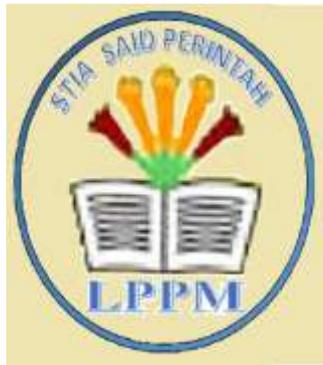


**Alfi Huurin'iin<sup>1)</sup>  
Sri Wibawani<sup>2)</sup>**

**<sup>1,2</sup>Universitas Pembangunan Nasional  
"Veteran" Jawa Timur  
[huurinalfi@gmail.com](mailto:huurinalfi@gmail.com)**



LPPM STIA Said Perintah

Volume 4, No. 2, September 2023

<https://stia-saidperintah.e-journal.id/ppj>

**Received; 2023-05-22**

**Accepted; 2023-06-16**

**Published; 2023-06-23**

**Abstract**

Street vendors (PKL) constantly use the shoulder of the road on Jalan Raya Juanda Airport. It is known that they have violated the Sidoarjo Regency Regional Regulation No. 3 of 2016 article 21 paragraph (h) and paragraph (i). The purpose of this study is to describe the implementation of the street vendor arrangement policy on the Juanda Airport main road. Using a descriptive qualitative method with a focus based on the theory of the determinants of policy implementation by Agustino. Data collection techniques using observation, interviews and documentation. Data analysis techniques use the Miles and Huberman interactive model. The results of the study state that 2 determinants have succeeded in influencing policy implementation, namely (1) contrary to the existing value system and (2) membership of a person or group of people in an organization, while 8 factors have been less successful, namely: (1) respect of community members for government authority and compliance; (2) awareness to accept the policy; (3) whether or not there is a legal sanction; (4) personal or group interests; (5) the form of selective compliance; (6) time; (7) socialization; (8) coordination between agencies or between organizations. In general, it can be concluded that only 2 critical success factors have succeeded in influencing implementation and 8 factors have been less successful in influencing the implementation of street vendor management policies.

**Keywords : Arrangement; Implementation;  
Street Vendors**

## Pendahuluan

Sektor informal yang selama ini dipandang sebelah mata justru menjadi perwujudan dari perjuangan rakyat dalam menentukan nasibnya dan mempertahankan hidup sehingga sudah seharusnya sektor ini mendapatkan perhatian lebih. Peranan sektor informal menjadi penting dalam hal penyerapan tenaga kerja berdasarkan Satriawan, Pitoyo, & Giyarsih, (2021) Pedagang Kaki Lima merupakan satu dari sekian banyak bentuk usaha dari sektor informal yang digunakan oleh kaum urban sebagai alternatif dalam mencari pekerjaan. Pedagang Kaki Lima atau yang biasa disebut PKL merupakan istilah yang digunakan untuk menyebut penjaja dagangan yang menggunakan gerobak.

Menurut Tualeka dalam Auliya, (2021) keberadaan Pedagang kaki lima memicu berbagai macam permasalahan, hal ini dikarenakan ketika melakukan aktivitasnya seringkali lokasi yang tidak seharusnya digunakan justru ditempati oleh mereka seperti tepi jalan, trotoar, pertokoan, atauselasar di depanrumah, taman, dan lain sebagainya. Sebagaimana yang termaktub dalam Bab II Pasal 10 Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sidoarjo Tahun 2009-2029 bahwa visi misi dari penataan ruang wilayah Kabupaten Sidoarjo adalah untuk menciptakan wilayah industri, perdagangan, pertanian serta pemukiman yang harmoni dan berkelanjutan. Tentu fenomena Pedagang Kaki Lima yang melakukan aktivitas jual beli pada lokasi yang tidak seharusnya kurang sesuai dengan visi misi dari Peraturan Daerah tersebut. Apabila mengacu pada Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 3 Tahun 2016 tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima , pada pasal 21 ayat 2 disebutkan bahwa, "Pedagang kaki Lima dilarang berdagang di jalan, trotoar, halte dan tempat-tempat kepentingan umum lainnya di luar ketentuan sebagai mana dimaksud".

PKL sudah banyak tersebar di berbagai lokasi maupun wilayah di Indonesia. Seperti di Jl. HR. Subrantas Kota Pekanbaru yang dikutip dari Nasution, (2017) yang mana PKL memenuhi sepanjang jalan tersebut dan sudah dilakukan upaya sosialisasi, penertiban, penataan dan membawa pedagang yang melanggar peraturan ke pengadilan untuk diberikan sanksi (sesuai dengan proyustisia), namun hingga saat ini hasilnya masih belum maksimal. Kemudian menurut Widodo & Dayati, (2018)

bahwasanya di Kota Salatiga masih banyak PKL yang menggunakan zona terlarang dan belum sesuai dengan tempat yang disarankan meskipun sudah dilakukannya sosialisasi oleh Satpol PP setempat. Fenomena menjamurnya PKL di Bandara Juanda Kota Surabaya juga menjadi permasalahan yang belum terselesaikan dengan baik hingga saat ini. Sebagaimana di area jalan raya Bandara Juanda menuju terminal 1 yang merupakan area pejalan kaki dan sebagai jalan kendaraan namun beralih fungsi menjadi tempat penjaja dagangan kaki lima. Hal tersebut dibuktikan dalam berita acara Tribun News sebagai berikut;

*“ . . . menyebar mulai dari Prapatan (perempatan) Sedati (McD) hingga Kantor Basarnas. Jalan sepanjang kurang lebih 2 km ini belakangan dipenuhi puluhan PKL. Harga makanan yang ditawarkan oleh para PKL di tepi jalan utama askes Bandara Juanda relative murah. Makin hari jumlah mereka makin banyak baik dari arah menuju Bandara Juanda maupun para pengendara yang meninggalkan Terminal 1 Bandara Juanda. . .” Kata Faiq (2017) dari Surabaya Tribun News- (diakses pada 06 April 2022)*

Apabila mengacu pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Pasal 1 Ayat 33 merupakan kawasan di daratan dan/atauperairandengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya. Seharusnya Bandara Juanda bebas dari kegiatan perdagangan yang dilakukan oleh pedagang kaki lima. Berdasarkan observasi yang dilakukan oleh peneliti, para PKL yang berada di sekitar Jalan Raya Bandara Juanda juga telah melanggar Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 3 Tahun 2016 Pasal 21 terutama poin (h) dan poin (i), untuk Pasal 21 berbunyi “PKL dilarang melakukan hal-hal antara lain poin. . .” poin (h) berbunyi “Menggunakan badan jalan untuk tempat usaha, kecuali yang ditetapkan untuk lokasi PKL terjadwal dan terkendali” dan poin (i) yang berbunyi “PKL yang kegiatan usahanya menggunakan kendaraan dilarang berdagang di tempat larangan parkir, pemberhentian sementara, atau trotoar” dan terbukti dalam implementasinya PKL tidak menduduki lokasi sentra PKL dan berjualan di bahu jalan pada Jalan Raya Bandara Juanda menuju Terminal 1 yang sebenarnya juga merupakan daerah dilarang parkir atau berhenti.

Selain itu, PKL juga dianggap telah melanggar Pasal 28 Ayat 2 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang berbunyi "Setiap orang dilarang melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan pada fungsi perlengkapan jalan sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 25 Ayat (1)". Maka dengan demikian, tindakan yang mengakibatkan terjadi kemacetan lalu lintas, keindahan kawasan yang berkurang, penggunaan fasilitas umum secara ilegal serta rendahnya tingkat keamanan dan ketertiban kawasan serta kedisiplinan PKL yang sangat rendah karena keberadaan mereka yang dianggap telah melanggar aturan pemerintah (Restianto & Rahaju, 2020).

Keberadaan PKL yang melakukan kegiatan perekonomian ini membuktikan bahwa Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima gagal dalam pengimplementasiannya, hal tersebut seiring dengan pengertian implementasi menurut Arwanto & Wibawani, (2022) bahwa dalam adalah konsekuensi logis dari tuntutan akan kebijakan, melainkan sampai dilaksanakannya kebijakan tersebut. Hal ini disebabkan adanya *gap* antara kebijakan yang sudah dikeluarkan oleh Pemerintah Kabupaten Sidoarjo dengan kenyataan yang terjadi di lapangan yakni area bahu jalan dan trotoar menuju Terminal 1 Bandara Juanda berbanding terbalik. Maka dari itu perlu adanya penelitian terkait implementasi kebijakan tersebut dengan tujuan untuk mengetahui sekaligus mendeskripsikan tentang faktor-faktor yang mempengaruhi implementasi kebijakan penataan PKL di Jalan Raya Bandara Juanda.

## **Kerangka Teoritis**

### **Kebijakan Publik**

Menurut Thomas R. Dye, (1981) dalam Subianto, (2020) kebijakan publik merupakan apapun yang menjadi pilihan dari pemerintahan untuk melakukan maupun tidak melakukan. Dapat dikatakan bahwa baik berbentuk implisit maupun eksplisit tindakan yang dimiliki oleh pemerintah merupakan kebijakan dan kebijakan tersebut terdapat alternatif untuk melakukan atau tidak melakukannya. Subianto, (2020) juga mengemukakan bahwa "*government action to address some problem*" yang berarti tindakan yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengatasi beberapa masalah. Agustino,

(2020) juga mengungkapkan perbedaan yang berbeda terkait kebijakan publik. Menurutnya kebijakan publik serangkaian keputusan yang saling berhubungan dan dalam penjelasan lebih lanjut dalam sebuah proses pembuatan kebijakan yang luas dan menyeluruh dan menyertakan banyak *stakeholders*.

### **Implementasi Kebijakan Publik**

Implementasi memiliki prinsip dasar yaitu bagaimana agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya atau diperlakukan pada publik. Van Meter dan Van Horn dalam Agustino, (2020) menyatakan bahwa implementasi kebijakan adalah tindakan-tindakan yang dilakukan oleh sekelompok individu publik atau swasta yang diarahkan pada pencapaian tujuan yang sudah ditetapkan dalam keputusan sebelumnya. Udoji juga menganggap implementasi penting karena menurutnya pelaksanaan kebijakan dianggap mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan hal ini dikarenakan kebijakan-kebijakan itu hanya akan menjadi rencana yang bagus dan hanya tersimpan jika tidak diimplementasikan. Winarno, (2008) pun berpendapat bahwa implementasi kebijakan adalah salah satu upaya untuk mencapai tujuan tertentu dengan menggunakan sarana tertentu dan sesuai urutan waktu tertentu juga. Selain itu, implementasi kebijakan disimpulkan sebagai suatu bentuk dari berbagai aktivitas yang dilakukan untuk melaksanakan suatu kebijakan (Yuliah, 2020).

### **Faktor Penentu Implementasi Kebijakan**

Kebijakan publik terdapat dua bentuk implementasi, yakni berhasil dilaksanakan atau gagal dilaksanakannya kebijakan tersebut. Kebijakan publik secara keseluruhan dimaksudkan untuk memberikan pengaruh terhadap perilaku orang lain dalam beberapa cara. Ada beberapa faktor menurut Agustino, (2020) yang mengakibatkan efektif atau tidaknya suatu implementasi kebijakan antara lain;

1. Respek anggota masyarakat pada otoritas dan keputusan pemerintah. Dalam hal ini, faktor penentu keefektifan pelaksanaan kebijakan apabila masyarakat menghormati pemerintah sebagai pihak yang berkuasa karena legitimasi yang dimiliki, sehingga otomatis mereka juga akan memenuhi ajakan pemerintah dari berbagai bentuk kebijakan yang sudah dikeluarkan.
2. Kesadaran untuk menerima kebijakan. Dalam masyarakat, terbagi menjadi dua pihak yakni yang pertama mereka yang digerakkan oleh pilihan rasional dan menganggap

kebijakan sebagai suatu hal yang logis dan dianggap perlu, sedangkan pihak lainnya terdapat individu yang atau kelompok yang tidak menjalankan kebijakan tersebut terutama yang berkaitan dengan kondisi yang dialaminya padahal apabila mereka memahami bahwa dengan menjalankan kebijakan tersebut akan membawa keuntungan bagi mereka maka akan secara sadar bagi mereka untuk menjalankan kebijakan itu sendiri, namun hal tersebut bukanlah hal yang mudah karena berkaitan dengan pola pikir setiap individu.

3. Ada atau tidaknya sanksi hukum. Individu akan menjalankan kebijakan bahkan bagi mereka yang terpaksa dikarenakan takut akan terkena sanksi hukum yang dijabarkan dalam kebijakan itu sendiri seperti denda, dikurung, dan lainnya oleh karena itu, pembuat kebijakan menghadirkan sanksi hukum di setiap kebijakan yang dibuat.
4. Kepentingan pribadi atau kelompok. Individu atau kelompok sebagai subyek kebijakan sering mendapatkan keuntungan secara langsung dari pelaksanaan suatu kebijakan sehingga efektifitas implementasi kebijakan dipengaruhi oleh penerimaan dan dukungan dari subjek kebijakan yang merasa bisa mendapatkan keuntungan.
5. Bertentangan dengan sistem nilai yang ada. Implementasi kebijakan dapat tidak berjalan secara efektif apabila isi dari kebijakan tersebut bertentangan dengan sistem nilai yang sudah ada dan sudah diterapkan dalam suatu wilayah, karena apabila pembuat kebijakan mengeluarkan kebijakan yang bertolak belakang dengan sistem nilai masyarakat daerah tersebut maka dapat dipastikan kebijakan tersebut akan gagal atau tidak akan berjalan sehingga kebijakan tersebut harus ditarik kembali oleh pembuat kebijakan.
6. Keanggotaan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi. Kepatuhan dan tidaknya dalam menjalankan kebijakan oleh subjek kebijakan dapat disebabkan oleh mereka yang tergabung dalam suatu organisasi tertentu atau tidak. Jika individu bergabung dalam suatu organisasi dan kebijakan yang ada sesuai dengan orientasi organisasi tersebut maka secara sadar individu atau kelompok organisasi tersebut ikut menjalankan kebijakan yang telah diformulasikan oleh pemerintah, namun apabila kebijakan yang ada tidak sesuai dengan orientasi organisasi maka individu yang tergabung didalamnya tidak akan menjalankan kebijakan yang sudah

diformulasi pemerintah bahkan ketika kebijakan tersebut ditujukan untuk kepentingan publik.

7. Wujudnya kepatuhan selektif. Tidak dapat dipungkiri bahwa tidak semua kebijakan yang telah dikeluarkan oleh pemerintah dijalankan ataupun dipatuhi oleh masyarakat karena terdapat banyak baik individu maupun kelompok yang patuh terhadap kebijakan tertentu namun lalai terhadap kebijakan yang lainnya. Kepatuhan dan ketidakpatuhan masyarakat dalam menjalankan kebijakan disebut sebagai kepatuhan selektif.
8. Waktu merupakan salah satu faktor penentu karena apabila masyarakat memandang suatu kebijakan yang ada bertentangan apa yang menjadi tujuan atau kepentingan mereka maka masyarakat akan cenderung menolak mematuhi kebijakan tersebut, namun apabila seiring berjalannya waktu masyarakat yang sebelumnya menolak kebijakan tersebut dapat memercayainya dan mematuhi apa yang sudah ditentukan dalam kebijakan tersebut.
9. Sosialisasi merupakan salah satu cara yang digunakan untuk menyebarkan berbagai hal yang akan dilakukan dan ditempuh oleh pemerintah dalam menjalankan kebijakan yang sudah diformulasikannya untuk diimplementasikan.
10. Koordinasi antar lembaga atau antar organisasi. Implementasi kebijakan seringkali melibatkan berbagai pihak seperti pembuat kebijakan dan pemangku kepentingan oleh karena itu koordinasi merupakan salah satu hal yang penting untuk menilai keefektifan suatu implementasi kebijakan. Apabila koordinasi antar lembaga atau antar organisasi tidak berjalan lancar atau bahkan tidak terjalin koordinasi, maka kebijakan tersebut dianggap lemah dari segi pelaksanaan karena pihak pelaksana tidak berkoordinasi dan apabila tidak berkoordinasi maka tentu saja masalah yang muncul tidak akan segera terselesaikan.

### **Pedagang Kaki Lima (PKL)**

Menurut Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima Pasal 1 Ayat 5 mendefinisikan Pedagang Kaki Lima adalah sebagai pelaku usaha yang melakukan usaha bergerak maupun tidak bergerak, menggunakan prasarana kota, fasilitas sosial, fasilitas umum, lahan dan bangunan milik pemerintah dan/atau swasta yang bersifat sementara atau

tidak menetap. Madjid dalam Bastiana, Agustang, Jumadi, & Najamuddin, (2019) juga berpendapat bahwa PKL yang termasuk dalam sektor informal dan mereka merupakan unit-unit usaha tidak resmi, berskala kecil, yang menghasilkan dan melakukan distribusi barang dan jasa tanpa memiliki izin usaha dan izin lokasi sesuai amanat dari peraturan perundang-undangan.

### **Metode Penelitian**

Penelitian ini merupakan analisis deskriptif yang menggunakan pendekatan kualitatif guna mendapatkan informasi secara akurat terhadap analisis faktor penentu implementasi kebijakan penataan PKL di Jalan Raya Bandara Juanda. Konsep tersebut menjelaskan bahwa tujuan dilakukannya penelitian ini adalah informasi berupa uraian dan analisis permasalahan dengan menggunakan faktor penentu implementasi kebijakan. Data penelitian ini bersumber kepada data primer atau utama, observasi, wawancara lengkap dan menyeluruh kepada *key informan* yakni Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan, Ibu Diah Yuniati, S.Kom, M.Sc; informan Pengolah Bahan Pengawasan Personel dan Operasi Bandar Udara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III, Bapak Fahrur Rozi, S.T., M.Sc.; informan *Airport Security Protection Manajer* PT Angkasa Pura 1 Surabaya, Bapak Ali Sonudi; informan *Airport Security Investigator* PT Angkasa Pura 1 Surabaya, Bapak Made Agus Suwastawan; informan Kepala Sub Bagian Umum dan Kepegawaian Satpol PP Kabupaten Sidoarjo, Bapak Dicky Arifianto, SE; Pedagang Kaki Lima di sepanjang Jalan Raya Bandara Juanda; dan pembeli barang atau dagang PKL di Jalan Raya Bandara Juanda digunakan sebagai strategi pengumpulan data, metode analisis data menggunakan model analisis berdasarkan (Sugiyono, 2019).

### **Pembahasan Hasil Penelitian**

Bagian ini merupakan temuan di lapangan berdasarkan Faktor Penentu Implementasi Kebijakan menurut Agustino, (2020) dalam buku Dasar-Dasar kebijakan Publik, sebagai berikut:

- a. Faktor respek dari anggota masyarakat pada otoritas dan keputusan pemerintah.

Berdasarkan hasil riset dari peneliti bahwa pemberlakuan peringatan tertulis larangan berjualan di Jalan Raya Bandara Juanda yaitu belum terimplementasi

dengan baik, karena pada saat dipasanginya peringatan tertulis hingga saat ini masyarakat sudah memahami apa makna dari peringatan tersebut namun masih tetap saja memilih untuk melanggar terutama PKL yang berada di sepanjang Jalan Raya Bandara Juanda. Hal tersebut diperkuat dengan hasil wawancara yang dilakukan dengan keyperson yaitu Ibu Diah Yuniati, Selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan, yang menyatakan bahwa;

*"... Jadi peringatan tertulis itu adalah bentuk dari pengawasan dan pengendalian kami selaku pemilik lahan dengan adanya peringatan tersebut diharapkan tidak ada pedagang liar karena dengan adanya pedagang liar efek negatifnya adalah timbul masalah problem sosial lain yaitu sampah, karena dengan adanya penjual itu menarik istilahnya kayak pembeli yang akhirnya membuang sampah sembarangan. Kemudian, Responnya sih wajar aja karena mereka tau kalo aset atau lahan tersebut milik bandara. Tidak ada, belum ada komplain yang masuk. Untuk peringatan yang tertulis belum 100% efektif karena ternyata perlu kebijakan yang lain untuk mengatasi pedagang liar tersebut." (Hasil Wawancara, 14 April 2023).*

b. Faktor Kesadaran Untuk Menerima Kebijakan

Faktor ada atau tidaknya kesadaran masyarakat untuk menerima kebijakan penataan PKL yaitu belum terimplementasi dengan baik, karena dalam penerapannya tidak ada bentuk kesadaran dari masyarakat untuk mentaati kebijakan tersebut dan terbukti masih ada PKL yang berjualan disepanjang jalan tersebut. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan key person yaitu ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Mereka paham tapi mereka juga tetap istilahnya mungkin tuntutan ekonomi ya akhirnya mereka masih tetap seperti itu. masih berjualan istilahnya itu meskipun sudah berkurang, masih ada jadi yang jualan." (Hasil wawancara, 14 April 2023).*

c. Faktor Ada atau Tidaknya Sanksi Hukum

Sanksi hukum terhadap pelanggaran kebijakan penataan PKL belum terimplementasi dengan baik, karena sampai saat ini tidak dilakukan pemberian sanksi terhadap PKL yang berada di sepanjang Jalan Raya Bandara Juanda baik oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III maupun oleh Satpol PP Kabupaten Sidoarjo. Belum ada sanksi yang berarti sebab hanya ada peringatan yang dilakukan melalui pendekatan secara persuasif untuk tidak berjualan di area tersebut serta hanya diberikannya

peringatan tertulis untuk tidak berjualan di sepanjang jalan tersebut. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan key person yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Untuk sanksi kita belum memberikan sanksi karena seperti yang saya sampaikan tadi fungsi kami adalah guna pengendalian. Jadi kami hanya sekedar baru melakukan inspeksi aja jadi belum sampai ke pemberian sanksi karena kami pun juga mungkin bukan wewenang kami ya. Mungkin ada institusi yang berhak untuk memberikan sanksi seperti satpol PP yang memang tugasnya untuk menertibkan ya." (Hasil Wawancara, 14 April 2023).*

d. Faktor Kepentingan Pribadi atau Kelompok

Ada atau tidaknya kepentingan pribadi atau kelompok di masyarakat yang mempengaruhi implementasi kebijakan penataan PKL ini belum terimplementasi dengan baik, karena terbukti dari PKL yang melakukan pelanggaran sebab ada beberapa alasan yang dapat dianggap sebagai kepentingan pribadi atau kepentingan individu. Seperti halnya mereka yang memiliki hak untuk menggunakan bahu jalan dan trotoar sebagai pejalan kaki misalnya atau digunakan untuk berolahraga ataupun untuk beraktivitas sehari-hari. Hal diatas dibuktikan dalam hasil wawancara dengan key person yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menjelaskan bahwa;

*"... Jawaban yang diberikan oleh mereka karena tuntutan ekonomi ya. Hal ini dikarenakan itu kan jalan utama dengan jalan utama kan potensi pembelinya kan besar gitu kecuali lahan kami sawah kami dipinggir apa gitu mungkin nggak ada yang jualan kan tapi kan kanan kiri nya jalan besar kan jadi itu potensinya besar ya untuk display makanan atau jualan." (Hasil wawancara, 14 April 2023).*

e. Faktor Bertentangan dengan Sistem Nilai yang Ada

Tidak ada sistem nilai yang bertentangan dengan pemberlakuan kebijakan penataan PKL yang artinya sudah terimplementasi dengan baik. Karena dalam penerapan Perda Nomor 3 Tahun 2016 tersebut tidak adanya pertentangan dengan sistem nilai atau norma yang berlaku di daerah tersebut justru PKL lah yang melanggar sistem nilai karena menggunakan tanah yang bukan peruntukannya sebab sepanjang Jalan Raya Bandara Juanda merupakan Barang Milik Negara yang dikelola oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara

dengan key person yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Tidak ada pertentangan dalam sistem nilai karena itu tanah kami. Plang itu bagian dari pengamanan kami terhadap aset BMN kami. Untuk mengeluarkan plang kami rapat intern aja iya jadi untuk lahan tanah milik negara atau BMN itu ada aturannya yang harus kita lindungi maksudnya kita lakukan pengawasan secara berkala untuk melindungi aset tersebut ya salah satunya ya itu."* (Hasil wawancara, 14 April 2023).

- f. Faktor Keanggotaan Seseorang atau Sekelompok Orang dalam Suatu Organisasi. Kepatuhan seseorang pada kebijakan penataan PKL yang disebabkan oleh bergabung atau tidaknya seseorang atau kelompok dalam suatu organisasi ini terimplementasi dengan baik. Hal tersebut disebabkan meskipun PKL melanggar Perda Nomor 3 Tahun 2016, mereka tidak menjadi anggota dari organisasi yang ada secara resmi namun ada kemungkinan bergabung dalam paguyuban yang berisikan PKL di sepanjang jalan tersebut. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan key person yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Ketika kami melakukan check pada waktu itu mereka bekerja secara individu setahu saya."* (Hasil wawancara, 14 April 2023).

- g. Faktor Wujudnya Kepatuhan Selektif

Pada penelitian ini kepatuhan masyarakat terhadap kebijakan lain selain kebijakan penataan PKL belum terimplementasi dengan baik. Hal tersebut dikarenakan dalam penerapannya selain mereka juga melanggar Perda Nomor 3 Tahun 2016, PKL yang berada di sepanjang jalan tersebut ternyata mentaati peraturan lainnya seperti Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2012 Tentang Pengelolaan Sampah dan Retribusi Pelayanan Persampahan/Kebersihan. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan Bapak Dicky Arifianto selaku Kepala Sub Bagian Umum dan Kepegawaian Satpol PP Kabupaten Sidoarjo menjelaskan bahwasanya;

*"... Kalau menurut saya sih mereka mentaati peraturan yang lain seperti membuang sampah pada tempatnya soalnya meskipun ada PKL nya tempatnya bersih nggak ada sampah berserakan. Meskipun ada sampah belum tentu berasal dari PKL bisa jadi orang lewat naik sepeda motor terus buang gitu. Nah itu kalau menurut saya nggak murni kesalahan mereka karena belum tentu mereka adalah pelakunya."* (Hasil wawancara, 05 Mei 2023).

#### h. Faktor Waktu

Adanya perbedaan waktu antara pemberlakuan peringatan tertulis larangan berjualan sepanjang jalan dengan pemberian sanksi atas kebijakan yang dimuat dalam peringatan tertulis tersebut belum terimplementasi dengan baik. Hal tersebut dikarenakan Perda Nomor 3 Tahun 2016 dikeluarkan pada tahun 2016 sedangkan peringatan tertulis yang dikeluarkan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III baru dipasang dimulai pada tahun 2021 serta tidak adanya tindakan pemberian sanksi untuk PKL yang berada di Jalan Raya Bandara Juanda. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan key person yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Saya lupa pastinya berapa karena bertahap kan itu makanya saya bilang bilang rentang 2021-2022. Kalau nggak salah ada sekitar ada lima atau enam dan inipun saya mau nambah lagi ini. Kita cari lokasi-lokasi yang perlu kita tertibkan tapi kami juga ini harus lihat posisi anggarannya itu ada atau enggak." (14 April 2023).*

#### i. Faktor Sosialisasi

Pelaksanaan sosialisasi dalam pemberlakuan kebijakan penataan PKL yaitu belum terimplementasi dengan baik, hal ini dikarenakan cara mereka melakukan sosialisasi hanya dilakukan ketika melakukan penertiban, untuk sosialisasi yang lebih terstruktur masih belum dilakukan. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan key person yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Sosialisasi dilakukan setiap jumat itu dengan kegiatan bernama WASDAL (Pengawasan dan Pengendalian), kita deketin ke temen-temen yang jualan itu kita sampaikan kenapa dilarang seperti itu jadi lebih ke apa istilahnya persuasif ya mengajak jadi bukan peneanaan sanksi, tapi lebih ke persuasif memberikan pengetahuan sehingga menyadarkan mereka gitu loh. Kalau kita cuma ngasih sanksi tanpa memberikan pengetahuan nanti nggak akan efektif. Saya rasa pendekatan lebih persuasif lebih bagus daripada peneanaan sanksi gitu. Jika kalau sosialisasi desa itu lebih ke sosialisasi atas kawasan keselamatan operasi penerbangan." (Hasil wawancara, 14 April 2023).*

j. Faktor Koordinasi dengan Lembaga atau Antar Organisasi

Pelaksanaan koordinasi antar lembaga atau organisasi yang terkait implementasi kebijakan tentang penataan PKL belum terimplementasi dengan baik. Hal ini dibuktikan dengan koordinasi yang dilakukan oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III dengan Airport Security PT Angkasa Pura 1 Surabaya untuk membantu melakukan WASDAL hanya secara lisan, dan kurangnya koordinasi antara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III selaku yang melakukan pengawasan terhadap BMN dengan Satpol PP Kabupaten Sidoarjo selaku yang memiliki wewenang dalam mengatur PKL di wilayah Kabupaten Sidoarjo. Hal ini dibuktikan dalam hasil wawancara dengan *key person* yaitu Ibu Diah Yuniati selaku Kepala Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan yang menyatakan bahwa;

*"... Sudah kami koordinasi juga dengan angkasa pura kami sudah pernah koordinasi juga dengan kepolisian terkait ini penertiban ini. Tidak ada stakeholder lain yang ikut koordinasi dengan kantor otoritas karena ini kan wilayah bandara jadi kewenangannya di kami selaku kepemilikannya itu regulator dan juga angkasa pura selaku operator."* (Hasil wawancara, 14 April 2023).

## Penutup

### Kesimpulan

Hasil penelitian menyatakan bahwa 2 faktor penentu yang sudah berhasil mempengaruhi implementasi kebijakan yaitu; (1) bertentangan dengan sistem nilai yang ada dan (2) keanggotaan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu organisasi, Sedangkan 8 faktor kurang berhasil yaitu ; (1) respek anggota masyarakat pada otoritas dan kepatuhan pemerintah; (2) kesadaran untuk menerima kebijakan; (3) ada atau tidaknya sanksi hukum; (4) kepentingan pribadi atau kelompok; (5) wujudnya kepatuhan selektif; (6) waktu; (7) sosialisasi; (8) koordinasi antar lembaga atau antar organisasi. Secara umum dapat disimpulkan hanya 2 faktor penentu keberhasilan yang berhasil mempengaruhi implementasi dan 8 faktor kurang berhasil mempengaruhi implementasi kebijakan penataan PKL.

## Saran

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan serta kesimpulan dalam penelitian ini, maka peneliti kemukakan beberapa saran yaitu sebagai berikut ;

1. Perlu adanya pemberian sanksi terhadap PKL yang berada di sepanjang Jalan Raya Bandara Juanda oleh Satpol PP Kabupaten Sidoarjo dalam bentuk setingkat diatas peringatan tertulis yakni bisa dilakukannya pembongkaran paksa ataupun pengenaan denda;
2. Baik Satpol PP Kabupaten Sidoarjo maupun Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III memberikan solusi terhadap PKL apabila tidak diizinkan untuk berjualan di sepanjang Jalan Raya Bandara Juanda seperti memberikan atau membuat lahan baru untuk PKL selain dua lokasi PKL seperti Lapangan Albtaros dan Pasar Wisata Sedati;
3. Perlu adanya penambahan jumlah personel dan dimasukkan dalam jadwal untuk dilakukannya WASDAL oleh Kantor Otoritas Bandar udara Wilayah III agar dapat melakukan himbauan secara persuasif lebih lanjut terhadap PKL;
4. Perlu dilakukannya sosialisasi yang secara terstruktur oleh Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III selaku yang mengelola BMN di wilayah Bandara Juanda;
5. Perlu dilakukannya koordinasi lanjutan antara Kantor Otoritas Bandar Udara Wilayah III selaku yang mengawasi BMN dengan Satpol PP Kabupaten Sidoarjo selaku yang diberikan kewenangan untuk melakukan penertiban terhadap PKL liar yang ada di wilayah Kabupaten Sidoarjo.

## Daftar Pustaka

- Agustino, L. (2020). *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: CV Alfabeta. ISBN 979-8433-50-6
- Arwanto, C. P. V., & Wibawani, S. (2022). Implementasi Smart Economy Dalam Pemberdayaan Industri Kecil Menengah Kota Kediri Menuju Smart City. *Perspektif*, 11(2), 451–459. <https://doi.org/https://doi.org/10.31289/perspektif.v11i2.5817>
- Auliya, A. U. (2021). *Evaluasi Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima di Sentra PKL Gembong Asih Kota Surabaya*. Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jawa Timur. <https://repository.upnjatim.ac.id/2777/1/cover/pdf>

- Bastiana, Agustang, A., Jumadi, & Najamuddin. (2019). Karakteristik Umum dan Tingkat Pendapatan Pedagang Kaki Lima (PKL) Kota Makassar. In *Seminar Nasional LP2M UNM* (No. 978-623-7496-14-4).
- Faiq, N. (2017). PKL Menjamur di Akses Bandara Juanda. <https://surabaya.tribunnews.com/2017/08/03/pkl-menjamur-di-akses-bandara-juanda?page=all>
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pub. L. No. 1 (2009). [https://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/ UU\\_2009\\_1.pdf](https://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/ UU_2009_1.pdf)
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pub. L. No. 96 (2009). [https://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/ UU\\_2009\\_1.pdf](https://www.dpr.go.id/dokjdi/document/uu/ UU_2009_1.pdf)
- Nasution, F. A. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Implementasi Penertiban Pedagang Kaki Lima (PKL) di Jalan HR. Subrantas Kota Pekanbaru. *JOM Fisip*, 4(1), 1–13. Retrieved from <https://jom.unri.ac.id/index.php/JOMFISIP/article/view/12648/12290>
- Restianto, R. D., & Rahaju, T. (2020). Implementasi Kebijakan Relokasi Pedagang Kaki Lima Ke Sentra PKL Gajah Mada Kabupaten Sidoarjo. *Publika*, 8(2), 1–9.
- Satriawan, D., Pitoyo, A. J., & Giyarsih, S. R. (2021). Faktor-faktor yang Memengaruhi Kepemilikan Jaminan Kesehatan Pekerja Sektor Informal di Indonesia. *Tataloka*, 23(2), 263–280. <https://doi.org/https://doi.org/10.14710/tataloka.23.2.263-280>
- Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 6 Tahun 2009 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Sidoarjo Tahun 2009-2029. , Pub. L. No. 4 Seri E (2009). Indonesia. <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/21588/perda-kab-sidoarjo-no-3-tahun-2016>
- Peraturan Daerah Kabupaten Sidoarjo Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Penataan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima, Pub. L. No. 104-3/2016 (2016). <https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/21588/perda-kab-sidoarjo-no-3-tahun-2016>
- Subianto, A. (2020). *Kebijakan Publik*. Surabaya: Brilliant PT Menuju Insan Cemerlang. Retrieved from [https://dspace.hangtuah.ac.id/xmlui/bitstream/handle/dx/1071/Kebijakan\\_Publik\\_151220\\_opt.pdf?sequence=3&isAllowed=y](https://dspace.hangtuah.ac.id/xmlui/bitstream/handle/dx/1071/Kebijakan_Publik_151220_opt.pdf?sequence=3&isAllowed=y)

- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kualitatif Kuantitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. ISBN 978-602-289-533-6
- Widodo, J., & Dayati, S. (2018). Implementasi Kebijakan Penataan, Pengelolaan dan Pemberdayaan Pedagang Kaki Lima (PKL) di Kota Salatiga. *Jurnal Mahasiswa Administrasi, 02(02)*, 170–177. <https://doi.org/2614-4220>
- Winarno, B. (2008). *Kebijakan Publik*. Jakarta: PT. Buku Kita.
- Yuliah, E. (2020). Implementasi Kebijakan Pendidikan. *Jurnal At-Tadbir: Media Hukum dan Pendidikan, 30(2)*, 129–153. <https://doi.org/https://doi.org/10.52030/attadbir.v30i2.58>