha jasa titipan.
- j. Memberikan izin dan pengawasan penyelenggaraan pembangunan instalasi kabel komunikasi.
- k. Memberikan pengawasan pelaksanaan izin frekuensi radio.
- l. Melaksanakan tugas-tugas lain yang diberikan oleh Kepala Kantor sesuai dengan bidang tugasnya.

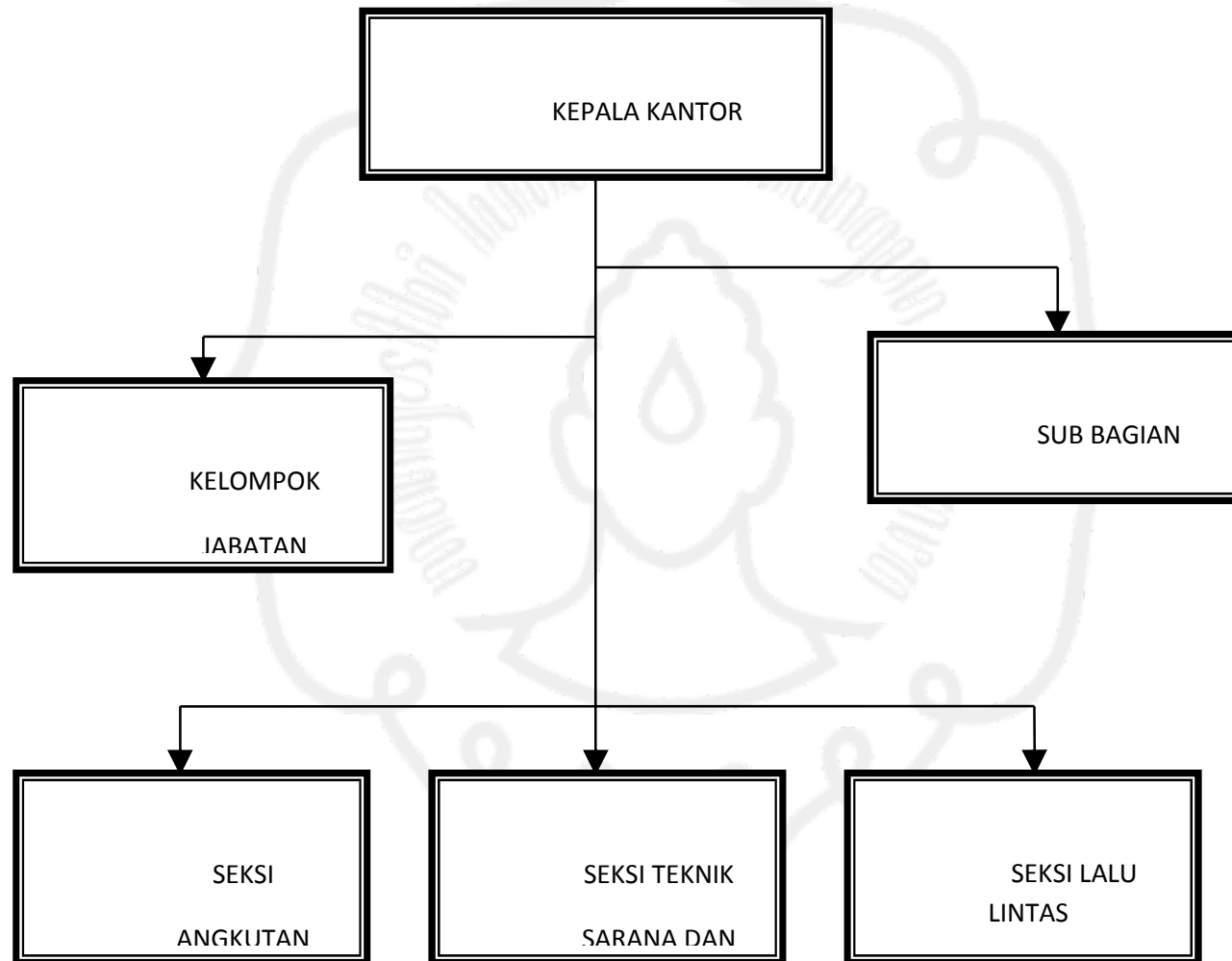
f. Kelompok Jabatan Fungsional

1. Jabatan Fungsional keahlian adalah jabatan fungsional yang pelaksanaan tugasnya meliputi kegiatan yang berkaitan dengan penelitian dan pengembangan, peningkatan dan penerapan konsep dan teori serta metode operasional dan penerapan disiplin ilmu pengetahuan yang mendasari pelaksanaan tugas fungsi ilmu pengetahuan jabatan fungsional yang bersangkutan dan terikat etika profesinya.
2. Jabatan Fungsional ketrampilan adalah jabatan fungsional yang pelaksanaan tugasnya meliputi kegiatan teknis operasional yang berkaitan dengan penerapan konsep atau metode operasional dari suatu bidang dan terikat etika profesinya.

Untuk mengetahui lebih jelas dari struktur organisasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, berikut disajikan bagan organisasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten :



Gambar 2.1 Bagan Organisasi Kantor Pehubungan Kabupaten Klaten



D. KEDUDUKAN, TUGAS POKOK DAN FUNGSI KANTOR PERHUBUNGAN KABUPATEN KLATEN

Kedudukan, Tugas Pokok dan Fungsi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten diatur berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Klaten No 24 Tahun 2001 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tatakerja Kantor Perhubungan

1) Kedudukan

Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten berkedudukan sebagai penunjang Dinas-Dinas Pemerintah Kabupaten Klaten.

2) Tugas Pokok

Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten memiliki tugas membantu dan menunjang kelancaran tugas Bupati dalam menyelenggarakan pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan meliputi : Lalu Lintas dan Operasional, Angkutan dan Teknis Sarana dan Prasarana.

3) Fungsi

Dalam melaksanakan tugasnya, Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten mempunyai fungsi sebagai berikut :

- a. Perencanaan program, pelaksanaan, pengawasan, pengendalian, dan pelaporan di bidang perhubungan.
- b. Pemberian perizinan dan pelaksanaan pelayanan umum di bidang perhubungan.

E. WEWENANG KANTOR PERHUBUNGAN KABUPATEN KLATEN

Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menjalankan tugas dan fungsinya memiliki wewenang-wewenang, diantaranya sebagai berikut :

- 1) Penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan sekunder (Kabupaten/Kota).

- 2) Penyusunan dan penetapan kelas jalan di jalan Kabupaten/Kota.
- 3) Penetapan lokasi terminal penumpang tipe C.
- 4) Penyelenggaraan terminal penumpang dan terminal barang.
- 5) Penetapan lokasi terminal barang.
- 6) Pelaksanaan pengujian berkala kendaraan bermotor.
- 7) Pelaksanaan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan.
- 8) Pemberian ijin bengkel umum kendaraan bermotor untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor.
- 9) Penyusunan jaringan trayek angkutan kota.
- 10) Penyusunan jaringan trayek angkutan pedesaan.
- 11) Pemberian ijin trayek angkutan kota.
- 12) Pemberian ijin trayek angkutan pedesaan.
- 13) Pemberian ijin usaha angkutan penumpang dan ijin usaha angkutan barang.
- 14) Pemberian ijin operasi taksi yang melayani wilayah kota.
- 15) Pemberian ijin usaha angkutan sewa.
- 16) Penerapan tarif angkutan kota kelas ekonomi.
- 17) Penentuan lokasi rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan Kabupaten/Kota.
- 18) Pengadaan dan pemasangan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan serta fasilitas pendukung di jalan Kabupaten, jalan Nasional dan jalan Propinsi yang ada di dalam ibukota Kabupaten.
- 19) Penentuan lokasi fasilitas parkir untuk umum.
- 20) Pengoperasian fasilitas parkir untuk umum.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Dalam mempelajari suatu manajemen, tanpa ragu kita pasti meyakini bahwa perencanaan itu mempunyai manfaat bagi suatu organisasi (J.Salusu, 1996:509). Oleh karenanya perencanaan strategis masih memiliki nilai tambah dibanding dengan perencanaan biasa. Hal ini dikarenakan dalam perencanaan strategis, suatu perencanaan itu didasarkan atas visi dan misi strategis yang jelas. Visi dan misi strategis itu sendiri mampu mengendalikan arah perencanaan yang baik. Demikian halnya dengan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten mempunyai suatu perencanaan strategis dalam mengelola penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Klaten.

Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten bertugas membantu dan menunjang tugas Bupati dalam penyelenggaraan pemerintahan Daerah di bidang perhubungan. Untuk itu dalam menjalankan tugasnya diperlukan perencanaan penyelenggaraan transportasi di Kabupaten Klaten. Perencanaan ini dilakukan sesuai dengan kondisi lalu lintas, sarana dan prasarana, volume kendaraan yang ada di Kabupaten Klaten serta kebijakan yang berlaku untuk mengantisipasi permasalahan yang akan timbul di masa mendatang. Hal ini penting untuk mewujudkan visi organisasi.

Dalam proses perencanaan strategis menurut John M. Bryson terdapat 8 (delapan) langkah atau proses untuk membuat perencanaan strategis. Namun dalam penelitian ini penulis hanya menggunakan tiga langkah saja yaitu analisa faktor-faktor lingkungan, mengidentifikasi isu strategis, dan merumuskan strategi untuk mengelola isu. Hal ini dikarenakan obyek yang akan diteliti telah memiliki

visi dan misi sehingga penulis merasa tidak perlu untuk menelitinya hal tersebut. Dan uraian langkah-langkah sebagai berikut :

A. Analisa Faktor-faktor Lingkungan

1. Pengamatan Faktor-faktor Lingkungan

Menilai/melakukan analisis terhadap analisis lingkungan internal; (kekuatan dan kelemahan) dan lingkungan eksternal (peluang dan ancaman). Tujuan dari analisa lingkungan adalah menyediakan informasi tentang kekuatan dan kelemahan internal Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten sehubungan dengan peluang dan ancaman eksternal yang dihadapi oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten.

Berikut ini diuraikan hasil analisis lingkungan internal dan eksternal dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten.

1) Faktor Lingkungan Internal.

Lingkungan internal Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten adalah kondisi di dalam Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten yang digunakan sebagai dasar dalam menentukan strategi/kebijakan. Faktor-faktor lingkungan internal itu antara lain :

a. Sumber Daya

Sumber daya adalah nilai potensi yang dimiliki oleh suatu organisasi. Sumber daya tidak selalu bersifat fisik tetapi juga non fisik. sumber daya yang dimiliki oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dapat di kategorikan sebagai berikut :

a) Sumber daya manusia.

Dalam menjalankan tugasnya, Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten didukung 45 Pegawai Negeri Sipil (PNS) dan 1 Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS). Sedangkan untuk membantu memperlancar dalam pelaksanaan tugas Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten terdapat 8 karyawan honorarium. Jumlah pegawai yang secara keseluruhan berjumlah 54 orang mencerminkan bahwa Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten memiliki jumlah pegawai yang cukup dalam menjalankan pengelolaan parkir di kota Surakarta.

Untuk melihat kuantitas pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dapat dilihat pada tabel di bawah ini :

Tabel 3.1

Pegawai Menurut Kepangkatan

Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Tahun 2010

Golongan	Pangkat				Jumlah
	a	b	c	d	
IV	1	-	-	-	1
III	5	21	7	5	38
II	2	-	1	3	6

I	-	-	1	-	1
---	---	---	---	---	---

Sumber : Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa golongan terbanyak untuk pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten adalah golongan III/a sebanyak 21 orang. Data diatas mencerminkan jumlah pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten sudah memenuhi kebutuhan akan pegawai. Hal ini seperti dijelaskan oleh Bapak Bapak Sumarsono sebagai berikut :

“Jumlah pegawai disini sudah mencukupi untuk menjalankan tupoksi sebaik mungkin. Jadi kalo soal jumlah pegawai disini tidak ada masalah.” (Wawancara 23 Maret 2010)

Sedangkan untuk melihat kualitas pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 3.2

Klasifikasi Pegawai Negeri Sipil Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten Berdasarkan Tingkat Pendidikan Formal

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah Pegawai	Prosentase (%)
1	Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD) S1	4	8.69
2	Sekolah Tinggi	6	13.04

	Transportasi Darat (STTD) D3		
3	Tamat Perguruan Tinggi	10	21,7
4	Tamat SLTA	23	50
5	Tamatan SLTP	3	6,5
	Jumlah	46	100

Sumber : Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa ada 10 pegawai yang berasal dari lulusan STTD. Dimana STTD merupakan Sekolah Tinggi yang khusus mempelajari transportasi darat. Hal ini ditambah dengan kondisi terkini di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten bahwa ada tambahan sebagian pegawai sedang menempuh dan sudah lulus pendidikan dari Sekolah Tinggi Transportasi Darat. Melihat keadaan tersebut penulis menilai kualitas pegawai di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten cukup bagus. Karena dinilai lulusan dari STTD paham tentang seluk beluk transportasi darat.

Pernyataan ini berdasarkan adanya 12 pegawai yang sedang dan sudah menyelesaikan pendidikan di perguruan tinggi baik itu STTD maupun Perguruan Tinggi umum. Jadi kalo dihitung lebih dari 60% pegawai adalah lulusan perguruan tinggi umum dan STTD. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak Sumarsono sebagai berikut:

“Kalau soal kualitas bisa dibilang teman-teman memenuhi klasifikasi tersebut. Saat ini ada 8 orang yang sedang melanjutkan dan ada 4 orang yang baru saja lulus. Saya sendiri juga baru saja menyelesaikan kuliah S1 saya. Walaupun belum resmi menyandang gelar S.H.” (Wawancara 23 Maret 2010)

Kinerja pegawai belakangan ini menjadi salah satu hal yang paling disorot masyarakat dalam pelayanan publik. Begitu juga yang terjadi di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, kinerja pegawai menjadi salah satu hal yang perlu diteliti guna menentukan strategi yang tepat agar kinerja Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten bisa maksimal. Dalam penentuan kinerja memang sulit dalam mengukurnya. Karena penilaian ini akan berbeda tergantung sudut pandang yang menilai. Namun hal ini bisa dilihat dari hasil yang telah dicapai oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, berdasarkan program-program yang dibuat oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten.

Profesionalitas pegawai dalam menjalankan tugasnya harus mengedepankan peraturan yang ada. Dalam penelitian yang dilakukan di Kantor perhubungan, ada sebagian program yang dalam pelaksanaannya tidak sesuai dengan standar yang telah ditentukan oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten itu sendiri. Seperti dalam kasus standar kelayakan angkutan yang beroperasi, dalam hal ini Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten menerapkan standar ganda dimana masih banyak angkutan yang sudah tidak layak masih diberi ijin untuk beroperasi, baik itu dari sisi penampilan maupun kenyamana dalam berkendara. Hal ini bisa membuat kurang nyamannya pengguna angkutan pedesaan, karena kualitas angkutan tidak sesuai dengan yang diharapkan oleh masyarakat. Hal ini dikarenakan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten lebih mengedepankan faktor sosial terhadap penyedia jasa angkutan. Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten menilai jika standar kelayakan ini diterapkan secara mutlak akan banyak angkutan yang tidak beroperasi sehingga kebutuhan akan jasa angkutan akan sulit terpenuhi. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh bapak Sumarsono sebagai berikut :

”Kita memang gak bisa kaku dalam memberikan ijin operasi bagi para pengusaha jasa angkutan. Kita juga harus melihat faktor ekonomi, karena sekarang suku cadang juga harganya mahal. Kalau kaku banyak angkutan yang tidak beroperasi, kalau angkutan sedikit sulit untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa angkutan pedesaan.”
(Wawancara 23 Maret 2010)

Selain itu sosialisasi tertib berlalu lintas merupakan salah satu proses penting dalam peningkatan kualitas pelayanan jasa angkutan pedesaan. Dengan adanya sosialisasi dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten maka para pelaku jasa angkutan, baik itu sopir maupun pengusaha jasa angkutan akan mengerti dan mematuhi peraturan yang ada. Namun sosialisasi ini juga kurang berjalan sesuai harapan. Sosialisasi tertib berlalu lintas sering mengalami kendala baik itu kurangnya partisipasi masyarakat maupun kurangnya komitmen dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam mengadakan kegiatan ini.

b) Dana.

Dalam menjalankan suatu organisasi tak terlepas bisa dipisahkan dari kebutuhan akan dana. Tersedianya anggaran yang mencukupi akan memudahkan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menjalankan tugas-tugasnya. Untuk Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dana bersumber dari Pemerintah Daerah, hal ini dikarenakan kedudukan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten sebagai penunjang Dinas-dinas Pemerintah Kabupaten Klaten, dan bertugas untuk membantu kelancaran tugas Bupati. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Ibu Dwi Widi Rustanti selaku Staf Seksi Tehnik Sarana dan Prasarana sebagai berikut :

“Karena Kantor Perhubungan kedudukannya di bawah bupati, ya sumber pendanaan juga dari pemerintahan Kabupaten Klaten. Selama ini dalam menjalankan tugas sehari-hari dana yang tersedia masih mencukupi. (Wawancara 23 Maret 2010)

Berdasarkan penjelasan dari pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten tersebut bisa diketahui kalau sumber pendanaan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten berasal dari Pemda. Dan soal jumlah, penulis menilai tak ada kendala guna menjalankan tugas-tugas Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten.

b. Sarana dan prasarana

Dalam menjalankan tugasnya, Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten memerlukan adanya sarana dan prasarana pendukung yang memadai. Baik itu kendaraan dinas maupun alat-alat pendukung yang digunakan dalam tugas sehari-hari. Hal ini sangat penting karena dengan adanya sarana dan prasarana yang lengkap dapat memudahkan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menjalankan tugas dan fungsinya.

Tabel 3.3
Inventaris Sarana dan Prasarana
Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten

No	Nama Barang	Jumlah
1	Alat-alat Uji Kendaraan Bermotor	7
2	Alat-alat kantor:	
	• Komputer	6
	• Printer	6
	• Mesin Ketik	12
3	Kendaraan Dinas:	
	• Mobil	4

	• Sepeda Motor	14
--	----------------	----

Sumber : Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten

Dari data diatas dapat diketahui bahwa sarana-dan prasarana yang dibutuhkan untuk kelancaran kinerja Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten cukup tersedia. Seperti dalam hal pengujian kendaraan bermotor, dengan adanya 7 alat uji kendaraan bermotor diharapkan dalam kegiatan pengujian kendaraan bermotor dapat berjalan dengan baik. Selain itu dengan jumlah kendaraan dinas yang ada dapat mencukupi kebutuhan untuk melaksanakan kegiatan survey lalu lintas dan angkutan umum. sehingga informasi tentang angkutan pedesaan lebih lengkap.

Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Ibu Dwi Widi Rustanti selaku Staf Seksi Tehnik Sarana dan Prasarana sebagai berikut :

“Kalo soal kendaraan dinas, Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten nggak ada kendala kok. Jadi kalau ada tugas buat patroli gak perlu repot-repot. Terus soal alat-alat kerja buat kir kendaraan bermotor rata-rata masih bisa dipakai dengan baik. Jadi bisa dibilang Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten tidak menemui kendala untuk urusan sarana dan prasarana.” (Wawancara 23 Maret 2010)

Dengan demikian dapat diketahui bahwa secara keseluruhan sarana dan prasarana pendukung untuk kelancara tugas Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, dapat dibilang cukup memadai.

Namun dalam pemanfaatanya masih kurang maksimal, hal ini dikarenakan oleh kurangnya maksimalnya kinerja dari pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten itu sendiri. Seperti dalam hal memantau jalur transportasi dipedesaan kurang dijalankan secara maksimal. Walaupun kendaraan dinas tersedia namun kurang dimanfaatkan secara maksimal. Hal ini juga yang menjadi pemicu munculnya angkutan liar. Karena kurangnya pengawasan pada jalur trayek resmi yang ada. Hal ini

seperti yang disampaikan oleh Ibu Dwi Widi Rustanti selaku Staf Seksi Tehnik Sarana dan Prasarana sebagai berikut :

“Seperti yang saya bilang tadi, soal sarana dan prasarana pendukung Kantor Perhubungan saya rasa cukup memadai. Namun memang pemanfaatannya masih kurang maksimal. Seperti soal kendaraan dinas, harusnya bisa dimanfaatkan buat memantau jalur trayek dipedesaan. Tapi kurang dijalankan oleh pegawai sini. Dengan berbagai alasan dan kendala tugas pengawasan tidak dijalankan secara teratur.” (Wawancara 23 Maret 2010)

c. Suasana Kerja.

Sebagai sebuah organisasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten terdiri dari para pegawai sebagai anggota yang selalu memerlukan kerjasama dalam rangka pencapaian tujuan bersama. Sehingga hubungan yang baik diantara pegawai sebagai komponen organisasi merupakan suatu hal yang sangat penting. Dalam penelitian yang dilakukan, hubungan antar pegawai di lingkungan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten bisa dikatakan cukup baik, hal ini dapat dilihat dari adanya koordinasi antar seksi dalam menjalankan aktivitasnya. Seperti dalam pemberian ijin trayek harus ada koordinasi dari seksi-seksi yang terkait seperti seksi angkutan, seksi lalu lintas dan operasional dan seksi teknis sarana dan Prasarana. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Anggoro adji, SE sebagai berikut :

”Wah kalo gak ada koordinasi bisa kacau. Disini semua berkaitan jadi semua seksi harus selalu berkoordinasi. Misalnya ada yang minta ijin trayek baru, khan harus dilihat juga angkutannya layak apa tidak? Terus jalur trayeknya ada apa belum? Kan semua pihak harus terlibat.” (Wawancara 22 Maret 2010)

Hubungan pegawai dengan pimpinan juga cukup baik. Hal ini bisa terlihat dari seringnya Kepala Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten mengamati dan berbincang-bincang dengan staff mengenai tugas harian. Hal ini secara tidak langsung terjalin komunikasi yang baik antara staff dengan pimpinan.

2) Faktor Lingkungan Eksternal

Lingkungan eksternal Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten adalah kondisi di luar Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten yang mempengaruhi dalam menentukan strategi/kebijakan. Adapun faktor-faktor tersebut antara lain :

a. Ekonomi.

Faktor ekonomi akan sangat mempengaruhi kebijakan-kebijakan yang akan diambil oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Hal ini dikarenakan angkutan tak lepas dari biaya-biaya yang akan dikeluarkan guna memenuhi kebutuhan masyarakat di bidang jasa angkutan. Terlebih adanya krisis ekonomi yang terjadi mengakibatkan daya beli masyarakat dan pengusaha jasa angkutan menjadi terbatas. Jika daya beli masyarakat rendah akan mempengaruhi kemampuan masyarakat dalam untuk menggunakan jasa transportasi. Hal ini terkait dengan kelangsungan PO sebagai penyedia alat-alat angkutan. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak H. Sugeng Widodo, SH, S.IP, MM berikut:

“Jika daya beli masyarakat rendah, maka kemungkinan besar jumlah angkutan yang beroperasi juga akan berkurang, nah kalau jumlah angkutan berkurang akan berdampak pada kurang meratanya angkutan yang akan beroperasi. Ini yang tidak kita inginkan.”
(Wawancara 23 Maret 2010)

Selain itu kualitas angkutan juga tak lepas dari kondisi ekonomi yang terjadi. Dalam menjaga kualitas angkutan yang beroperasi para pengusaha memerlukan biaya untuk merawat angkutan yang dimilikinya. Hal ini akan berdampak langsung kepada masyarakat pengguna jasa angkutan. Masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan mengharapkan angkutan yang nyaman dan aman sehingga mereka puas

dalam menggunakan jasa angkutan tersebut. Seperti yang diungkapkan oleh Bapak Sumarno sebagai pengguna jasa angkutan pedesaan sebagai berikut :

“Saya pengennya angkutan itu yang bersih sehingga nyaman buat dinaiki. Kalo mobilnya kotor dan rusak sebenarnya saya juga malas buat naiknya. Kalau saja saya punya motor sendiri mungkin saya lebih suka naik motor saya disbanding dengan naik bis.” (Wawancara 26 Maret 2010)

b. Sosial.

Faktor sosial adalah kondisi masyarakat yang berada wilayah Kabupaten Klaten yang mempengaruhi operasional angkutan pedesaan. Dimana hal tersebut dirasa akan mempengaruhi strategi yang akan diambil oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Hal ini karena masyarakat adalah pengguna jasa transportasi pedesaan ini. Kepadatan penduduk yang tak merata akan sangat menentukan penentuan trayek yang dibuat oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dimana pada daerah yang kepadatan penduduk kurang akan mengakibatkan sedikit pula jumlah angkutan yang mau beroperasi di jalur tersebut. Dimana hal ini berakibat menjadi kurang meratanya pelayanan terhadap jasa angkutan pedesaan ini.

Dinamika masyarakat yang berubah secara cepat harus dibarengi dengan program-program yang sesuai dengan kondisi sosial di wilayah tersebut. Pembuatan trayek baru akan sangat bergantung akan kebutuhan jasa angkutan di wilayah tersebut. Hal inilah yang harus diperhatikan oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Penelitian-penelitian terhadap jalur-jalur trayek baru harus dilakukan agar bila dijadikan jalur trayek yang baru akan berjalan dengan baik. Hal ini seperti yang diungkapkan oleh Bapak H. Sugeng Widodo, SH, S.IP, MM sebagai berikut:

“Itulah mengapa diperlukan penelitian dan evaluasi terhadap jalur-jalur trayek. Kantor perhubungan sendiri menginginkan adanya pemerataan, dimana sebagian besar jalur baik baik itu yang padat maupun yang jarang, setidaknya ada angkuta atau bis yang beroperasi. Inilah yang kita inginkan dari pemerataan. tapi karena masalah biaya operasional dari pihak penyedia jasa yang dirasa tidak sepadan maka pemerataan untuk saat ini cukup menjadi kendala.” (Wawancara 23 Maret 2010)

c. Budaya.

Kebiasaan-kebiasaan masyarakat maupun penyedia jasa angkutan sangat juga akan berpengaruh. Kebiasaan para supir sebagai penyedia jasa angkutan yang kurang mengindahkan peraturan-peraturan yang ada akan sangat mempengaruhi kualitas pelayanan angkutan pedesaan itu. Dimana kebiasaan untuk *ngetem* maupun mengendarai kendaraan secara *sebrono* akan berakibat langsung terhadap masyarakat. Dengan dalih untuk menutup biaya yang dikeluarkan, para supir maupun pengusaha mengorbankan kepentingan masyarakat sebagai pengguna jasa transportasi.

Selain itu kebiasaan masyarakat itu sendiri juga berpengaruh terhadap sistem transportasi di pedesaan. Budaya konsumerisme mungkin juga salah satu penyebab kurang maksimalnya sistem transportasi di pedesaan. Semakin mudahnya masyarakat dalam membeli kendaraan pribadi akan sangat mempengaruhi tingkat kebutuhan akan jasa angkutan umum. Dengan banyaknya kendaraan pribadi maka akan berdampak pada menurunnya kebutuhan akan angkutan umum.

Kantor Perhubungan, pengusaha jasa angkutan pedesaan, dan masyarakat merupakan komponen-komponen yang sangat erat hubungannya. Karena perubahan di salah satu komponen tersebut akan mempengaruhi komponen yang lain. Seperti yang dikemukakan oleh Bapak H. Sugeng Widodo, SH, S.IP, MM berikut:

“Dengan banyaknya dealer-dealer yang menyediakan kredit kendaraan akan sangat mempengaruhi sistem angkutan dipedesaan. Kalau semua memakai kendaraan pribadi,

siapa yang akan naik angkutan umum. Lama-lama akan banyak pengusaha yang guling tikar. Bukan apa-apa mas, kan tidak semua punya kendaraan pribadi, banyak juga yang masih mengantungkan pada jasa angkutan pedesaan tersebut. La kalo angkutan umumnya sudah tidak beroperasi karena rugi mereka mau naik apa?” (Wawancara 23 Maret 2010)

Selain itu banyaknya angkutan liar yang beroperasi di Kabupaten Klaten. Dilihat dari peraturan angkutan liar ini merupakan pelanggaran. Hal ini dikarenakan angkutan liar tidak mengantongi surat izin trayek yang dikeluarkan oleh Kantor Perhubungan. Angkuta plat hitam sangat merugikan Pemerintahan Daerah, karena tidak membayar retribusi atau pajak. Selain juga merugikan angkutan resmi yang beroperasi di jalur yang sama. Dan juga tidak adanya jaminan keselamatan bagi penumpang juga sangat merugikan masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum.

Angkutan liar akan sangat merugikan para pengusaha angkutan resmi. Hal ini dikarenakan berkurangnya penumpang dikarenakan masyarakat menggunakan angkutan liar tersebut. Karena tanpa angkutan liar pun kebutuhan akan jasa angkutan pedesaan masih bisa terpenuhi. Hal ini dikarenakan banyak Perusahaan Otobus (PO) resmi yang beroperasi. Dengan banyaknya PO resmi yang beroperasi pengawasan terhadap angkutan pedesaan bisa lebih mudah karena ada koordinasi dengan Kantor Perhubungan sebagai pihak yang memiliki wewenang dalam pengaturan angkutan pedesaan.

Oleh karena itu penertiban angkutan liar sangat penting untuk dilaksanakan. Dalam melakukan penertiban Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten tidak bisa bekerja sendirian. Diperlukan kerjasama dengan pihak-pihak lain yang berwenang, dalam hal ini kepolisian dan organda. Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam melakukan penertiban berkoordinasi dengan kepolisian . Selain itu juga diperlukan kerjasama organda dimana ini merupakan organisasi pengusaha angkutan darat. Kerjasama dimaksudkan untuk mempermudah pelaksanaan tugas, selain juga untuk pembuatan solusi dalam pemecahan masalah. Dimana pihak-pihak yang berkepentingan nantinya ada yang diuntungkan

dan dirugikan dengan mengedepankan pemecahan masalah secara komperhensif dengan kearifan. Karena kalau dimungkinkan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten akan memanfaatkan angkutan liar tersebut supaya menjadi angkutan resmi, sehingga mampu menciptakan pemerataan jasa layanan angkutan pedesaan.

2. Identifikasi Faktor-faktor Lingkungan

Dari pengamatan faktor lingkungan diatas penulis mengidentifikasi faktor lingkungan yang berupa kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman (SWOT) yang ada dalam Kantor perhubungan Kabupaten Klaten. Kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman itu antara lain sebagai berikut :

1) Faktor Lingkungan Internal.

a) Sumber Daya.

Berdasarkan pengamatan yang telah dilakukan, penulis menganalisa faktor lingkungan internal dalam Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam hal sumber daya manusia. Berdasarkan data yang ada terlihat bahwa kuantitas pegawai yang dimiliki merupakan kekuatan dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten untuk menjalankan tugas dan fungsinya. Begitu pula dengan kualitas pegawai yang dimiliki. Hal ini mengacu pada tingkat pendidikan pegawainya yang mayoritas lulusan perguruan tinggi. Hal ini juga ditegaskan oleh bapak Sumarsono sebagai berikut :

“Mayoritas sini lulusan perguruan tinggi. Jadi kalo soal kualitas bisa dibilang memadai untuk menjalankan tugas masing-masing. Kebanyakan pegawai disini lulusan dari dari sekolah khusus LLAJ. Sehingga pegawai sudah paham betul tentang seluk-beluk soal lalu lintas dan perhubungan” (Wawancara 23 Maret 2010).

Namun kekuatan yang dimiliki Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten berbanding terbalik dengan prakteknya. Dalam menjalankan pekerjaannya sebagian besar pegawai masih terbilang kurang berkomitmen. Hal inilah yang menjadi kelemahan dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dimana sering adanya benturan kepentingan dimana pegawai dihadapkan pada pilihan antara penegakan peraturan secara benar dengan pemberian toleransi yang sebenarnya secara tidak langsung bisa merugikan masyarakat. Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten sering kali menggunakan pendekatan sosial dibanding dengan penegakan peraturan. Seperti pada saat pemberian ijin trayek pada angkutan yang sebenarnya kurang layak untuk beroperasi. Selain itu juga kurangnya komitmen dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menyelenggarakan sosialisasi tertib berlalu-lintas juga mempengaruhi perilaku penyedia jasa angkutan. Dimana kebanyakan penyedia jasa angkutan baik itu sopir maupun pemilik angkutan kurang mengindahkan peraturan yang ada. Yang secara tidak langsung hal ini berakibat pada kualitas pelayanan jasa angkutan yang diberikan pada masyarakat menjadi kurang maksimal.

b) Sarana dan Prasarana

Berdasarkan ketersediaan sarana dan prasarana pendukung, penulis menilai jumlah dan kualitasnya sangat memadai. Dimana mayoritas hal-hal yang diperlukan guna memperlancar pekerjaannya sudah tersedia. Hal inilah yang menjadi kekuatan dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Mulai dari kendaraan dinas sampai alat-alat yang digunakan dalam pengujian kendaraan bermotor masih dalam kondisi yang baik. Selain itu lokasi kantor yang strategis memudahkan mobilitas

pegawai dalam menjalankan tugasnya. Namun hal ini berbenturan dengan kenyataan yang ada dimana sebagian besar sarana dan prasarana belum dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya. Saya ambil contoh dimana dalam penggunaan komputer masih sering terpusat di bagian Tata Usaha, padahal di setiap seksi sudah terdapat komputer sendiri-sendiri. Hal ini dikarenakan keenganan dari pegawai dalam menggunakan teknologi yang ada. Selain itu dalam kegiatan pengawasan ataupun peninjauan lokasi jalur trayek juga sering tidak dilaksanakan padahal kendaraan dinas tersedia. Hal inilah yang menjadi kelemahan dari Kantor Perhubungan kabupaten Klaten.

c) Suasana Kerja

Baik buruknya kinerja pegawai tak lepas dari suasana kerja yang tercipta di dalam suatu organisasi organisasi. Hal inilah yang menjadi faktor pendukung di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Suasana kerja yang nyaman membuat koordinasi antar seksi menjadi lebih lancar. Hal inilah yang menjadi kekuatan dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, dimana hubungan antar pegawai dan pegawai dengan pimpinan terjalin dengan bagus. Sehingga dalam menjalankan koordinasi menjadi lebih mudah. Hal ini tak lepas dari seringnya diadakan rapat koordinasi antar seksi yang ada di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dengan begini maka kalau ada masalah muncul akan bisa diselesaikan dengan baik melalui koordinasi antar seksi.

2)Faktor Lingkungan Eksternal.

a. Ekonomi

Faktor ekonomi sangat berpengaruh terhadap baik buruknya kualitas pelayanan angkutan pedesaan ini. Dalam hal ini penyediaan jasa angkutan yang aman, nyaman, dan merat menjadi hal yang sulit untuk dipenuhi. Disinilah terjadi benturan kepentingan antara pengguna dan penyedia jasa angkuta.

Karena pada dasarnya pengguna jasa menginginkan angkutan yang murah dan nyaman. Tapi pada kenyataannya hal ini akan menyebabkan biaya operasional penyedia jasa tidak sesuai dengan pendapatan mereka. Terlebih setelah terjadinya krisis ekonomi dan kenaikan BBM yang terjadi menyebabkan para pengusaha harus berfikir ulang untuk mengganti spare part yang telah rusak. Sering kali mereka mengganti spare part dengan yang sudah bekas atau mengambil dari kendaraan yang lain. Hal ini lah yang membuat kurang nyamannya masyarakat dalam menggunakan jasa angkutan pedesaan ini. Hal ini ditambah kecenderungan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi karena dirasa lebih murah. Ini menyebabkan berkurangnya pendapatan dari pengusaha angkutan, yang secara langsung akan berakibat pada kualitas angkutan itu sendiri. Inilah ancaman yang di hadapi oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dimana kualitas angkutan yang beroperasi kurang baik.

b. Sosial.

Kepadatan penduduk yang tak merata akan sangat menentukan penentuan trayek yang dibuat oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dinamika masyarakat yang berubah secara cepat harus dibarengi dengan program-program yang sesuai dengan kondisi sosial di wilayah tersebut. hal inilah yang menjadi kendala terciptanya angkutan pedesaan yang aman, nyaman, dan merata. Kurang meratanya penduduk juga akan mempengaruhi banyaknya sedikitnya volume kendaraan di daerah tersebut. hal inilah yang sering menyebabkan kurang meratanya angkutan pedesaan. Kebanyakan pengusaha akan mencari trayek yang yang ramai, sehingga untuk daerah yang sepi belum tersedia jalur trayek. Hal ini menyebabkan mobilitas di daerah tersebut akan sedikit terganggu. Inilah yang harus dipecahkan oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten yang ingin menciptakan angkutan pedesaan yang aman, nyaman, dan merata.

c. Budaya.

Kebiasaan-kebiasaan masyarakat maupun penyedia jasa angkutan sangat juga akan berpengaruh. Kualitas pelayanan ditentukan dari keadaan yang terjadi di masyarakat, bagaimana kualitas penyediaan jasa angkutan pedesaan selama ini, apakah sudah memenuhi kebutuhan masyarakat. Pada kenyataannya yang terjadi di masyarakat adalah kepentingan individu-individu lebih diutamakan. Dimana para supir sebagai penyedia jasa angkutan sering tidak mengindahkan peraturan-peraturan yang ada. Mereka lebih mengutamakan pendapatan dari pada kenyamanan dan keselamatan pengguna jasa angkutan. Mulai dari ngebut, melebihi muatan, sampai *ngetem* disebarang tempat. Inilah yang menjadi ancaman bagi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten untuk mewujudkan angkutan yang aman dan nyaman, yaitu masih rendahnya kesadaran supir dalam tertib berlalu-lintas.

Selain itu angkutan plat hitam juga menjadi ancaman tersendiri bagi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Dimana angkutan-angkutan ini beroperasi tanpa mengantongi ijin dari Kantor Perhubungan. Hal ini menurut saya selain akan sangat merugikan Kantor Perhubungan sendiri karena tidak membayar pajak juga akan merugikan angkutan yang resmi karena berkurangnya pendapatan. Selain itu juga secara tidak langsung akan merugikan masyarakat karena tidak adanya jaminan keselamatan saat kecelakaan. Selain itu Kantor Perhubungan harus mampu mengelola dan memanfaatkan banyaknya Perusahaan Otobus resmi yang beroperasi di Kabupaten Klaten. Sehingga tercipta angkutan pedesaan yang aman, nyaman dan merata bagi masyarakat. Dengan banyaknya PO yang resmi akan memudahkan bagi Kantor Perhubungan untuk mengaturnya. Ini harus bisa dimanfaatkan oleh Kantor Perhubungan sebagai peluang guna menciptakan angkutan pedesaan yang sesuai dengan tujuan dari Kantor Perhubungan.

Untuk itu diperlukan kerjasama dari berbagai pihak yang terkait seperti kepolisian. Hal ini menjadi peluang dari Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dimana terjalin kerjasama yang baik dengan pihak lain. Dalam menertibkan angkutan liar Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dibantu oleh pihak Kepolisian. Selain itu hubungan dengan Organda Menurut saya hal ini bisa digunakan Kantor Perhubungan guna memudahkan pekerjaan mereka dalam mengatasi angkutan liar.

Dari faktor lingkungan yang terdiri dari Kekuatan, Kelemahan, Peluang dan ancaman tersebut kemudian akan dianalisa dengan menggunakan matriks SWOT sebagai berikut :



Tabel 3.4

Matriks Analisis SWOT

<p style="text-align: center;">Internal</p> <p style="text-align: center;">Eksternal</p>	<p style="text-align: center;">Kekuatan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Kualitas dan Kuantitas pegawai memadai. 4. Sarana dan prasarana memadai. 5. Hubungan yang baik antar pegawai maupun pegawai dengan pimpinan. 	<p style="text-align: center;">Kelemahan:</p> <ol style="list-style-type: none"> 3. Belum maksimalnya komitmen pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. 4. Kurangnya sosialisasi tertib berlalu lintas
<p style="text-align: center;">Peluang :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Terjalin kerjasama yang baik dengan instansi yang terkait. 2. Banyaknya PO resmi yang beroperasi. 	<p style="text-align: center;">Strategi SO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Meningkatkan hubungan dengan pihak kepolisian dan organda 	<p style="text-align: center;">Strategi WO</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Memberi pembinaan kepada pegawai. 2. Membuat sistem informasi tertib berlalu-lintas yang mudah diakses masyarakat
<p style="text-align: center;">Ancaman :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Banyaknya angkutan berplat hitam yang beroperasi. 2. Kualitas angkutan yang masih buruk. 3. Kesadaran para supir yang umumnya masih rendah. 4. Masih belum meratanya angkutan dipedesaan. 	<p style="text-align: center;">Strategi ST</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Menertibkan angkutan liar. 2. Memperbaiki tatanan trayek. 3. Mengurangi biaya operasional pengusaha jasa angkutan. 	<p style="text-align: center;">Srtategi WT</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Mengintensifkan program sosialisasi tertib berlalu-lintas. 3. Membuat standarisasi kelayakan angkutan.

Dari matriks analisis SWOT di atas, penulis menganalisa sendiri program mana saja yang masuk ke dalam SO, WO, ST, maupun WT dengan melakukan wawancara dengan pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Sehingga penulis memetakan sendiri strategi-strategi dalam analisis SWOT dari program-program yang telah ada di Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Hal ini dikarenakan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten belum secara jelas menggambarkan program-program mana saja yang masuk ke dalam strategi SO, WO, ST, maupun WT.

B. Mengidentifikasi Isu Strategis

Setelah melakukan identifikasi terhadap faktor-faktor internal dan eksternal, maka langkah selanjutnya adalah melakukan identifikasi terhadap isu-isu strategis yang dihadapi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam mengelola angkutan pedesaan di Kabupaten Klaten.

Identifikasi isu-isu tersebut adalah sebagai berikut :

1. Peningkatkan hubungan dengan pihak kepolisian dan organda
2. Pemberian pembinaan kepada pegawai.
3. Pembuatan sistem informasi tertib belalu-lintas yang mudah diakses masyarakat.
4. Penertiban angkutan liar.
5. Perbaikan tatanan trayek.
6. Pengurangan biaya operasional pengusaha jasa angkutan.
7. Pengintensifkan program sosialisasi tertib berlalu-lintas.
8. Pembuatan standarisasi kelayakan angkutan

Setelah isu-isu strategis diidentifikasi, diperlukan suatu ketajaman untuk menilai apakah suatu isu dapat dianggap strategis atau tidak. Oleh sebab itu kajian terhadap masing-masing isu strategis dapat dilakukan dengan menggunakan tes litmus (*lihat gambar 1.2*)

Dari setiap isu strategis yang sudah teridentifikasi diberikan 13 pertanyaan. Secara umum, isu-isu strategis utama akan bercirikan jawaban-jawaban yang tertera dalam kolom 2 dan 3, sedangkan isu-isu operasional cenderung bercirikan jawaban-jawaban dalam kolom 1 dan 2.

Dari setiap jawaban atas pertanyaan tersebut kemudian diberikan penilaian. Isu yang memiliki skor tertinggi adalah isu yang benar-benar strategis dan isu operasional adalah isu yang memiliki skor terendah. Penentuan skor adalah sebagai berikut :

- Skor 1 = untuk isu yang bersifat operasional
- Skor 2 = untuk isu yang cukup strategis
- Skor 3 = untuk isu yang sangat strategis

Dari hasil perkalian antara jumlah soal dan skor diperoleh nilai tertinggi 39 dan terendah 13, sehingga diterapkan kategori sebagai berikut :

- Nilai 13-21 = isu yang kurang strategis
- Nilai 22-30 = isu cukup strategis
- Nilai 31-39 = isu sangat strategis

Kemudian isu-isu strategis akan dievaluasi dengan pemberian nilai melalui matrik isu strategis sebagai berikut :

Tabel 3.6

MARIKS ISU STRATEGIS

Pertanyaan strategis										
1	2	3	4a	4b	4c	4d	4e	5	6	
1	3	1	1	1	1	3	3	2	3	
3	3	2	3	1	1	1	1	1	2	
2	2	2	3	3	1	1	1	2	2	
1	3	3	3	3	3	1	1	3	2	
3	3	3	3	3	3	1	1	3	3	
1	3	3	3	3	3	1	1	3	3	

2	3	3	1	3	3	1	1	3	3	
1	3	1	1	1	3	1	1	3	2	

Keterangan : Skor 13 – 21 = isu kurang strategis

Skor 22 – 30 = isu cukup strategis

Skor 31 – 39 = isu dangat strategis

Dalam menentukan jumlah skor matrik isu strategis, penulis melakukan wawancara dengan tiga pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten. Tiga pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten tersebut terdiri dari satu pegawai seksi angkutan, satu pegawai tehnik sarana dan prasarana dan satu pegawai dari seksi lalu lintas dan operasional. Untuk lebih jelas daftar wawancara dalam tes litmus dapat dilihat di lampiran.

Berdasarkan Tes litmus di atas, maka diperoleh isu-isu strategis. Isu-isu tersebut diurutkan berdasarakan tingkat strategisnya sebagai berikut :

1. Perbaikan tatanan trayek dengan nilai tertinggi 34. Disebut isu yang sangat strategis. Oleh karena itu, isu tersebut harus ditangani secepatnya oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan pedesaan dalam rangka pencapaian visi organisasi.

2. Pengurangan biaya administrasi dengan nilai 32. Disebut isu yang sangat strategis. Hal ini akan berpengaruh pada biaya operasional penyedia jasa dan diharapkan akan mampu memperbaiki kualitas pelayanannya.
3. Penertiban angkutan liar dengan skor 31, merupakan isu sangat strategis. Angkutan liar memang agak sulit untuk ditertibkan, karena angkutan liar ini akan terus beroperasi dikemudian hari setelah adanya penertiban-penertiban. Hal ini terjadi karena Kantor Perhubungan tidak dapat untuk melakukan penertiban ini setiap harinya.
4. Pengintensifan program sosialisasi tertib berlalu-lintas, dengan skor 31, merupakan isu cukup strategis. Ketertiban dalam berlalu-lintas akan menciptakan transportasi yang nyaman dan aman.
5. Pembuatan sistem informasi tertib belalu-lintas yang mudah diakses masyarakat dengan nilai 26, berarti isu tersebut cukup strategis. Dimana hal ini akan memudahkan masyarakat pengguna jasa maupun penyedia jasa untuk mengetahui tata tertib berlalu-lintas dengan benar.
6. Pembuatan standarisasi kelayakan angkutan dengan nilai skor 26, sama dengan isu diatas ini merupakan isu cukup strategis. Isu ini penting karena dengan standarisasi yang jelas akan dapat mengukur kualitas pelayanan angkutan pedesaan itu sendiri.
7. Pemberian pembinaan pada pegawai memiliki nilai skor 25, berarti isu tersebut cukup strategis. Dikatakan cukup strategis, dikarenakan dibutuhkan komitmen dari pegawai untuk bekerja dengan maksimal. Karena hal ini akan menentukan kualitas pelayanan angkutan pedesaan.
8. Peningkatkan hubungan dengan pihak kepolisian dan organda, dengan skor 25, merupakan isu cukup strategis. Suatu organisasi tidak akan dapat bekerja sendirian

dalam menjalankan tugas-tugasnya. Sehingga diperlukan hubungan yang baik dengan pihak-pihak lain agar dalam pengkoordinasian tugas-tugas yang melibatkan pihak-pihak diluar Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten bisa lebih mudah.

C. Strategi

Langkah selanjutnya setelah mengidentifikasi dan mengevaluasi isu strategis adalah merumuskan strategi. Strategi biasanya dikembangkan untuk mengatasi isu strategis, selain itu juga untuk menjelaskan respon organisasi terhadap pilihan kebijakan pokok. Oleh karena itu tujuan langkah pengembangan strategi adalah menciptakan strategi yang secara efektif menghubungkan organisasi dan bagian pentingnya dengan kondisi lingkungan yang penuh perubahan.

Strategi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten khususnya Seksi Angkutan dibuat dalam bentuk program-program strategis sesuai dengan urutan prioritas sebagai berikut :

1. Memperbaiki tatanan trayek

Merupakan strategi agresif, dimana organisasi berada pada posisi yang baik untuk memanfaatkan kekuatannya untuk memanfaatkan peluang-peluang yang ada, mengatasi masalah internal, dan menghindari ancaman-ancaman.

Sebagai regulator sistem transportasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten harus mampu mengelola transportasi di Kabupaten Klaten. Perbaikan tatanan trayek ini meliputi :

Ini berfungsi untuk membuat sistem transportasi yang baik. Dimana perbaikan tatanan trayek ini meliputi penentuan jalur trayek, baik itu peninjauan lokasi sampai dengan evaluasi. Harus diingat pula dimana diperlukan penelitian yang cermat sehingga dalam penentuan jalur bisa kompetitif dengan kendaraan pribadi. Sehingga tercipta jalur yang efisien sesuai dengan apa yang diharapkan.

Selain program ini juga mengatur volume dan kecepatan angkutan yang beroperasi. Dalam artian Kantor Perhubungan kabupaten Klaten mengatur seberapa banyak angkutan yang beroperasi di jalur trayek tertentu dan juga frekuensi jumlah angkutan pada waktu tertentu. Dimana harus dibedakan antara waktu puncak dan waktu tidak puncak sehingga dapat tercapai titik temu antara keinginan pengguna jasa dan penyedia jasa. Sehingga akan terbentuk image bahwa angkutan umum lebih nyaman dari pada kendaraan pribadi.

2. Pengurangan biaya administrasi

Merupakan strategi diversifikasi, dimana organisasi memiliki kekuatan internalnya untuk menghadapi ancaman-ancaman yang ada. Dalam hal ini Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten memiliki kekuatan yaitu ketersediaan dana guna menghadapi ancaman berupa masih rendahnya kualitas angkutan pedesaan.

Kualitas angkutan dapat diukur dari penampilan fisik berupa interior maupun eksterior selain itu juga ketangguhan angkutan yang dapat diukur dari umur kendaraan tersebut. Desain interior dan eksterior kendaraan yang nyaman dan menarik akan meningkatkan kenyamanan pengguna jasa angkutan pedesaan, namun hal ini dapat menyebabkan biaya yang besar oleh penyedia jasa. Selain itu umur kendaraan yang muda lebih menjamin kelaikan jalan dan meningkatkan keamanan pengguna

jasa, tetapi hal ini melibatkan biaya investasi yang besar pula, sehingga perlu dilakukan upaya pembatasan umur kendaraan yang terukur sesuai kemampuan penyedia jasa.

Oleh karena itu dalam upaya Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten agar kualitas angkutan bisa meningkat dengan cara mengurangi biaya administrasi sehingga mampu mengurangi biaya operasional angkutan, yang diharapkan dapat dialihkan untuk meningkatkan kualitas kendaraannya. Hal ini dilakukan dengan cara penurunan biaya-biaya administrasi seperti biaya perizinan angkutan, biaya pengujian kendaraan bermotor dan biaya perpanjangan STNK yang dikelola pemerintah.

3. Menertibkan Angkutan liar

Strategi diversifikasi, dimana organisasi menghadapi ancaman yang berupa banyaknya angkutan liar menggunakan kekuatannya yaitu kualitas dan kuantitas pegawai yang memadai. Angkutan liar merupakan ancaman bagi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam menciptakan keamanan dan kenyamanan angkutan pedesaan.

Dalam hal ini Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten diharapkan sebisa mungkin untuk menerapkan program-program yang berbeda tiap kasusnya, dimana bila ditempat tersebut sudah ada trayek resmi dan sudah beroperasi pula angkutan resmi, maka angkutan liar tersebut akan ditertibkan agar tidak beroperasi lagi ditempat tersebut. Namun bila ditempat tersebut memang belum ada jalur trayek resmi maka Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten akan meneliti apakah memungkinkan dibuka jalur trayek baru. Dan jika dirasa jalur trayek tersebut memadai maka akan dibuka jalur trayek yang baru. Sehingga pemerataan bisa terwujud.

4. Mengintensifkan program sosialisasi tertib berlalu-lintas

Merupakan strategi defensif, dimana organisasi dihadapkan pada kelemahan internal yaitu kurangnya sosialisasi tertib berlalu-lintas dan ancaman berupa masih rendahnya disiplin para supir angkutan. Sehingga diharapkan strategi ini mampu mengurangi kelemahan internal sehingga mampu mengatasi ancaman yang ada.

Program ini berupa mensosialisasikan tata cara berlalu lintas yang baik bagi pengemudi angkutan pedesaan secara periodik dan juga memberlakukan Sertifikat Pengemudi Angkutan Umum (SPAU). Selain itu ada pembinaan dan pemilihan AKUT (Awak Kendaraan Umum Teladan). Program ini bertujuan untuk memacu kesadaran pengguna jalan dalam hal ini supir angkutan pedesaan sehingga tingkat kepatuhan kepada tata-tertib berlalu-lintas semakin tinggi. Hal ini akan menciptakan angkutan pedesaan yang aman, dan nyaman bagi masyarakat. Sehingga diharapkan akan terbina sejumlah pengemudi angkutan yang mengerti akan tata tertib berlalu-lintas.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Penelitian ini menggambarkan Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten mempunyai suatu perencanaan strategis dalam peningkatan kualitas pelayanan angkutan pedesaan. Berdasarkan hasil penelitian yang telah diuraikan pada bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan tentang perencanaan strategis Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam meningkatkan kualitas pelayanan angkutan pedesaan di Kabupaten Klaten sebagai berikut :

1. Analisa Faktor Lingkungan

Dari identifikasi terhadap faktor lingkungan organisasi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, yang terdiri dari faktor lingkungan internal dan eksternal maka diperoleh beberapa faktor yang dapat diidentifikasi sebagai : Kekuatan (Sarana dan prasarana memadai, Kualitas dan Kuantitas pegawai memadai, Hubungan yang baik antar pegawai maupun pegawai dengan pimpinan), Kelemahan (Belum maksimalnya komitmen pegawai Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, Kurangnya sosialisasi tertib berlalu lintas), Peluang (Terjalin kerjasama yang baik dengan instansi lain, Banyaknya PO resmi yang beroperasi) dan Ancaman (Banyaknya angkuta plat hitam yang beroperasi, Kualitas angkuta yang masih buruk, Kesadaran para supir yang umumnya masih rendah, Masih belum meratanya angkutan dipedesaan).

2. Mengidentifikasi isu strategis

Dari hasil analisis terhadap faktor lingkungan internal dan eksternal organisasi dengan memetakan strategi-strategi dalam matrik Analisis SWOT maka diperoleh beberapa isu strategis sebagai berikut :

9. Perbaikan tantangan trayek dengan nilai tertinggi 34
10. Pengurangan biaya administrasi dengan nilai 32
11. Penertiban angkutan liar dengan skor 31
12. Pengintensifan program sosialisasi tertib berlalu-lintas, dengan skor 31
13. Pembuatan sistem informasi tertib belalu-lintas yang mudah diakses masyarakat dengan nilai 26
14. Pembuatan standarisasi kelayakan angkutan dengan nilai skor 26
15. Pemberian pembinaan pada pegawai memiliki nilai skor 25
16. Peningkatkan hubungan dengan pihak kepolisian dan organda, dengan skor 25

Dari isu strategis yang telah diidentifikasi kemudian ditetapkan beberapa strategi oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten untuk meningkatkan kualitas pelayanan angkutan pedesaan. Isu strategis yang pertama adalah Memperbaiki manajemen transportasi dengan total nilai 33. Isu strategis yang kedua adalah mengurangi biaya administrasi dengan skor 32. Isu strategis yang ketiga adalah Menertibkan angkutan liar dengan skor 31. Dan strategi yang keempat adalah Mengintensifkan program sosialisasi tertib berlalu-lintas

B. SARAN

Berdasarkan permasalahan dan kendala yang dihadapi oleh Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten, maka penulis memberikan beberapa saran yang diharapkan dapat menjadi bahan masukan bagi Kantor Perhubungan Kabupaten Klaten dalam meningkatkan kualitas pelayanan angkutan pedesaan sebagai bahan pertimbangan dalam membuat kebijakan selanjutnya, adapun saran-saran tersebut meliputi :

1. Memperbaiki tatanan trayek. Sehingga mampu menciptakan angkutan pedesaan yang aman, nyaman, efisien dan merata bagi masyarakat pedesaan.
2. Mengurangi biaya administrasi mulai dari pembuatan ijin trayek sampai dengan pengujian kendaraan. Sehingga dana itu bisa dialihkan guna meningkatkan kualitas angkutan yang dimilikinya.
3. Menertibkan Angkutan liar. Sehingga diharapkan tidak ada lagi angkutan liar yang beroperasi di Kabupaten Klaten. Dikarenakan angkutan liar memang sangat mengganggu sistem angkutan pedesaan. Namun diperlukan pula program khusus tergantung pada kondisi pada tempat tersebut. Dimana kalau pada tempat tersebut memang belum ada trayek resmi hendaknya Kantor Perhubungan kabupaten Klaten melakukan pendekatan berbeda dengan mengorganisir angkutan liar tersebut untuk menjadi angkutan resmi pada jalur tersebut.
4. Mengintensifkan sosialisasi tertib lalu lintas. Caranya dengan cara melakukan sosialisasi berkala riap 6 bulan sekali untuk membina supir-supir tentang tertib berlalu lintas. Selain itu dengan lebih banyak pengawasan ke jalan sehingga mengetahui kondisi riil yang terjadi agar cepat dalam bertindak.