

KAJIAN EFEKTIVITAS DAN EFISIENSI PROSES PERIZINAN PERPOTONGAN DAN PERSINGGUNGAN JALUR KERETA API DENGAN BANGUNAN LAIN

Purwoko *)
Subaryata **)

Peneliti Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan
Jalan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Act No. 23 of 2007 on the Railways, in Article 91 paragraph (1) mandates that the intersection between the rail and roads made no plot. Exceptions to the provisions referred to in paragraph (1) can only be done while ensuring safety and smooth running train rides and road traffic. The study tries to review the drafting of the concept of the licensing process the intersection and railroad intersection with another building of effective and efficient, and recommendations for improvements of licensing. As a tool used for analysis is a method Analytical Hierarchy Process (AHP), with secondary data collection in related institutions and primary data collection through questionnaires to the experts as respondents in the field of railway infrastructure in some instances. The results obtained from the study indicate the priority that need attention include reducing the processing time, one-stop, telecommunications, information communication, shorten the process and delegation of authority, determination. To improve the licensing process effective and efficient need to change the five scale.

Keywords: *Effectiveness, Efficiency, Licensing Process*

PENDAHULUAN

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 91 ayat (1) bahwa perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang. Pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dengan tetap menjamin keselamatan dan kelancaran perjalanan kereta api dan lalu lintas jalan. Pembangunan jalan-jalur khusus, terusan saluran air dan atau prasarana lain yang memerlukan persambungan dengan jalur kereta api umum harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Sedangkan pembangunan yang melintasi jalur kereta api wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian, selain itu yang terkait dengan pembangunan, pengoperasian, perawatan dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin. Perlintasan sebidang yang tidak mempunyai izin harus ditutup, penutupan perlintasan sebidang dilakukan oleh pemerintah.

Menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya melakukan evaluasi secara berkala terhadap perlintasan sebidang, maka Menteri yang membidangi urusan jalan, gubernur atau bupati/walikota dapat menutup perpo-

tongan sebidang apabila tidak ada izinnya. Hal ini untuk meminimalkan faktor-faktor yang menyebabkan maraknya perlintasan sebidang tanpa izin.

Perumusan masalah bagaimana menciptakan proses perizinan yang transparan, akuntabel, cepat dan menjamin kepastian berusaha bagi pelaku usaha di bidang transportasi, khususnya perizinan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan dibuat tidak sebidang dan pembangunan jalan yang melintasi jalur kereta api wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian. Maksud kajian ini adalah untuk mengkaji tersusunnya konsep Perizinan Perpotongan dan Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain yang efektif dan efisien, sedangkan tujuannya adalah penyempurnaan perizinan pada perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain. Ruang lingkup penelitian ini dibatasi pada proses perizinan perlintasan sebidang meliputi, identifikasi sispro, persyaratan dan lembaga-lembaga yang terkait dengan proses perizinan perpotongan dan persinggungan dengan jalur kereta api. Sedangkan hasil yang diharapkan dari kajian ini adalah tersusunnya konsep perizinan yang akuntabel, transparan dan meningkatkan keselamatan.

TINJAUAN PUSTAKA DAN LANDASAN TEORI

Undang-Undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Dengan tinjauan pustaka adalah fungsi perizinan adalah pemberian pelayanan terhadap masyarakat, hal ini merupakan bagian dari penyelenggaraan administrasi pemerintahan. Pengaturan yang berhubungan dengan pemberian pelayanan kepada masyarakat dilaksanakan berdasarkan fungsi kemasyarakatan dari pada lembaga

pemerintahan guna merealisasikan kepentingan yang bersangkutan dengan kesejahteraan, ketertiban dan ketentraman warga masyarakat. Untuk mewujudkan hal tersebut perlu dilakukan perubahan dan penataan terhadap birokrasi selaku penyelenggara pemerintahan khususnya di bidang transportasi perkeretaapian yang berkaitan dengan proses perizinan

METODOLOGI

Metodologi yang digunakan dalam melakukan analisis adalah *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan melakukan analisis masalah, komparasi dan deskripsi. *Analytic Hierarchy Process* (AHP) merupakan teori umum mengenai pengukuran. Skala pengukuran yang biasanya digunakan secara berurutan adalah skala nominal, ordinal, interval dan rasio. Skala yang lebih tinggi dapat dikategorikan menjadi skala yang lebih rendah, namun tidak sebaliknya. *Analytical Hierarchy Process* (AHP) mengatasi sebagian permasalahan perhitungan perbandingan berpasangan matriks pada level 2 yang didapatkan dari hasil survei dan skala nilai perbandingan berpasangan berdasarkan goal

Konsistensi *Analytical Hierarchy Process* (AHP), jika a_{ij} mewakili derajat kepentingan faktor i terhadap faktor j dan a_{jk} menyatakan kepentingan dari faktor j terhadap faktor k , maka agar keputusan menjadi konsisten kepentingan dari faktor i terhadap faktor k harus sama dengan a_{ij}, a_{jk} atau jika $a_{ij}, a_{jk} = a_{ik}$ untuk semua i, j, k maka matrix tersebut konsisten. Permasalahan di dalam pengukuran pendapat manusia, konsistensi tidak dapat dipaksakan. Jika $A > B$ (misalnya $2 > 1$) dan $C > B$ (misalnya $3 > 1$), tidak dapat dipaksakan bahwa $C > A$ dengan angka $6 > 1$ meskipun hal itu konsisten.

Pengumpulan pendapat antara satu faktor dengan yang lain adalah bebas satu sama lain, dan hal ini dapat mengarah pada ketidakkonsistensi jawaban yang diberikan responden. Namun, terlalu banyak ketidakkonsistensi juga tidak diinginkan. Pengulangan wawancara pada sejumlah responden yang sama kadang diperlukan apabila derajat tidak konsistennya besar. *Saaty* membuktikan bahwa indeks konsistensi dari matrik berordo n dapat diperoleh dengan rumus

$$C.I = \frac{\lambda_{maksimum} - n}{N - 1}$$

C.I = Indeks Konsistensi
 λ maksimum = Nilai *eigen* terbesar dari matrik berordo n

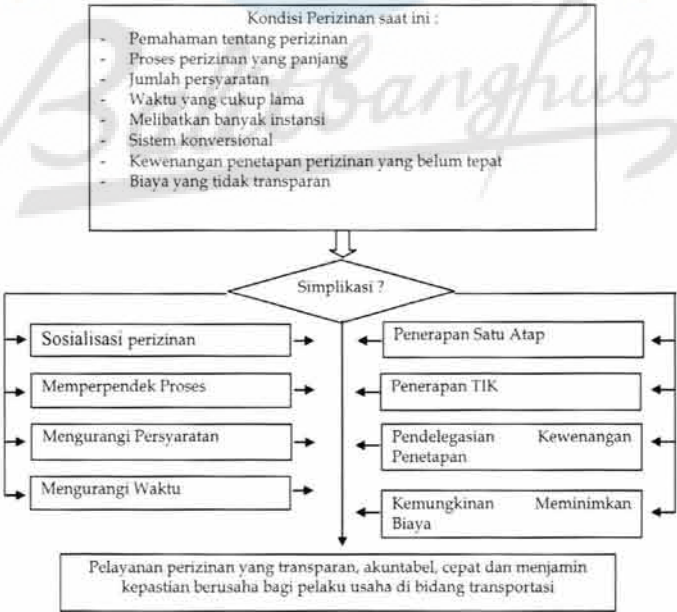
Nilai *eigen* terbesar didapat dengan menjumlahkan hasil perkalian jumlah kolom dengan *eigenvector* utama. Apabila C.I bernilai nol, berarti matrik konsisten batas ketidakkonsistenan yang ditetapkan *Saaty* diukur menggunakan Rasio Konsistensi dengan nilai pembangkit indeks konsistensi dengan nilai pembangkit indeks konsistensi dengan nilai pem-

bangkit random (RI) Nilai ini bergantung pada ordo matrik n . dengan demikian, rasio konsistensi dapat dirumuskan :

$$C.R = \frac{C.I}{R.I}$$

Bila matrik bernilai CR lebih kecil dari 10% ketidakkonsistenan pendapat masih dianggap dapat diterima. Perhitungan diatas dilanjutkan untuk level 3, sehingga diperoleh nilai *eigenvector* utama dan C.R pada setiap level dapat diperoleh. Bobot komposit dipergunakan untuk menetapkan bobot dan konsistensi keseluruhan. Rata-rata geometri digunakan untuk merata-rata hasil akhir dari beberapa responden. Program *Expertchoice* merupakan perangkat lunak yang dapat digunakan untuk membantu perhitungan dengan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP).

Metode Simplikasi merupakan penyederhanaan penyelesaian masalah yang akan disandingkan pada pertanyaan kepada responden, cara ini mempermudah memberikan skala prioritas terhadap beberapa perbandingan berpasangan yang bersifat diskrit maupun kontinyu.



Selain pedoman teknis terdapat beberapa persyaratan masih diperlukan pemberian izin dari pemilik prasarana perkeretaapian proses permohonan perizinan diperlukan suatu pemahaman proses secara *efektivitas* dan *efisiensi*.

Pola pikir kajian diawali dengan memperhatikan *instrumental input* berupa peraturan-peraturan yang berkaitan dengan Perizinan Perpotongan dan atau Persinggungan dengan Jalur Kereta Api. Langkah selanjutnya memperhatikan *environmental input* berupa pertambahan jumlah penduduk dan pengembangan kawasan pemukiman. Sebagai obyek utama kajian adalah Penerapan Izin Perpotongan dan Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain, melibatkan Subyek Ditjen Perkeretaapian, User/Pengembang Kawasan Pemukiman, Pemda, PT. KA (Persero) dan Masyarakat.

Melalui proses analisis dan evaluasi menggunakan analisis kualitatif, diharapkan menghasilkan *output* berupa tersusunnya Konsep Perizinan Perpotongan dan Persinggungan Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain yang Akuntabel dan Transparan dan *outcome* terciptanya peningkatan keselamatan pada perlintasan sebidang.

DATA DAN HASIL PENELITIAN

Reformasi birokrasi merupakan upaya langkah-langkah suatu proses pembaharuan terhadap perwujudan pemerintahan yang bersih (*clean government*) dan pemerintahan yang baik (*good governance*), hal ini dititik beratkan kepada Sumber Daya Manusia di bidang Perkeretaapian khususnya dan aparatur pemerintah pada umumnya sebagai fungsi pelayanan. Dalam perannya birokrasi memiliki posisi demikian penting untuk

pengelolaan kebijakan dan pelayanan publik, sehingga birokrasi sangat menentukan efisiensi dan efektivitas dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan, hal ini terkait pelayanan pemberian izin terhadap perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain.

Reformasi di bidang pelayanan khususnya proses perizinan, adalah merupakan wujud pembaharuan dan perubahan mendasar pada bidang ketatalaksanaan dalam rangka reformasi birokrasi dan perwujudan pelayanan transportasi perkeretaapian yang efektif dan efisien. Sasaran yang ingin dicapai adalah sistem, proses, dan prosedur kerja yang jelas, efektif dan efisien, terukur, sesuai dengan prinsip-prinsip *good governance*. Prinsip-prinsip reformasi penerbitan perizinan di bidang perkeretaapian sebagai berikut :

1. Persyaratan atau kelengkapan dokumen dalam mengurus perizinan harus sederhana dan mudah dimengerti serta mudah diikuti bagi pengurusannya;
2. Batas waktu pengurusan perizinan yang jelas dan tidak terlalu lama;
3. Biaya dibuat seminimal mungkin, dalam arti tidak memberatkan bagi pengurusnya;
4. Tersediannya informasi yang lengkap/ jelas dan mudah dipahami tentang persyaratan perizinan, prosedur, dan proses pelayanan penerbitan perizinan.

Jenis Kegiatan proses perizinan perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain meliputi prosedur, biaya, jangka waktu pengurusan, persyaratan, dasar hukum, instansi pemberi izin, kemungkinan komputerisasi

dan kemungkinan satu atap.

Prosedur penyampaian permohonan kepada Direktur Jenderal Perkeretaapian;

Direktur Jenderal Perkeretaapian meneruskan ke Direktur Teknik Prasarana Ditjen Perkeretaapian;

Evaluasi dokumen dengan melibatkan KTS, Setditjen, PT.KA dan Pemohon;

Pengesahan gambar teknis oleh Direktorat Teknik Prasarana Ditjen Perkeretaapian;

1. Penyampaian dari Direktorat Teknik Prasarana kepada Sekretaris Direktorat Jenderal Perkeretaapian untuk penyusunan SK Izin;
2. Penetapan oleh Direktur Jenderal Perkeretaapian atas nama Menteri Perhubungan.

a. Biaya

Untuk biaya proses permohonan perizinan perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain, sampai saat ini belum didapatkan datanya atau besarnya.

b. Jangka Waktu Pengurusan

Proses pengurusan memerlukan waktu selama 14 (empat) hari kerja setelah permohonan diterima secara lengkap.

c. Persyaratan

- 1) Gambar Lokasi;
- 2) Jenis perlintasan dan/atau jenis persinggungan yang akan digunakan;
- 3) Gambar Teknis;
- 4) Sistem pengamanan yang akan digunakan;

- 5) Metode kerja yang digunakan;
- 6) Analisis mengenai dampak lingkungan (tentatif);
- 7) Analisis mengenai dampak lalu lintas jalan untuk perlintasan dan operasi kereta api;
- 8) Surat Pernyataan yang berisi kewajiban dari pemohon.

d. Dasar Hukum

- 1) Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian Pasal 83
 - a) Pembangunan jalan, jalur kereta api khusus, terusan, saluran air, dan/atau prasarana lain yang memerlukan persambungan, dan perpotongan dan/atau persinggungan dengan jalur kereta api umum harus dilaksanakan dengan ketentuan untuk kepentingan umum dan tidak membahayakan keselamatan perjalanan kereta api, wajib mendapat izin dari pemilik prasarana perkeretaapian;
 - b) Pemilik prasarana perkereetaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) sebelum memberikan izin harus terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Menteri;
 - c) Pembangunan, pengoperasian, perawatan dan keselamatan perpotongan antara jalur kereta api dan jalan menjadi tanggung jawab pemegang izin.

- 2) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2000 tentang Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api Dengan Bangunan Lain Pasal 10 ayat (1) Perlintasan atau perpotongan atau persinggungan dengan jalur kereta api harus mendapatkan izin, ayat (2) Izin sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan oleh Direktur Jenderal.

d. Instansi Pemberi Izin

Direktorat Jenderal Perkeretaapian atas nama Menteri Perhubungan, Direktur Jenderal Perkeretaapian;

Mengacu metode simplikasi terdapat tiga variabel pada proses pelayanan lama yang belum terkaper yaitu :

- 1) Kemungkinan penyederhanaan prosedur dan persyaratan;
- 2) Kemungkinan satu atap dalam proses permohonan;
- 3) Kemungkinan beralih kepada komputerisasi.

Setelah pemohon memenuhi persyaratan yang telah ditentukan, terhadap tahapan proses perizinan untuk permohonan izin perlintasan sebidang. Maka dalam proses perizinan dibagi kedalam dua tahapan dari empat belas hari kerja jangka waktu pengurusan yang ditetapkan, yaitu masing-masing delapan hari kerja dan enam hari kerja. Untuk mempermudah dan memepertegas dalam tahapan jangka waktu yang diperlukan, maka tahapan urutan penyele-saian dalam proses perizinan pada perlintasan sebidang, maka dalam hirarki proses dibagi ke dalam tahapan sebagai berikut :

Tahap pertama delapan hari kerja pada atau di antara

1. Direktur Jenderal Perkeretaapian;
2. Direktur Teknis Prasarana;
3. Evaluasi dokumen yang melibatkan juga Dit. KTS, unit kerja di Setditjen, PT. KA dan Pemohon;
4. Survey lapangan yang melibatkan juga Dit. KTS, unit kerja di Setditjen, PT. KA.

Tahap kedua enam hari kerja pada atau di antara

1. Pengesahan gambar teknis oleh Direktur Teknik Prasarana;
2. Penyusunan izin oleh unit kerja di Sekretariat Direktorat Jenderal Perkeretaapian;
3. Direktur Jenderal Perkeretaapian menetapkan/memberikan izin perlintasan sebidang atas nama Menteri Perhubungan.

Pengumpulan data primer yaitu tentang opini yang dilakukan di DKI Jakarta melalui daftar pertanyaan yang ditujukan kepada para ahli di bidang prasarana kereta api, pengembang perumahan serta manajemen PT. Kereta Api Daop I Jakarta dan pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan perizinan. Sedangkan untuk data sekunder dilakukan melalui inventarisasi studi-studi literature, artikel-artikel, buku-buku, internet di instansi/lembaga terkait, hasil pengumpulan data sekunder untuk mendukung proses analisis dalam kajian ini melalui pengumpulan data ke Daop I Jakarta, adapun beberapa data tersebut meliputi :

Jumlah perlintasan sebidang di Daerah Operasi I Jakarta PT Kereta Api pada tahun 2010 atau setelah diberlakukannya

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, seluruhnya berjumlah 515 perlintasan, terdiri dari yang dijaga resmi oleh seksi jalan dan jembatan (JJ) 78 perlintasan (15,14%), resmi dijaga oleh operasional stasiun (OP) 78 perlintasan (15,14%), resmi dijaga oleh pihak ke tiga 4 perlintasan (0,77%), resmi dijaga Pemda 5 perlintasan (0,98%), resmi tidak dijaga 160 perlintasan (31,06%) dan perlintasan liar 190 perlintasan (36,90%). Sehingga dari jumlah keseluruhan perlintasan yang dijaga sebanyak 165 perlintasan atau sekitar 32,03%, sedangkan yang tidak dijaga sebanyak 350 perlintasan atau sekitar 67,97%.

Dari 165 perlintasan yang dijaga baik oleh pihak PT. Kereta Api Daerah Operasi I Jakarta maupun pihak ke tiga dan Pemda, bilamana dilihat dari jenis pintu perlintasan terdiri dari tiga jenis pintu perlintasan yaitu semi otomatis sebanyak 95 pintu (57,57%), otomatis 26 pintu (15,75%), manual 44 pintu (26,66%). Selain perlintasan sebidang terdapat juga perlintasan tidak sebidang yaitu *flyover*

dan *underpass* sebanyak 50 perlintasan. Walaupun pada perlintasan sebidang telah dibuat *flyover* dan *underpass* tetapi dari hasil pengamatan dilapangan masih terdapat beberapa perlintasan tetap masih dipergunakan.

Perlintasan sebidang sebelum diberlakukannya tentang undang-undang perkeretaapian, pada tahun 2004 data yang diperoleh dari Direktorat Perkeretaapian Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berjumlah 945 perlintasan sebidang, dengan rincian pintu perlintasan sebidang resmi dijaga berjumlah 181 perlintasan (19,15%), resmi tidak dijaga berjumlah 622 perlintasan (65,82%) dan perlintasan tidak resmi berjumlah 142 perlintasan (15,02%). Untuk perlintasan sebidang di Daerah Operasi I Jakarta terjadi suatu penurunan bilamana dibandingkan antara sebelum dan sesudah diberlakukannya Undang-undang nomor 23 tahun 2007 yaitu sekitar sebesar 83,49%.

Tabel 1. Perlintasan sebidang dan flyover/underpass wilayah daop 1 Jakarta

No	Resort	Dijaga Resmi Jj	Dijaga Resmi Op	Resmi Dijaga Pihak Ke-3	Resmi Dijaga Pemda	Resmi Tidak Dijaga	Liar	Flyover & Underpass
1	11 Serang	1	10	4	5	41	46	7
2	12 Rangkas Bitung	2	7	-	-	80	20	5
3	13 Tanah Abang	23	11	-	-	17	7	11
4	14 Tanjung Priuk	14	10	-	-	1	19	5
5	15 Manggarai	13	7	-	-	-	35	7
6	16 Jatinegara	6	9	-	-	3	41	10
7	17 Cikampek	3	8	-	-	8	6	4
8	18 Bogor	16	16	-	-	10	16	1
Total		78	78	4	5	160	190	50

Sumber : Daop 1 Jakarta (2011)

Data primer responden diminta untuk membandingkan dan memberikan skala prioritas terhadap beberapa pertanyaan yang terkait dengan proses perizinan perpotongan dan persinggungan jalur

kereta api dengan bangunan lain. Skala perbandingan antara 1 sampai dengan 9, yang terdiri delapan skenario. Setelah disandingkan mendapatkan skala sebagai berikut pada tabel 2, 3, 4, 5.

Tabel 2. Pendapat responden dari pihak Ditjen Perkeretaapian

Sekenario	<i>Eigenvector</i>	Ranking
Sosialisasi Perizinan	0.13	4
Memperpendek Proses	0.12	5
Mengurangi Persyaratan	0.07	6
Mengurangi Waktu	0.21	2
Satu Atap	0.22	1
Telekomunikasi Informasi Komunikasi (TIK)	0.17	3
Pendelegasian Kewenangan Penetapan	0.05	7
Kemungkinan Meminimkan Biaya	0.04	8

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Tabel 3. Pendapat responden dari pihak daerah operasi I Jakarta PT. KA

Sekenario	<i>Eigenvector</i>	Ranking
Sosialisasi Perizinan	0.06	6
Memperpendek Proses	0.26	2
Mengurangi Persyaratan	0.06	4
Mengurangi Waktu	0.36	1
Satu Atap	0.06	5
Telekomunikasi Informasi Komunikasi (TIK)	0.04	8
Pendelegasian Kewenangan Penetapan	0.05	7
Kemungkinan Meminimkan Biaya	0.10	3

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Tabel 4. Pendapat responden dari pihak peneliti

Sekenario	<i>Eigenvector</i>	Ranking
Sosialisasi Perizinan	0.04	8
Memperpendek Proses	0.14	4
Mengurangi Persyaratan	0.15	3
Mengurangi Waktu	0.23	1
Satu Atap	0.11	5
Telekomunikasi Informasi Komunikasi (TIK)	0.21	2
Pendelegasian Kewenangan Penetapan	0.04	7
Kemungkinan Meminimkan Biaya	0.08	6

Sumber : Hasil Pengolahan Data

Tabel 5. Pendapat responden dari pihak developer

Sekenario	<i>Eigenvector</i>	Ranking
Sosialisasi Perizinan	0.01	8
Memperpendek Proses	0.13	5
Mengurangi Persyaratan	0.14	3
Mengurangi Waktu	0.14	4
Satu Atap	0.11	7
Telekomunikasi Informasi Komunikasi (TIK)	0.17	1
Pendelegasian Kewenangan Penetapan	0.17	2
Kemungkinan Meminimkan Biaya	0.12	6

Sumber : Hasil Pengolahan Data

PEMBAHASAN

Perbandingan perlintasan sebidang yang resmi sekitar 63,10% sedangkan tidak resmi 36,89% sebenarnya lebih banyak yang resmi, namun apabila dilihat dari sisi keselamatan sangat membahayakan terhadap perjalanan kereta api karena dari jumlah perlintasan sebidang yang resmi tidak dijaga dan tidak resmi sebesar 67,96% dari jumlah perlintasan sebidang yang berada di Daop I Jakarta. Permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan proses pelayanan perizinan perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain, adalah meliputi pemahaman tentang perizinan, proses perizinan yang panjang, jumlah persyaratan, waktu yang cukup lama, melibatkan banyak instansi, sistem konvensional, kewenangan penentuan perizinan yang belum tepat dan biaya tidak transparan. Dari beberapa persyaratan tersebut perlu disederhanakan seminimal mungkin agar pihak-pihak pengurus izin sangat diberikan berbagai kemudahan.

1. Pemahaman tentang proses perizinan perpotongan dan persinggungan jalur kereta api dengan bangunan lain untuk mengoptimalkan proses perizinan yang efektif dan efisien. Tujuan dari sosialisasi adalah untuk memberikan informasi kepada masyarakat agar setiap peraturan yang telah disahkan dapat segera dipahami oleh seluruh masyarakat, hal ini agar tidak terjadi pemahaman yang berbeda-beda. Hasil pengolahan data terkait dengan sosialisasi perizinan sebagai berikut :

a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.13 dan *ranking* ke 4

b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.06 dan *ranking* ke 6

c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.04 dan *ranking* ke 8

d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.01 dan *ranking* ke 8

2. Filosofi dari proses perizinan adalah harus sederhana dengan tidak melibatkan banyak pihak yang tidak mempunyai kepentingan dan harus memiliki sistem prosedur operasional yang jelas dan memenuhi standar. Untuk memperpendek proses dapat melalui pengurangan tahapan seperti pemeriksaan dokumen oleh pihak yang awalnya dilakukan dalam beberapa tahapan jika memungkinkan dapat disederhanakan menjadi satu atap.

Hasil pengolahan data terkait dengan memperpendek proses sebagai berikut :

a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.12 dan *ranking* ke 5

b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.26 dan *ranking* ke 2

c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.14 dan *ranking* ke 4

d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.13 dan *ranking* ke 5

3. Sering kali dijumpai jumlah persyaratan yang terlalu banyak, kadangkala ada beberapa persyaratan semestinya tidak perlu dilampirkan. Hal ini akan berdampak terhadap tingkat pengurusan pada proses perizinan. Mekanisme pelayanan perizinan pada perkeretaapian harus dibuat

sesederhana mungkin persyaratannya sehingga masyarakat cepat memahami dalam proses pengurusan sesuai dengan kebutuhan. Berkaitan dengan persyaratan, peraturan yang menjadi acuan harus mudah dipahami dan dimengerti serta tidak terlalu banyak yang dijadikan acuan. Dampak dari banyaknya persyaratan akan melibatkan banyak pihak yang menangani pengurusan perizinan. Hasil pengolahan data terkait dengan mengurangi persyaratan sebagai berikut :

- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.07 dan *ranking* ke 6
 - b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.06 dan *ranking* ke 4
 - c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.15 dan *ranking* ke 3
 - d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.14 dan *ranking* ke 3
4. Dimensi waktu selalu melekat pada proses perizinan maka perlu suatu tata cara dan prosedur yang harus ditempuh dalam pengurusan perizinan. Panjangnya waktu proses setiap tahap pada pengurusan perizinan, akan banyak memakan waktu yang banyak juga dengan biaya yang tinggi, sehingga dapat mempersulit masyarakat dalam melakukan proses perizinan.

Hasil pengolahan data terkait dengan mengurangi waktu sebagai berikut :

- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.21 dan *ranking* ke 2

- b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.36 dan *ranking* ke 1
- c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.23 dan *ranking* ke 1
- d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.14 dan *ranking* ke 4

5. Penyelenggaraan urusan pemerintahan selain didasarkan azas desentralisasi dan tugas bantuan (*mede bewind*) juga didasarkan atas azas desentralisasi. Azas desentralisasi, bahwa urusan pemerintahan yang telah diserahkan kepada daerah dalam rangka pelaksanaannya sepenuhnya tanggung jawab pemerintah daerah. Dalam hal ini meliputi prakarsa baik yang menyangkut penentuan kebijaksanaan, perencanaan, pelaksanaan maupun yang mengangkat segi-segi pembiayaannya. Oleh karena tidak semua urusan pemerintah dapat diserahkan kepada daerah menurut azas desentralisasi maka penyelenggaraan berbagai urusan pemerintah di daerah dilaksanakan oleh perangkat pemerintah pusat yang disebar di daerah-daerah.

Karena masih ada urusan yang tetap merupakan urusan pemerintah pusat, hal ini akan berat bagi pusat untuk menyelenggarakan di daerah-daerah oleh dasar dekonstrasikan, maka urusan ini dapat dilaksanakan oleh daerah menurut azas pemberian atau penerapan satu atap dalam proses perizinan. Dengan pertimbangan efektivitas dan efisiensi, beratnya biaya dan terlalu banyaknya personil yang harus diadakan bila harus dikerjakan oleh perangkat pusat, terbatasnya kemampuan perangkat Pusat di

Daerah, dan karena sifatnya, banyak urusan yang sulit dapat dilakukan bila tidak ada bantuan Pemerintah Daerah yang bersangkutan.

Pelayanan perizinan pada umumnya dilakukan melalui proses yang terdiri dari berbagai level, sehingga menyebabkan penyelesaian pelayanan yang terlalu lama. Pelayanan satu atap dapat dilakukan apabila perizinan tersebut dilakukan oleh beberapa sektor di bawah Kementerian Perhubungan.

Hasil pengolahan data terkait dengan satu atap sebagai berikut :

- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.22 dan *ranking* ke 1
 - b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.06 dan *ranking* ke 5
 - c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.11 dan *ranking* ke 5
 - d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.11 dan *ranking* ke 7
6. Penerapan Telekomunikasi Informasi Komunikasi, dalam perspektif pelayanan bahwa penggabungan teknologi telekomunikasi dan informasi memiliki potensi dan daya guna yang luar biasa dalam meningkatkan kinerja pemerintah untuk pelayanan. Selain itu dari waktu ke waktu dapat dikembangkan pada perspektif pelayanan dan manajerial dalam meningkatkan efektivitas dan efisiensi pelayanan fungsi dari pada telekomunikasi informasi dan komunikasi terhadap pelayanan, yang meliputi akuisisi pengolahan dan melakukan investigasi masalah atonomi pada
- administrasi pemerintah, menyediakan laporan, menyarankan, dan memberi konsultasi kepada pemerintah dalam mekanisme administrasi, dan melakukan kerjasama konsultasi dan informasi kepada masyarakat.
- Penerapan TIK dalam pelayanan perizinan memungkinkan penghapusan struktur birokrasi dan proses klasik pelayanan perizinan yang panjang. Dengan demikian tujuan realisasi yang hendak dicapai adalah efisiensi pelayanan dan penghematan finansial. Pelayanan *online* dapat memenuhi kriteria transportasi yang akan mempermudah orientasi dan memperbesar tingkat akseptansi dan efisiensi. Selain itu, dengan bantuan jaringan informasi dan komunikasi proses pelayanan akan semakin cepat, mudah dan nyaman.
- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.17 dan *ranking* ke 3
 - b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.04 dan *ranking* ke 8
 - c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.21 dan *ranking* ke 2
 - d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.17 dan *ranking* ke 1
7. Pendelegasian Kewenangan Penerimaan adalah perizinan perlintasan sebidang tidak terlepas pada rencana pembangunan perkeretaapian dalam rencana induk, dimana terdiri rencana induk perkeretaapian nasional, kabupaten/kota. Sehingga dalam penetapan ditetapkan menteri, gubernur, atau bupati/walikota sesuai kewenangannya, untuk tingkat pusat

paling rendah oleh Dirjen Perkeretaapian, sedangkan untuk tingkat daerah ada pada pemerintah tingkat provinsi dan tingkat kabupaten/kota.

Pendelegasian adalah kewenangan yang dimiliki oleh pejabat atau aparatur negara yang langsung berhubungan dengan masyarakat untuk membuat keputusan. Metode ini sangat penting karena dapat meminimalisasi struktur dan proses pengurusan perizinan. Dengan kondisi struktur organisasi yang masih gemuk dan besar saat ini akan lebih efisien penetapan perizinan didelegasikan ke petugas lapangan yang secara langsung memiliki tanggung jawab terhadap pemeriksaan perizinan. Selain itu, dengan metode ini dapat dilakukan pemangkasan sumber pendapatan ilegal dan mengurangi pendapatan yang diperoleh oleh aparatur negara atau pihak ketiga yang ikut terlibat dalam pengurusan perizinan.

Hasil pengolahan data terkait dengan pendelegasian wewenang sebagai berikut :

- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.05 dan *ranking* ke 7
 - b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.05 dan *ranking* ke 7
 - c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.04 dan *ranking* ke 7
 - d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.17 dan *ranking* ke 2
8. Kemungkinan Biaya yang tidak transparan terhadap pengurusan proses perizinan menjadi hal yang sangat mendasar. Perizinan ini

merupakan kewajiban bagi setiap lembaga pemerintah daerah dan swasta atau pengembang perumahan, orientasi pembiayaan yang dikeluarkan oleh masyarakat dalam proses perizinan menganut proses *service oriented* bukan *profit oriented*, maka biaya yang dikeluarkan bersifat biaya pelayanan *non profit* tetapi masyarakat yang menggunakan pelayanan tersebut diwajibkan memberikan ganti biaya pelayanan.

Pengertian ntuk jasa pelayanan jasa pemerintah atau biaya pelayanan bersifat *non profit* dimana ditetapkan dengan tarif-tarif tertentu, diatur berdasarkan peraturan organik/badan berwenang dalam hal ini Ditjen Perkeretaapian. Pemerintah berke-wajiban mengatur tarif Harga Eceran Tertinggi serta pelayanan jasa fungsional/keahlian bagi masyarakat, agar terlindungi dari usaha-usaha golongan tertentu yang ingin menarik keuntungan semata.

Sehingga perizinan merupakan sebagai bagian dari kebijakan pemerintah untuk mengatur aktivitas masyarakat sudah seharusnya memenuhi sifat-sifat sebagai pelayan masyarakat (*public goods*). Dengan demikian meskipun terdapat pembiayaan, sesungguhnya bukan sebagai alat "*budgetaire*" negara maka setiap pembiayaan pengurusan perizinan harus diinformasikan secara transparan dan luas, hal ini untuk mengurangi pengenaan biaya lebih dari sekali untuk setiap obyek syarat tertentu. Selain itu biaya pengurusan perizinan harus dihitung berdasarkan perhitungan pada tingkat *real cost* (biaya sebenarnya).

Hasil pengolahan data terkait dengan kemungkinan meminimkan biaya

pendelegasian wewenang menunjukan sebagai berikut :

- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian selaku regulator menilai *eigenvector* 0.04 dan *ranking* ke 8
- b. Daerah Operasi I Jakarta PT. Kereta Api selaku operator menilai *eigenvector* 0.10 dan *ranking* ke 3
- c. Peneliti selaku pakar atau expert menilai *eigenvector* 0.08 dan *ranking* ke 6
- d. Developer selaku user menilai *eigenvector* 0.12 dan *ranking* ke 6

Dari masing-masing lembaga yang dilakukan survei terjadi perbedaan dalam menentukan *ranking* dan *eigenvector* maka untuk menentukan skala prioritas perlu dilakukan penyederhanaan dengan ditentukan masing-masing skenario diambil dua *ranking* yaitu *ranking* pertama dan *ranking* kedua, sebagai berikut dalam tabel 6.

Tabel 6.

Lembaga	Sekenario	<i>Eigenvector</i>	Ranking
Ditjen. Perkeretaapian selaku Regulator	Satu Atap	0.22	1
	Mengurangi Waktu	0.21	2
Daop I Jakarta selaku operator	Mengurangi Waktu	0.36	1
	Memperpendek Proses	0.26	2
Peneliti selaku pakar atau expert	Mengurangi Waktu	0.23	1
	Telekomunikasi Informasi Komunikasi	0.21	2
Developer selaku user	Telekomunikasi Informasi Komunikasi	0.17	1
	Pendelegasian Kewenangan Penetapan	0.17	2

Hasil penyederhanaan skala prioritas sesuai dengan ranking masing-masing diambil ranking pertama dan kedua dari delapan skenario, adalah sebagai berikut urainnya :

- a. Direktorat Jenderal Perkeretaapian skala prioritas pertama adalah

proses perizinan satu atap dengan *eigenvector* 0.22, *ranking* 1 dan prioritas kedua adalah mengurangi waktu dalam proses perizinan dengan *eigenvector* 0.21, *ranking* 2. Jenis kegiatan perizinan proses yang lama belum ditetapkan dalam penyelesaiannya, masih ditetapkan oleh Dirjen Perkeretaapian. Mengingat perkembangan jaringan perkeretaapian semakin berkembang maka perlu adanya penyelesaian satu atap melalui pelimpahan kepada pihak gubernur, bupati dan walikota sesuai dengan kewengannya.

- b. Daerah Opearsi I Jakarta PT. Kereta Api skala perioritas pertama adalah mengurangi waktu proses perizinan dengan *eigenvector* 0.36, *ranking* 1 dan prioritas kedua adalah memperpendek proses perizinan dengan *eigenvector* 0.26, *ranking* 2. Mengurangi waktu

proses adalah terkait dengan jangka waktu pengurusan yang diperlukan, pernyataan pihak PT. KA sama dengan pihak Ditjen Perkeretaapian, tentang jangka waktu untuk diperpendek. Memperpendek proses dalam arti

mengurangi beberapa unsur yang tidak terkait untuk dihapuskan.

- c. Peneliti skala prioritas pertama adalah mengurangi waktu proses perizinan dengan *eigenvector* 0.23, *ranking* 1 dan prioritas kedua adalah telekomunikasi informasi komunikasi dengan *eigenvector* 0.21, *ranking* 2. Informasi teknologi perlu dikembangkan dalam jajaran sistem pelayanan proses perizinan perlintasan sebidang, hal ini terkait dengan kondisi perlintasan sebidang yang marak di tingkat daerah tingkat propinsi maupun kabupaten kota. Sehingga masyarakat semakin paham bahwa setiap akan membuat perlintasan sebidang harus mendapatkan izin dari pihak pemilik prasarana, termasuk pembuatan *flyover* dan *under pass* yang melintas di atas jalan kereta api.
- d. Developer skala prioritas pertama adalah telekomunikasi informasi komunikasi dengan *eigenvector* 0.17, *ranking* 1 dan prioritas kedua adalah pendelegasian kewenangan penetapan dengan *eigenvector* 0.17, *ranking* 2. Kewenangan penetapan harus jelas terkait dengan perizinan perlintasan sebidang apakah tingkat pusat atau daerah. Maka perlu adanya pendelegasian kewenangan yang pasti sesuai dengan penyelenggaraan kereta api berada yaitu penyelenggaraan tingkat nasional, propinsi dan kabupaten/kota. Hal ini agar mudah dipahami bagi para pengguna jasa pengurusan izin pada perlintasan sebidang.

Terdapat *eigenvector* yang sama pada skala prioritas developer yaitu 0.17

namun pada *ranking* terdapat perbedaan yaitu 1 dan 2, karena menurut teori dalam metode *Analytic Hierarchy Process (AHP)* bahwa skala fundamental pada intensitas dari kepentingan pada skala absolut nilai 2,4,6, dan 8 merupakan nilai tengah di antara dua nilai keputusan yang berdekatan, maka apabila kompromi dibutuhkan nilai tersebut perlu dimasukkan ke dalam *ranking* di atas nilai 1,3,5,7 dan di bawah 9.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan analisis dan pembahasan dapat disimpulkan skala, sebagai berikut :

1. Skala prioritas pertama mengurangi waktu dalam proses pengurusan perizinan perlintasan sebidang karena saat sekarang dinilai atau dianggap masih terlalu lama dari sisi waktu yang dibutuhkan, dari pihak para pakar operator bidang prasarana perkeretaapian memberikan penilaian dengan *eigenvector* 0.36 pada *ranking* ke 1. Tenaga ahli peneliti bidang prasarana kereta api selaku *expert* menilai *eigenvector* sebesar 0.23 pada *ranking* ke 1, dan untuk regulator menilai dengan *eigenvector* 0.21 pada *ranking* ke 2.
2. Skala prioritas kedua pengurusan perizinan perlintasan sebidang melalui satu atap dimana penilaian menurut regulator perkeretaapian, dinilai perlunya satu atap terhadap instansi terkait dan instansi intern yang menangani proses perizinan pada perlintasan sebidang. Hal ini regulator menilai dengan *eigenvector* 0.22 pada *ranking* 1 dari hasil penilaiannya.

3. Skala prioritas ketiga dari pihak *user* menilai bahwa *telekomunikasi informasi komunikasi* penting perlu dipertimbangkan dalam skala prioritas penyederhanaan persyaratan proses perizinan perlintasan sebidang, hal ini pihak *user* menilai dengan nilai *eigenvector* 0.17 dan *ranking* 1, sedangkan pihak Peneliti selaku *expert* menilai *eigenvector* 0.21 *ranking* 2.
4. Skala prioritas keempat *memperpendek proses* perizinan perlintasan sebidang, penilaian ini hasil analisis dan pembahasan yang disampaikan oleh pihak operator menilai dengan *eigenvector* 0.26 dan *ranking* ke 2.
5. Skala prioritas kelima *pendelegasian kewenangan penetapan* pengurusan perizinan perlintasan sebidang, dari hasil analisis penilaian pengembang atau *user* selaku pengguna menilai, dengan penilaiannya *eigenvector* 0.17 dengan *ranking* ke 2
3. Perlu membuat jaringan pelayanan yang *online* sifatnya mengingat perkembangan sistem informasi komunikasi yang semakin maju, sehingga mempermudah pihak pengguna jasa pelayanan proses perizinan perlintasan sebidang mendapatkan informasi dan komunikasi dengan baik. *Electronic-government* dapat dipahami sebagai penggunaan dan pendayagunaan teknologi telekomunikasi dan teknologi informasi dalam pemerintah secara luas.
4. Perlu memperpendek proses perizinan perlintasan sebidang dengan cara menyederhanakan atau mengurangi hirarki yang tidak relevan, serta tidak melibatkan banyak pihak yang tidak memiliki sistem prosedur operasional standar.
5. Perlu mengevaluasi pendelegasian kewenangan penetapan yang terkait dengan kondisi struktur organisasi yang saat sekarang masih gemuk atau masih besar, selain itu pendelegasian kewenangan harus dimiliki oleh pejabat yang langsung berhubungan dengan masyarakat untuk membuat keputusan

B Saran

1. Perbaiki proses perizinan dengan cara memperpendek proses serta mengurangi tahapan yang tidak perlu, sehingga hal ini dapat mengurangi waktu proses penyelesaian perizinan perlintasan sebidang yang dianggapnya masih terlalu lama proses penyelesaiannya, karena syarat tersebut menempati skala prioritas pertama sesuai hasil analisis.
2. Perlu dilakukan sistem terpadu antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah dalam penyelesaian proses perizinan perlintasan sebidang sesuai dengan kewenangannya, sehingga memungkinkan terbentuknya penerapan pelayanan satu atap.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang *Perkeretaapian*.
- Undang-undang Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2007 tentang *Penataan Ruang*
- Peraturan Pemerintah Nomor 56/2009 tentang *Penyelenggaraan Kereta Api*.
- Peraturan Pemerintah Nomor 72/2009 tentang *Lalu Lintas Angkutan Kereta Api*.

- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 53 Tahun 2000 tentang *Perpotongan dan/atau Persinggungan antara Jalur Kereta Api dengan Bangunan Lain*
- Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.770/KA.401/DRJD/2005 tentang *Pedoman Teknis Perlindungan Sebidang Antara Jalan Dengan Jalur Kereta Api*.
- LAN 2003, *Sistem Administrasi Negara Kesatuan Republik Indonesia*, Jakarta
- Balitbang Perhubungan 2010, *Penyusunan Prosedur Baku Penerbitan Perizinan di Lingkungan Kementerian Perhubungan*, Jakarta
- Universitas Terbuka. 1986. *Administrasi Pemerintahan Daerah I*, Karunika, Jakarta
- Kamus Besar Indonesia. 1989. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai Pustaka, Jakarta
- Dimensi Teknik Sipil 1999, *Penggunaan Metode Analytic Hierarchy Process Dalam Menganalisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda ke Kampus*, Volume 1, Nomor 1
- Purwoko, Budi Sitorus 2005, *Kajian Peningkatan Keselamatan di Perlindungan Sebidang*, Warta Penelitian, Jakarta
- Purwoko, Noviyanti 2008, *Kajian Evaluasi Kecelakaan Pada Perlindungan Kereta Api dan Upaya Pemecahaanya*, Warta Penelitian, Jakarta.
- *) Lahir di Semarang 8 Juli 1961, Peneliti bidang Transportasi Darat
- **) Lahir di Yogyakarta 3 Oktober 1962, Peneliti bidang Transportasi Darat

