

**IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN
ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM
TIDAK DALAM TRAYEK DI KOTA MEDAN**

S K R I P S I

Oleh

JAKA RIAN TO
NPM.1303100143

**Program Studi Ilmu Administrasi Publik
Konsentrasi Kebijakan Publik**



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
MEDAN
2019**

BERITA ACARA PENGESAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Skripsi ini telah dipertahankan di depan Tim Penguji Ujian Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara oleh:

Nama Lengkap : **JAKA RIAN TO**
N P M : 1303100143
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Pada hari, tanggal : Jum'at, 04 Oktober 2019
W a k t u : Pukul 07.45 WIB s/d selesai

TIM PENGUJI

PENGUJI I : **Drs. R. KUSNADI, M.AP**
PENGUJI II : **ANANDA MAHARDIKA, S.Sos, M.SP.**
PENGUJI III : **NALIL KHAIRIAH, S.IP, M.Pd**

PANITIA PENGUJI

Ketua,



Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos, MSP



Sekretaris,



Drs. ZULKAHMI, M.I.Kom

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

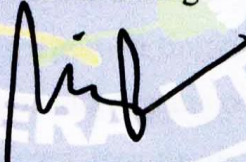
بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Telah selesai diberikan bimbingan dalam penulisan skripsi sehingga naskah skripsi ini telah memenuhi syarat dan dapat disetujui untuk dipertahankan dalam ujian skripsi, oleh:

Nama Lengkap : **JAKA RIANTO**
N.P.M : 1303100143
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK DI KOTA MEDAN**

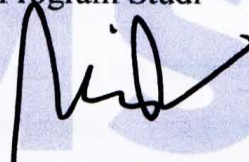
Medan, 04 Oktober 2019

Dosen Pembimbing



NALIL KHAIRIAH, S.IP, M.Pd.

Disetujui Oleh
Ketua Program Studi



NALIL KHAIRIAH, S.IP, M.Pd.



Dekan,

Dr. ARIEN SALEH, S.Sos, MSP.

PERNYATAAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Dengan ini saya Jaka Rianto NPM1303100143 menyatakan bahwa dengan sesungguhnya :

1. Saya menyadari bahwa memasukan karya ilmiah dalam segala bentuk yang dilarang oleh undang-undang termasuk karya ilmiah orang lain dengan sesuatu imbalan atau memplagiatkan atau menjiplak atau mengambil karya orang lain, adalah tindakan kejahatan yang harus dihukum menurut undang-undang berlaku.
2. Bahwa skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, bukan karya orang lain atau karya plagiat atau karya menjiplak dari karya orang lain.
3. Bahwa di dalam skripsi ini tidak terdapat karya yang pernah diajukan untuk memperoleh kesarjanaan di suatu perguruan tinggi dan sepanjang pengetahuan saya juga tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis di acu dalam naskah ini dan disebutkan dalam daftar pustaka.

Bila kemudian hari terbukti pernyataan saya ini tidak benar, saya bersedia tanpa mengajukan banding menerima sanksi.

1. Skripsi saya ini beserta nilai-nilai hasil ujian saya dibatalkan
2. Pencabutan kembali gelar kesarjanaan yang telah saya peroleh, serta pembatalan dan penarikan ijazah sarjana dan transkrip nilai yang telah saya terima.

Medan, September 2019
Yang menyatakan



JAKA RIANTO

ABSTRAK

IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK DI KOTA MEDAN

JAKA RIAN TO
NPM.1303100143

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek di Kota Medan. Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian deskriptif melalui pendekatan analisis kualitatif. Dari hasil penelitian menunjukkan bahwa tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek di kota Medan sudah terlaksana, tetapi masih ada aturan yang belum dipatuhi. Tujuan dan sasaran yang hendak dicapai adalah untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat antara angkutan konvensional dengan angkutan *online*. Adapun proses dan mekanisme penyelenggaraan angkutan sewa khusus didahului oleh perencanaan, penyelenggaraan dan pengawasan yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan melalui Dinas Perhubungan. Sedangkan kepatuhan implemenator dalam pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 menunjukkan bahwa tingkat kepatuhannya masih rendah dalam khususnya pengenaan tarif. Kewenangan dan tanggung jawab dinas dalam penegakkan peraturan penetapan tarif masih belum tidak sesuai dengan ketentuan, namun jika penyelenggara angkutan sewa khusus melanggar ketentuan tarif yang telah ditetapkan oleh peraturan pemerintah, maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberikan peringatan kepada penyelenggara angkutan sewa khusus, namun jika pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi juga akan mendapatkan sanksi. Operator bisa saja dicabut izin operasinya jika terbukti tidak mematuhi Peraturan Menteri Perhubungan No 118 tahun 2018.

Kata Kunci : Implementasi, Penyelenggaraan, Angkutan Sewa Khusus

KATA PENGANTAR



Assalamu`alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah rabbil`alamin, puji dan syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT atas limpahan Rahmat dan Hidayah-Nya dan tidak lupa shalawat beriring salam penulis sampaikan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU). Judul penelitian yang dilakukan oleh peneliti adalah **“Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Di Kota Medan”**

Selama melakukan penulisan skripsi ini, peneliti mendapatkan bantuan dari berbagai pihak. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang berbagai pihak yang telah membantu peneliti dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini. Untuk itu penulis ingin mengucapkan banyak terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Dr. Agussani, M.AP, selaku Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).
2. Bapak Dr. Arifin Saleh. S.Sos, M.SP selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).

3. Ibu Nalil Khairah, S.Ip, M.Pd, selaku Ketua Jurusan/Program Studi Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).
4. Bapak Ananda Mahardika, S.Sos, MSP, selaku Sekretaris Program Studi Ilmu Administrasi Negara pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU).
5. Seluruh dosen Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dan segenap Staff/ Pegawai Biro Administrasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU) yang telah memberikan ilmu pengetahuan yang sangat bermanfaat bagi saya.
6. Kedua orang tua penulis yang telah memberikan dukungan dan motivasi sehingga terselesainya skripsi ini
7. Dan orang-orang yang tidak dapat saya sebutkan satu per satu namanya.

Pada penulisan skripsi ini, peneliti juga menyadari penelitian ini masih jauh dari kata sempurna baik dari segi materi maupun penulisannya, hal ini disebabkan keterbatasan kemampuan, pengalaman, dan pengetahuan penulis. Untuk itu penulis mengharapkan saran maupun kritik yang membangun guna menyempurnakan skripsi ini.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih kepada semua pihak yang membantu penyelesaian skripsi ini. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi pembaca dan penulis. Aamiin Ya Rabbal `alamin

Wassalamu`alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, September 2019

Penulis

Jaka Rianto

DAFTAR ISI

Halaman

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR	ii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR.....	x
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	5
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	5
D. Sistematika Penulisan	6
BAB II URAIAN TEORITIS	
A. Implementasi	8
1. Pengertian Implementasi	8
2. Teori Implementasi	8
B. Pelayanan Publik.....	16
1. Pengertian Pelayanan Publik	16
2. Jenis-Jenis Pelayanan Publik	18
3. Standar Pelayanan Publik	18
4. Pelayanan Jasa Transportasi Publik	19
C. Transportasi Publik	21
1. Pengertian Transportasi Publik	21

2. Transportasi <i>Online</i>	21
3. Alasan Digunakannya Transportasi Online	22
D. Analisis Kebijakan	23
1. Pengertian Analisis Kebijakan	23
2. Model-Model Implementasi Kebijakan Publik	26

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Bentuk Penelitian	28
B. Sumber Data	28
C. Kerangka Konsep	29
D. Kategorisasi	31
E. Teknik Pengumpulan Data.....	32
F. Teknik Analisis Data	33
G. Lokasi dan Waktu Penelitian	35
H. Deskripsi Lokasi Penelitian	35
1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Medan	35
2. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Medan	36
3. Struktur Organisasi	37
4. <i>Job Description</i>	39

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian	53
B. Pembahasan	63

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan68

B. Saran69

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR TABEL

Tabel 4.1.	Distribusi Narasumber Berdasarkan Penyelenggara	53
Tabel 4.2.	Distribusi Narasumber Berdasarkan Umur.....	54
Tabel 4.3.	Distribusi Narasumber Berdasarkan Jenis Kelamin	54
Tabel 4.4.	Distribusi Narasumber Berdasarkan Pendidikan	54

DAFTAR GAMBAR

3.1.	Kerangka Berpikir	30
3.2.	Logo Dinas Perhubungan Kota Medan	36
3.3.	Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan	38

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Transportasi merupakan sektor penunjang utama terhadap mobilisasi penduduk perkotaan, dan sarana penunjang pengalokasian barang/jasa yang merupakan unsur terpenting dalam penyelenggaraan kegiatan perekonomian dan pembangunan perkotaan. Selain untuk kepentingan perekonomian sarana transportasi juga diperlukan untuk tujuan sosial seperti bekerja, sekolah, berbelanja dan lainnya. Pola pergerakan masyarakat perkotaan ini dalam melakukan kegiatannya setiap hari tidak hanya dilakukan dengan menggunakan kendaraan pribadi saja, tetapi memerlukan suatu jasa transportasi massa (angkutan kota).

Taksi merupakan jenis kendaraan yang disewa dengan *driver*, yang digunakan oleh penumpang tunggal atau sekelompok kecil penumpang. Perkembangan transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi. Dahulu, pengguna jasa transportasi memesan via telepon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai. Pada perkembangannya saat ini, terdapat transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem *daring*.

Salah satu kemajuan teknologi, komunikasi dan informasi yaitu jasa transportasi yang menjadi perhatian pada masa ini mendorong masyarakat untuk berkembang, baik dari sisi sosial maupun non sosial. Terkhusus pada jasa transportasi. Kebutuhan akan transportasi yang terintegrasi, cepat, aman, nyaman

dan murah ini menjadi kebutuhan publik. Tidak mengherankan jika kemudian muncul inovasi teknologi dan informasi dalam bidang jasa transportasi seperti kelompok Uber, Gojek dan Grab yang sering disebut juga transportasi *online* atau transportasi dalam jaringan (*daring*).

Kementerian Perhubungan resmi mengeluarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Sewa Khusus sebagai pengganti Permenhub 108 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek. Permenhub ini sebagai pengganti Permenhub Nomor 26 Tahun 2017.

Hadirnya transportasi *online*, membuat masyarakat memiliki berbagai pilihan transportasi, sehingga harus menentukan transportasi mana yang paling cocok dengan kebutuhannya untuk melakukan mobilitas. Salah satunya dengan munculnya aplikasi transportasi berbasis *online*, yaitu taksi *online*. Taksi *online* merupakan angkutan umum yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi, maka harus sesuai pemerintah melalui Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan aturan terbaru mengenai taksi *online* yang tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.

Permenhub 118 Tahun 2018 angkutan taksi *online* merupakan angkutan dari pintu ke pintu dengan pengemudi, memiliki wilayah operasi, dan pemesanan menggunakan aplikasi berbasis teknologi. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus merupakan

kebijakan pemerintah untuk penyelenggaraan angkutan sewa khusus atau yang lebih dikenal dengan angkutan *online*. Ketentuan kriteria pelayanan, taksi *online* harus memenuhi berbagai ketentuan seperti yang diatur pada Pasal 3 Permenhub No.118 tahun 2018. Ketentuan tersebut meliputi wilayah operasi berada di dalam kawasan perkotaan, dan dari dan ke bandar udara, pelabuhan, atau simpul transportasi lainnya; tidak berjadwal; tujuan perjalanan ditentukan oleh pengguna jasa; besaran tarif angkutan tercantum pada aplikasi berbasis teknologi informasi; memenuhi standar pelayanan minimal dan pemesanan dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.

Permenhub No.118 tahun 2018 masih ditemukan berbagai permasalahan dalam implementasinya, yaitu masalah *suspend* yang selama ini dikeluhkan oleh para pengemudi, selain itu masalah Standar Pelayanan Minimal (SPM) dan permasalahan tarif. Namun dalam penelitian ini hanya dibahas berkaitan dengan besaran tarif batas atas dan batas bawah pada taksi *online*. Penetapan tarif baru ini juga melindungi konsumen dari mahalnya tarif taksi *online* yang terkadang tidak masuk akal saat waktu tertentu. Misalnya, pada saat jam sibuk ataupun hujan, saat permintaan menjadi tinggi, dampaknya tarif taksi *online* menjadi jauh lebih mahal ketimbang biasanya. Sebab, taksi *online* menetapkan perbedaan harga saat jam sibuk dan tingginya permintaan.

Bagi pengemudi taksi *online* meskipun batasan tarif ini cenderung lebih tinggi dibandingkan tarif sebelumnya, tapi akan berdampak langsung pada jumlah pendapatan mereka. Pertama meskipun biaya tarif taksi *online* cenderung lebih murah daripada konvensional, tapi dengan perbedaan harga yang tidak signifikan

dipastikan jumlah penumpang taksi *online* akan berkontraksi. Dampak lainnya adalah bonus yang diterima oleh pengemudi. Pendapatan pengemudi taksi *online* tak hanya diterima dari biaya yang dibayarkan oleh penumpang tetapi melalui bonus yang dihitung baik dari jumlah perjalanan hingga promosi yang diberikan oleh operator layanan. Dengan adanya jumlah kontraksi jumlah penumpang/perjalanan karena perbedaan harga yang tidak signifikan, maka akan berdampak pada jumlah bonus yang diterima pengemudi.

Salah satu pokok lain yang tidak kalah penting yaitu mengenai tarif. Peraturan ini, pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Pemerintah Daerah berwenang menentukan tarif pada angkutan sewa khusus ini. Sebelumnya, besaran tarif ditentukan sendiri masing-masing perusahaan taksi *online*. Direktur Angkutan dan Multimoda Kementerian Perhubungan, perusahaan taksi *online* ini tidak boleh menetapkan tarif di luar batasan yang diatur pemerintah.

Terkait masalah tarif, aplikator tidak boleh melebihi batas yang ditetapkan oleh Kemenhub, dengan batas bawah Rp 3.500 dan batas atas Rp 6.000. Di antara itu, skema penetapan tarif bisa ditetapkan oleh Gubernur, dan aplikator pun diharapkan dapat bekerja sama dan menetapkan harga sesuai dengan batas yang sudah ditetapkan supaya bisa memberikan kemudahan bagi *driver* dan aplikator itu sendiri. Sehubungan dengan aturan tarif, agar pemerintah menentukan besarnya. Sebab, penentuan tarif diserahkan pada pelaku usaha justru berdampak negatif bagi kelangsungan industri ini. Pengawasan untuk tarif, di mana tarif batas, yakni Rp 3.500 sampai Rp 6.500 per kilometer. Pasal 27

disebutkan, perusahaan aplikasi dilarang (a) menetapkan tarif dan (b) memberikan promosi tarif di bawah tarif batas bawah yang telah ditetapkan.

Ketentuan tarif, diatur Pasal 22 Permenhub 118 tahun 2018, batas atas-bawah ditentukan Menteri atau Gubernur sesuai dengan wilayah operasi. Sementara Pasal 43 menyatakan batas atas dan bawah tarif yang sudah ditetapkan menteri atau gubernur sebelumnya akan tetap berlaku sampai ada evaluasi. Saat ini masih dilakukan pengawasan untuk tarif. Pada tarif batas yakni Rp 3.500-Rp 6.500 per kilometer (km). Di dalam aturan tersebut juga ditegaskan tentang iuran asuransi. Disebutkan, tarif angkutan sewa khusus untuk masing-masing provinsi sudah termasuk iuran wajib penumpang umum asuransi Jasa Raharja sebesar Rp 60 per orang dan asuransi tanggung gugat penumpang Jasa Raharja Putera sebesar Rp 40 per orang.

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, maka dilakukan penelitian dengan judul Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Di Kota Medan.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah di paparkan di atas maka rumusan masalah penelitian ini dapat dirumuskan, yaitu Bagaimana Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek di Kota Medan?

B. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan seperti yang diuraikan di atas, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek di Kota Medan.

2. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang ingin penulis capai dalam penulisan ini adalah sebagai berikut:

- a. Secara teoritis, hasil penelitian ini dapat memberikan kontribusi penelitian dan penambahan ilmu pengetahuan dalam kajian Ilmu Administrasi Negara, khususnya kebijakan publik terutama dalam bidang transportasi *online*.
- b. Secara praktis, hasil penelitian ini dapat dijadikan referensi atau acuan bagi para peneliti untuk menambah sumber penelitian bagi para pemangku kepentingan, masyarakat pengguna layanan, pelaku usaha transportasi daring dan instansi yang terkait.

C. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dilakukan adalah secara sistematis, dan konsisten, agar dapat melihat dan mengkaji penelitian ini secara sistematis, maka dibuat sistematika penulisan yang dianggap berkaitan dengan suatu penelitian. Sistematika dalam penulisan ini terdiri atas 5 (lima) bab yang satu dengan yang lainnya saling berkaitan. Adapun sistematika dalam penulisan ini adalah :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini membahas tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian dan sistematika penulisan

BAB II TINJAUAN TEORITIS

Bab ini menguraikan tentang implementasi, teori implementasi. Pelayanan Publik, Pengertian Pelayanan Publik, Jenis-jenis Pelayanan Publik, Standar Pelayanan Publik, Pelayanan Jasa Transportasi Publik, Transportasi Publik, Pengertian Transportasi Publik, Transportasi *Online*, Alasan diadakannya Transportasi *Online*, Analisis Kebijakan, Pengertian Analisis Kebijakan, Model-model Implementasi Kebijakan Publik.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang Jenis dan Bentuk Penelitian. Jenis dan Sumber Data. Teknik Pengumpulan Data. Teknik Analisis Data. Definisi Konsep. Kerangka Konsep

BAB IV ANALISIS HASIL PENELITIAN

Bab ini menguraikan yang berkaitan dengan penyajian data dan untuk mengkaji hasil perolehan data di lapangan yang berkaitan dengan penelitian.

BAB V PENUTUP

Pada bab ini berisi kesimpulan dan serangkaian pembahasan skripsi, keterbatasan penelitian dan saran-saran yang dapat dijadikan masukan dari berbagai pihak yang berkepentingan

BAB II

URAIAN TEORITIS

A. Implementasi

1. Pengertian Implementasi

Menurut Syauckani dkk (2004, hal 295) mengemukakan implementasi merupakan suatu rangkaian aktivitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana diharapkan. Rangkaian kegiatan tersebut mencakup, yaitu: Pertama persiapan seperangkat peraturan lanjutan yang merupakan interpretasi dari kebijakan tersebut. Kedua, menyiapkan sumber daya guna menggerakkan kegiatan implementasi termasuk didalamnya sarana dan prasarana, sumber daya keuangan dan tentu saja penetapan siapa yang bertanggung jawab melaksanakan kebijaksanaan tersebut. Ketiga, bagaimana menghantarkan kebijaksanaan secara kongkrit ke masyarakat.

Berdasarkan pandangan tersebut diketahui bahwa proses implementasi kebijakan sesungguhnya tidak hanya menyangkut perilaku badan administratif yang bertanggung jawab untuk melaksanakan program dan menimbulkan ketaatan pada diri kelompok sasaran, melainkan menyangkut jaringan kekuatan politik, ekonomi, dan sosial yang langsung atau tidak langsung dapat mempengaruhi perilaku dari semua pihak yang terlibat untuk menetapkan arah agar tujuan kebijakan publik dapat direalisasikan sebagai hasil kegiatan pemerintah.

2. Teori Impelemntasi

Menurut Edwards dalam Winarno, (2008, hal 2) ada 4 (empat) faktor atau variabel krusial dalam implementasi kebijakan publik untuk menilai apakah kebijakan itu berhasil atau gagal, yaitu:

a. Komunikasi.

Komunikasi berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan pada organisasi dan atau publik, ketersediaan sumber daya untuk melaksanakan kebijakan, sikap dan tanggap dari para pihak yang terlibat, dan bagaimana struktur organisasi pelaksana kebijakan. Komunikasi diartikan sebagai proses penyampaian informasi komunikator kepada komunikan. Komunikasi kebijakan berarti merupakan proses penyampaian informasi kebijakan dari pembuat kebijakan (*policy maker*) kepada pelaksana kebijakan (*policy implementros*) Widodo, (2011, hal 6).

Edwards dalam Winarno, (2008, hal 7) membahas tiga hal penting dalam proses komunikasi kebijakan, yakni transmisi, konsistensi dan kejelasan (*clarity*). Dimensi transmisi menghendaki agar kebijakan publik disampaikan tidak hanya disampaikan kepada pelaksana (*implementers*) kebijakan, tetapi juga disampaikan kepada kelompok sasaran kebijakan dan pihak lain yang berkepentingan baik langsung maupun tidak langsung terhadap kebijakan tadi, oleh karena itu, dimensi komunikasi mencakup *transformasi* kebijakan, kejelasan dan konsistensi (Widodo, 2011, hal 13).

Terdapat tiga indikator yang dapat dipakai dalam mengukur keberhasilan variabel komunikasi yaitu :

- a) Transmisi merupakan faktor pertama yang berpengaruh terhadap komunikasi kebijakan. Dimensi transformasi menghendaki agar kebijakan publik dapat ditransformasikan kepada para pelaksana, kelompok sasaran, dan pihak yang terkait dengan kebijakan. Penyaluran komunikasi yang baik akan dapat menghasilkan suatu implementasi yang baik pula. Seringkali terjadi masalah dalam penyaluran komunikasi yaitu adanya salah pengertian (miskomunikasi) yang disebabkan banyaknya tingkatan birokrasi yang harus dilalui dalam proses komunikasi, sehingga apa yang diharapkan tertiduri di tengah jalan. Sebelum pejabat dapat mengimplementasikan suatu keputusan, ia harus menyadari bahwa suatu keputusan telah dibuat dan suatu perintah untuk pelaksanaannya telah dikeluarkan. Hal ini tidak selalu merupakan proses yang langsung sebagaimana nampaknya. Banyak sekali ditemukan keputusan keputusan tersebut diabaikan atau jika tidak demikian, seringkali terjadi kesalahpahaman terhadap keputusan-keputusan yang dikeluarkan.
- b) Kejelasan merupakan faktor kedua yang dikemukakan Edwards III dalam Winarno, (2008, hal 21). Jika kebijakan-kebijakan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi juga komunikasi kebijakan tersebut harus jelas. Ketidakjelasan pesan komunikasi yang disampaikan berkenaan dengan implementasi kebijakan

akan mendorong terjadinya interpretasi yang salah bahkan mungkin bertentangan dengan makna pesan awal.

- c) Konsistensi merupakan faktor ketiga yang berpengaruh terhadap komunikasi kebijakan. Jika implementasi kebijakan ingin berlangsung efektif, maka perintah-perintah pelaksanaan harus konsisten dan jelas. Walaupun perintah-perintah yang disampaikan kepada para pelaksana kebijakan mempunyai unsur kejelasan, tetapi bila perintah tersebut bertentangan maka perintah tersebut tidak akan memudahkan para pelaksana kebijakan menjalankan tugasnya dengan baik. Di sisi lain, perintah-perintah implementasi kebijakan yang tidak konsisten akan mendorong para pelaksana mengambil tindakan yang sangat longgar dalam menafsirkan dan mengimplementasikan kebijakan. Bila hal ini terjadi, maka akan berakibat pada ketidakefektifan implementasi kebijakan karena tindakan yang sangat longgar besar kemungkinan tidak dapat digunakan untuk melaksanakan tujuan-tujuan kebijakan.

Edwards III dalam Winarno, (2008, hal 36) dengan menyelidiki hubungan antara komunikasi dan implementasi, maka dapat diambil generalisasi, yakni bahwa semakin cermat keputusan-keputusan dan perintah-perintah pelaksanaan diteruskan kepada mereka yang harus melaksanakannya, maka semakin tinggi probabilitas keputusan-keputusan kebijakan dan perintah-perintah pelaksanaan tersebut dilaksanakan. Situasi seperti ini, penyimpangan-penyimpangan transmisi merupakan sebab utama bagi kegagalan implementasi.

b. Sumber daya

Sumber daya memiliki peranan penting dalam implementasi kebijakan. George C. Edwards III dalam Widodo (2011, hal 41) mengemukakan bahwa bagaimanapun jelas dan konsistensinya ketentuan-ketentuan dan aturan-aturan serta bagaimanapun akuratnya penyampaian ketentuan-ketentuan atau aturanaturan tersebut, jika para pelaksana kebijakan yang bertanggung jawab untuk melaksanakan kebijakan kurang mempunyai sumber-sumber daya untuk melaksanakan kebijakan secara efektif, maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan efektif.

Sumber daya di sini berkaitan dengan segala sumber yang dapat digunakan untuk mendukung keberhasilan implementasi kebijakan. Sumber daya ini mencakup sumber daya manusia, anggaran, fasilitas, informasi dan kewenangan yang dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Sumber Daya Manusia; Implementasi kebijakan tidak akan berhasil tanpa adanya dukungan dari sumber daya manusia yang cukup kualitasnya. Kualitas sumber daya manusia berkaitan dengan ketrampilan, dedikasi, profesionalitas dan kompetensi di bidangnya. Sedangkan kuantitas berkaitan dengan jumlah sumber daya manusia apakah sudah cukup untuk melingkupi seluruh kelompok sasaran. Sumber daya manusia, implementasi kebijakan akan berjalan lambat.
- 2) Anggaran (*budgetary*); implementasi kebijakan, anggaran berkaitan dengan kecukupan modal atau investasi atas suatu program untuk menjamin terlaksananya kebijakan, sebab tanpa dukungan anggaran yang

memadai, kebijakan tidak akan berjalan dengan efektif dalam mencapai tujuan dan sasaran.

3) Fasilitas (*facility*); fasilitas atau sarana dan prasarana merupakan salah satu faktor yang berpengaruh dalam implementasi kebijakan, pengadaan fasilitas yang layak, seperti gedung, tanah dan peralatan perkantoran akan menunjang dalam keberhasilan implementasi suatu program atau kebijakan.

4) Informasi dan kewenangan (*information and authority*);

Informasi juga menjadi faktor penting dalam implementasi kebijakan, terutama informasi yang relevan dan cukup terkait bagaimana mengimplementasikan suatu kebijakan, sementara wewenang berperan penting terutama untuk meyakinkan dan menjamin bahwa kebijakan yang dilaksanakan sesuai dengan yang dikehendaki.

Variabel kedua yang mempengaruhi keberhasilan implementasi suatu kebijakan adalah sumber daya. Sumber daya merupakan hal penting lainnya dalam mengimplementasikan kebijakan.

Menurut Goerge C. Edward III (dalam Agustino, 2008, hal 89), indikator sumber daya terdiri dari beberapa elemen sebagai berikut:

a) Staf; sumber daya utama dalam implementasi kebijakan adalah staf.

Kegagalan yang sering terjadi dalam implementasi kebijakan salah satunya disebabkan oleh karena staf yang tidak mencukupi, memadai, ataupun tidak kompeten dibidangnya. Penambahan jumlah staf dan implementor saja tidak cukup, tetapi diperlukan juga

kecukupan staf dengan keahlian dan kemampuan yang diperlukan (kompeten dan kapabel) dalam mengimplementasikan kebijakan atau melaksanakan tugas yang diinginkan oleh kebijakan itu sendiri.

- b) Informasi; dalam implementasi kebijakan, informasi mempunyai dua bentuk, yaitu pertama informasi yang berhubungan dengan cara melaksanakan kebijakan. Implementor harus mengetahui apa yang harus mereka lakukan saat mereka diberi perintah. Kedua, informasi mengenai data kepatuhan dari para pelaksana terhadap peraturan dan regulasi pemerintah yang telah ditetapkan. Implementor harus mengetahui apakah orang yang terlibat di dalam pelaksanaan kebijakan tersebut patuh terhadap hukum.
- c) Wewenang; pada umumnya kewenangan harus bersifat formal agar perintah dapat dilaksanakan. Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika wewenang nihil, maka kekuatan para implementor dimata publik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Tetapi dalam konteks yang lain, ketika wewenang formal tersebut ada, maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Disatu pihak, efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau demi kepentingan kelompoknya.

- d) Fasilitas; fasilitas fisik juga merupakan faktor penting dalam implementasi kebijakan. Implementor mungkin memiliki staf yang mencukupi, mengerti apa yang harus dilakukan dan memiliki wewenang untuk melaksanakan tugasnya, tetapi tanpa adanya fasilitas pendukung (sarana dan prasarana) maka implementasi kebijakan tersebut tidak akan berhasil.
- c. Disposisi, adalah watak dan karakteristik yang dimiliki oleh implementor. Apabila implementor memiliki disposisi yang baik, maka implementor tersebut dapat menjalankan kebijakan dengan baik seperti apa yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Edward III (1980) menyatakan bahwa sikap dari pelaksana kadangkala menyebabkan masalah apabila sikap atau cara pandangnya berbeda dengan pembuat kebijakan. Oleh karena itu, untuk mengantisipasi dapat mempertimbangkan atau memperhatikan aspek penempatan pegawai (pelaksana) dan insentif.

Edwards III dalam Widodo, (2011, hal 23) menegaskan bahwa keberhasilan implementasi kebijakan bukan hanya ditentukan oleh sejauh mana para pelaku kebijakan (*implementors*) mengetahui apa yang harus dilakukan dan mampu melakukannya, tetapi juga ditentukan oleh kemauan para pelaku kebijakan tadi memiliki disposisi yang kuat terhadap kebijakan yang sedang diimplementasikan. Disposisi merupakan kemauan, keinginan, dan kecenderungan para pelaku kebijakan untuk melaksanakan kebijakan secara sungguh-sungguh sehingga apa yang menjadi tujuan kebijakan dapat diwujudkan. Jika para pelaksana bersikap baik terhadap suatu kebijakan

tertentu, dan hal ini berarti adanya dukungan, kemungkinan besar mereka melaksanakan kebijakan sebagaimana yang diinginkan oleh pembuat kebijakan. Demikian pula sebaliknya, apabila tingkah laku-tingkah laku atau perspektif-perspektif para pelaksana berbeda dengan para pembuat keputusan, maka proses pelaksanaan suatu kebijakan menjadi semakin sulit.

Menurut Edwards III dalam Winarno, (2008, hal 32), mengemukakan banyak kebijakan yang masuk ke dalam "zona ketidakacuhan". Ada kebijakan yang dilaksanakan efektif karena mendapat dukungan dari para pelaksana kebijakan, namun kebijakan-kebijakan lain mungkin akan bertentangan secara langsung dengan pandangan-pandangan pelaksana kebijakan atau kepentingan-kepentingan pribadi atau organisasi dari para pelaksana. Kecenderungan-kecenderungan mungkin menghalangi implementasi bila pelaksana benar-benar tidak sepatutnya dengan substansi suatu kebijakan.

Individu-individu di luar sektor pemerintahan juga mempunyai pengaruh bagi implementasi kebijakan. Sebagian besar penduduk yang terlibat dalam pelaksanaan satu atau lebih kebijakan dan usaha-usaha pelaksanaannya pada umumnya tidak sangat nampak. Dengan demikian potensi untuk melakukan kesalahan dalam implementasi adalah besar jika warganegara-warganegara tidak menyetujui suatu kebijakan. Kecenderungan-kecenderungan dari para individu swasta terhadap tipe-tipe tertentu dari sistem-sistem pemberian pelayanan mungkin juga menghalangi pelaksanaannya karena mencegah orang-orang mengambil keuntungan dari manfaat-manfaat yang ada.

B. Pelayanan Publik

1. Pengertian Pelayanan Publik

Masyarakat setiap saat selalu menuntut pelayanan publik yang berkualitas dari birokrat, meskipun tuntutan tersebut sering tidak sesuai dengan harapan karena secara empiris pelayanan publik yang ada masih bercirikan berbelit-belit, lambat, mahal, dan melelahkan.

Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik, Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundangundangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.

Menurut Sinambela (2011, hal 5) mengemukakan bahwa pelayanan publik didefinisikan sebagai pemberian layanan (melayani) keperluan orang atau masyarakat yang mempunyai kepentingan pada organisasi ini sesuai dengan aturan pokok dan tatacara yang telah ditetapkan.

Dwiyanto, (2015, hal 14) menyatakan bahwa pelayanan publik merupakan elemen yang sangat penting dalam penyelenggaraan pemerintahan. Pelayanan publik secara sederhana dipahami oleh berbagai pihak sebagai pelayanan yang diselenggarakan oleh pemerintah. Semua barang dan jasa yang diselenggarakan oleh pemerintah kemudian disebut sebagai pelayanan publik

Jadi dapat disimpulkan bahwa pelayanan publik adalah segala bentuk jasa pelayanan baik dalam bentuk barang publik maupun jasa publik yang pada prinsipnya menjadi tanggung jawab dan dilaksanakan oleh Instansi pemerintah di

Pusat, di daerah, dan di lingkungan Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, dalam rangka pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan.

2. Jenis-jenis Pelayanan Publik

Timbulnya pelayanan umum atau publik dikarenakan adanya kepentingan, dan kepentingan tersebut bermacam- macam bentuknya sehingga pelayanan publik yang dilakukan juga ada beberapa macam. Berdasarkan keputusan MENPAN No. 63/ KEP/ M. PAN/ 7/ 2003 kegiatan pelayanan umum atau publik antara lain :

- a. Pelayanan administratif, yaitu pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk dokumen resmi yang dibutuhkan oleh publik, misalnya status kewarganegaraan, sertifikat kompetensi, kepenyedia jasaan atau penguasaan terhadap suatu barang dan sebagainya. Dokumen-dokumen ini antara lain Kartu Tanda Pendudukan (KTP), akte kelahiran, akte kematian, Buku Penyedia jasa Kendaraan Bermotor (BPKB), Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Kendaraan Bermotor (STNK), Izin Mendirikan Bangunan (IMB), Paspor, Sertifikat Kepenyedia jasaan atau penguasaan tanah dan sebagainya.
- b. Pelayanan barang yaitu pelayanan yang menghasilkan berbagai bentuk atau jenis barang yang digunakan oleh publik, misalnya jaringan telepon, penyediaan tenaga listrik, air bersih dan sebagainya.

- c. Pelayanan jasa yaitu pelayanan yang menghasikan berbagai bentuk jasa yang dibutuhkan oleh publik, misalnya pendidikan, pemeliharaan kesehatan, penyelenggaraan transportasi, pos dan sebagainya.

3. Standar Pelayanan Publik

Setiap penyelenggaraan atau penyediaan pelayanan publik haruslah memiliki standarisasi dalam pelayanannya. Selanjutnya standarisasi pelayanan publik tersebut perlu dipublikasikan agar dapat diakses atau diketahui oleh masyarakat sebagai pengguna pelayanan publik. Standar pelayanan publik dimaknai sebagai suatu ukuran yang telah ditentukan oleh penyelenggara atau penyedia pelayanan publik sehingga nantinya wajib ditaati oleh pemberi dan atau penerima pelayanan.

Surjadi (2012, hal 45) menyatakan bahwa standar pelayanan publik, sekurang-kurangnya meliputi,

1. Prosedur pelayanan prosedur pelayanan yang dibagikan bagi pemberi dan penerima pelayanan termasuk pengaduan.
2. Waktu penyelesaian waktu penyelesaian yang ditetapkan sejak saat pengajuan permohonan sampai dengan penyelesaian pelayanan termasuk pengaduan.
3. Biaya pelayanan biaya/tarif pelayanan termasuk rinciannya yang ditetapkan dalam proses pemberian pelayanan.
4. Produk pelayanan hasil pelayanan yang akan diterima sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.

5. Sarana dan prasarana penyediaan sarana dan prasarana pelayanan yang memadai oleh penyelenggara pelayanan publik.
6. Kompetensi petugas pemberi pelayanan kompetensi petugas pemberi pelayanan kompetensi harus ditetapkan dengan tepat berdasarkan pengetahuan, keahlian, keterampilan, sikap, dan perilaku yang dibutuhkan.

4. Pelayanan Jasa Transportasi Publik

Aksa, (2014, hal 13-14) mengemukakan bahwa pengertian transportasi berasal dari bahasa latin yaitu *transportare*, dimana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* yang berarti pengangkutan transportasi berarti pengangkutan atau membawa sesuatu kesebelah lain suatu tempat ke tempat lain melalui jalur darat. Transportasi sebagai dasar untuk pembangunan ekonomi dan perkembangan masyarakat serta pertumbuhan industrialisasi. Dengan adanya transportasi menyebabkan, adanya spesialisasi atau pembagian pekerjaan menurut keahlian sesuai dengan budaya, adat istiadat, dan budaya suatu bangsa atau daerah.

Menurut Adisasmita, (2014, hal 59) transportasi didefinisikan sebagai memindahkan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Sedangkan transportasi publik adalah seluruh alat transportasi di mana penumpang tidak berpergian menggunakan kendaraannya sendiri.

Adisasmita (2014, hal 73) mengemukakan bahwa transportasi publik memiliki peran sangat penting dalam bidang ekonomi, sosial dan politik. Peranan transportasi perkotaan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat di perkotaan seperti alat untuk mendukung/memperlancar arus pertukaran barang dan jasa.

Masyarakat kota cenderung untuk memanfaatkan fasilitas publik dalam sistem transportasi, seperti berbelanja, membayar pajak, melakukan aktifitas sekolah dan bekerja. Transportasi diperlukan guna mengatasi kesenjangan jarak dan komunikasi antara tempat asal dan tempat tujuan. Dikembangkan sistem transportasi dan komunikasi, yang berwujud sarana aksesibilitas (prasarana jalan) dan kendaraan.

Dari sini timbul jasa angkutan untuk memenuhi kebutuhan pengangkutan (transportasi) dari satu tempat ke tempat lain. Transportasi merupakan sektor jasa pelayanan yang dibutuhkan oleh masyarakat dalam melaksanakan berbagai kegiatan perekonomian dan pembangunan kegiatan transportasi sangat luas karena meliputi berbagai unsur yang aktif dalam pemindahan manusia dan barang dari suatu tempat asal ke tempat-tempat tujuan yang melibatkan berbagai stakeholders (pihak-pihak yang terkait), yang terutama adalah (1) pengguna jasa transportasi (*user*) atau penumpang dan penyedia jasa barang; (2) operator (perusahaan pengangkutan); (3) tenaga kerja di sektor transportasi; (4) pemerintah sebagai *regulator*; dan (5) Masyarakat. Adisasmita (2014, hal 73).

C. Transportasi Publik

1. Pengertian Transportasi Publik

Nasution (1996, hal 50) transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Sehingga dengan kegiatan tersebut maka terdapat tiga hal yaitu adanya muatan yang diangkut, tersedianya kendaraan sebagai alat angkut, dan terdapatnya jalan yang dapat dilalui. Proses pemindahan dari gerakan tempat asal, dimana kegiatan pengangkutan dimulai dan ke tempat

tujuan dimana kegiatan diakhiri. Untuk itu dengan adanya pemindahan barang dan manusia tersebut, maka transportasi merupakan salah satu sektor yang dapat menunjang kegiatan ekonomi (*the promoting sector*) dan pemberi jasa (*the servicing sector*) bagi perkembangan ekonomi.

2. Transportasi *Online*

Transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat penting dalam segala hal aktivitas manusia. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antar manusia. Sejak jaman-jaman purba mobilitas masyarakat manusia telah terjadi. Perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat yang lain telah terjadi. Mobilitas penduduk ini diikuti juga oleh mobilitas barang yang dibawa oleh mereka. Oleh karena itu sarana transportasi sejak masa lampau telah dibutuhkan oleh manusia. Pada masa sekarang dimana mobilitas manusia dan barang sangat tinggi, dan terjadi bukan hanya didalam satu wilayah tetapi juga antar pulau dan bahkan antar negara, maka sarana transportasi sangat memegang peranan yang penting.

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal di sisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu. Akibatnya, mereka mencari cara praktis untuk mendapatkan barang yang dibutuhkan tanpa harus keluar rumah atau kantor, salah satunya dengan menggunakan jasa transportasi online. Jasa transportasi berbasis *online* ini disebut juga dengan aplikasi

ridesharing yang kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi *Uber* yang mengusung *Uber Taxi* sebagai bisnis layanan transportasi berbasis aplikasi *online*. Kemudian diikuti dengan kemunculan Gojek, GrabBike, GrabTaxi, dan aplikasi berbasis online lainnya.

3. Alasan diadakannya Transportasi *Online*

Era globalisasi saat ini segala sesuatunya telah terkoneksi dengan jaringan tanpa batas, internet. Sekarang ini internet tidak hanya sekedar berisi media sosial untuk saling menyapa dengan orang-orang yang terpisahkan jarak dan waktu, tapi jaringan internet yang telah berkembang begitu luas pun telah merambah hingga ke jasa transportasi. Perkembangan jasa transportasi online seperti ini tentunya bukan hal yang negatif tapi jauh lebih menguntungkan masyarakat kita sendiri karena kemudahan akses dan juga sistem yang jauh lebih transparan dan pastinya tepat sasaran. Dimulai dari kemudahan pemesanan hingga penghitungan tarif bahkan estimasi waktu dan jarak yang terhubung langsung dengan aplikasi

Perkembangan ini justru menimbulkan pergesekan diantara sesama penyedia jasa transportasi. Seperti yang kita ketahui, beberapa waktu belakangan ini layar kaca dipenuhi dengan berbagai pro dan kontra yang terjadi pada masing-masing penyedia jasa, yang mana terlihat dengan cukup jelas jika penyedia jasa transportasi konvensional tampak kurang siap menghadapi perkembangan zaman. Bahkan bisa disebut jika para oknum ojek dan taksi konvensional justru melakukan tindakan “primitif” dalam aksi-aksi perlawanan mereka pada penyedia

jasa ojek dan taksi *online*. Cukup jelas terlihat bahwa mereka mengalami frustrasi dalam menghadapi perkembangan era.

D. Analisis Kebijakan

1. Pengertian Analisis Kebijakan

Analisis kebijakan adalah awal, bukan akhir, dari upaya memperbaiki proses pembuatan kebijakan. Selain itu analisis kebijakan dikemukakan oleh Suharto (2010, hal 85) mengemukakan sebagai usaha yang terencana dan sistematis dalam membuat analisis atau asesmen akurat mengenai konsekuensi-konsekuensi kebijakan, baik sebelum maupun sesudah kebijakan tersebut diimplementasikan oleh pembuat kebijakan.

Suharto (2005, hal 102-118) mengemukakan terdapat enam tahapan dalam analisis kebijakan antara lain :

a. Masalah kebijakan.

Masalah kebijakan pada intinya merujuk pada kegiatan untuk mengeksplorasi berbagai isu-isu atau masalah sosial, dan kemudian menetapkan suatu masalah sosial yang akan menjadi fokus analisis kebijakan. Pemilihan masalah sosial didasari beberapa pertimbangan, antara lain masalah tersebut bersifat aktual, penting dan mendesak, relevan dengan kebutuhan, dan aspirasi publik, berdampak luas dan positif, dan sesuai dengan visi dan agenda perubahan sosial.

b. Mengumpulkan bukti masalah

Pernyataan masalah kebijakan harus didukung oleh bukti atau fakta yang relevan, terbaru, akurat dan memadai. Pernyataan masalah tanpa bukti tidak

akan meyakinkan pihak-pihak yang akan menjadi target naskah kebijakan kita. Bukti yang disertakan bisa berdasarkan hasil penelitian kita (data primer), khususnya naskah kebijakan yang berbentuk *policy study*. Data bisa pula berasal data sekunder, yakni hasil temuan orang lain yang dipublikasikan di buku, koran, internet, dokumen pemerintah. Naskah kebijakan yang berbentuk *policy brief* dan *policy memo* jarang menyertakan bukti berdasarkan hasil penelitian primer.

c. Mengkaji penyebab masalah

Para analisis dan pembuat kebijakan dapat mengidentifikasi penyebab atau faktor yang memberi kontribusi terhadap masalah sosial. Mereka dapat mengembangkan kebijakan publik untuk mengeliminasi atau mengurangi penyebab atau faktor tersebut.

d. Mengevaluasi kebijakan yang ada

Mengevaluasi kebijakan atau produk yang ada pada saat ini dapat mengarah pada perbaikan-perbaikan, namun demikian evaluasi juga sering menghasilkan keputusan-keputusan untuk mengganti secara total model yang ada. Mengembangkan alternatif atau opsi-opsi kebijakan Mengembangkan solusi kebijakan publik untuk mengatasi masalah sosial juga perlu mempertimbangkan beberapa alternatif. Dua langkah utama akan sangat bermanfaat bagi pengembangan alternatif kebijakan publik adalah mengembangkan alternatif kebijakan untuk memecahkan masalah sosial adalah mengeliminasi atau mengurangi sebab-sebab atau faktor-faktor penyumbang terhadap masalah dan menelisik kebijakan yang ada saat ini.

e. Menyeleksi alternatif terbaik

Pada langkah ini telah terdapat alternatif kebijakan yang dianggap terbaik dan merupakan penyeleksian awal dalam mengatasi masalah. Dua kriteria yang dapat membantu menentukan alternatif yang paling baik adalah fisibilitas dan efektivitas. Kebijakan yang terbaik harus memenuhi dua kriteria tersebut (memiliki nilai tinggi), jika memungkinkan. Dan juga pada tahapan ini dilakukan pemantauan terhadap dampak dan tujuan keadaan yang hendak dicapai dari suatu kebijakan yang diusulkan.

E. Konsep Implementasi Kebijakan Publik

Implementasi kebijakan adalah hal yang paling berat, karena disini masalah-masalah yang kadang tidak dijumpai dalam konsep, dapat muncul di lapangan. Sebagaimana dikatakan oleh Nugroho (2011, hal 618), mengemukakan

bahwa Implementasi kebijakan pada prinsipnya adalah cara agar sebuah kebijakan dapat mencapai tujuannya. Tidak lebih dan tidak kurang. Untuk mengimplementasikan kebijakan publik, ada dua pilihan langkah yang ada, yaitu langsung mengimplementasikan dalam bentuk program atau melalui formulasi kebijakan derivat atau turunan dari kebijakan publik tersebut”.

Studi implementasi merupakan suatu kajian mengenai studi kebijakan yang mengarah pada proses pelaksanaan dari suatu kebijakan. Prakteknya implementasi kebijakan merupakan suatu proses yang begitu kompleks bahkan tidak jarang bermuatan politis dengan adanya intervensi berbagai kepentingan. Untuk melukiskan kerumitan dalam proses implementasi tersebut dapat dilihat pada pernyataan yang dikemukakan oleh seorang ahli studi kebijakan Eugene Bardach dalam Agustino (2014, hal 138), yaitu cukup untuk membuat sebuah program dan kebijakan umum yang kelihatannya bagus diatas kertas. Lebih sulit lagi merumuskannya dalam kata-kata dan slogan-slogan yang kedengarannya mengenakan bagi telinga para pemimpin dan para pemilih yang mendengarkannya. Dan lebih sulit lagi untuk melaksanakannya dalam bentuk cara yang memuaskan semua orang termasuk mereka anggap klien.

2. Model-model Implementasi Kebijakan Publik

Salah satu tahapan penting dalam siklus kebijakan publik adalah implementasi kebijakan. Tahapan implementasi menjadi begitu penting karena suatu kebijakan tidak akan berarti jika tidak dapat dilaksanakan dengan baik dan benar. Hal ini sejalan dengan apa yang pernah dikatakan Udoji dalam Wahab (2012, hal 126) bahwa pelaksanaan kebijakan adalah sesuatu hal penting, bahkan

mungkin jauh lebih penting daripada pembuatan kebijakan. Kebijakan hanya akan berupa impian yang tersimpan rapi dalam arsip kalau tidak diimplementasikan.

Menurut Merilee S. Grindle dalam Subarsono (2013 hal 93), mengatakan bahwa terdapat dua variabel besar yang mempengaruhi implementasi kebijakan, yaitu isi kebijakan (*content of policy*) dan lingkungan implementasi (*context of implementation*). Variabel isi kebijakan ini mencakup:

- (1) Sejauh mana kepentingan kelompok sasaran atau target groups termuat dalam isi kebijakan;
- (2) Jenis manfaat yang diterima oleh target group;
- (3) Sejauh mana perubahan yang diinginkan dari sebuah kebijakan;
- (4) Apakah letak sebuah program sudah tepat;
- (5) Apakah sebuah kebijakan telah menyebutkan implementor dengan rinci; dan
- (6) Apakah sebuah program didukung oleh sumber daya yang memadai.

Variabel lingkungan kebijakan mencakup:

- (1) Seberapa besar kekuasaan, kepentingan, dan strategi yang dimiliki oleh para aktor yang terlibat dalam implementasi kebijakan;
- (2) Karakteristik institusi dan rezim yang sedang berkuasa;
- (3) Tingkat kepatuhan dan responsivitas kelompok sasaran.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis dan Bentuk Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif kualitatif, yaitu memberikan gambaran tentang masalah yang diteliti, berkaitan dengan Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 di Kota Medan. Penggunaan penelitian kualitatif dipandang jauh lebih subjektif karena menggunakan metode yang berbeda dari mengumpulkan informasi, individu dalam menggunakan wawancara. Pelaku ditujukan langsung kepada pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan sehingga dengan menggunakan penelitian kualitatif dengan metode wawancara langsung kepada Dinas Perhubungan Kota Medan akan mendapat jawaban yang tepat.

Menurut Nawawi (2011, hal 63), mengemukakan bahwa metode deskriptif merupakan suatu jenis penelitian yang berkaitan dengan pengumpulan data untuk memberikan gambaran suatu gejala sosial atau keadaan subyek atau obyek penelitian berdasarkan fakta-fakta yang tampak sebagaimana adanya. Sedangkan penelitian kualitatif menurut Bogdan dan Taylor Nawawi, (2001, hal 66), mengatakan salah satu prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa ucapan atau tulisan dan perilaku orang-orang yang diamati.

B. Sumber Data

Sumber data yang digunakan oleh penulis adalah data hasil penelitian didapatkan melalui dua sumber data, yaitu data primer dan data sekunder. Menurut Lofland dalam Burhan (2011, hal 47) sumber data utama dalam

penelitian kualitatif ialah kata-kata dan tindakan selebihnya adalah data tambahan seperti dokumen dan lain-lain, dimana data hasil penelitian didapatkan melalui dua sumber data, yaitu:

1. Data primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari hasil wawancara yang diperoleh dari narasumber atau informan yang dianggap berpotensi dalam memberikan informasi yang relevan dan sebenarnya di lapangan. Informan dalam penelitian ini adalah dari pihak Dinas Perhubungan Kota Medan yang berkaitan dengan Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 di Kota Medan.

2. Data sekunder

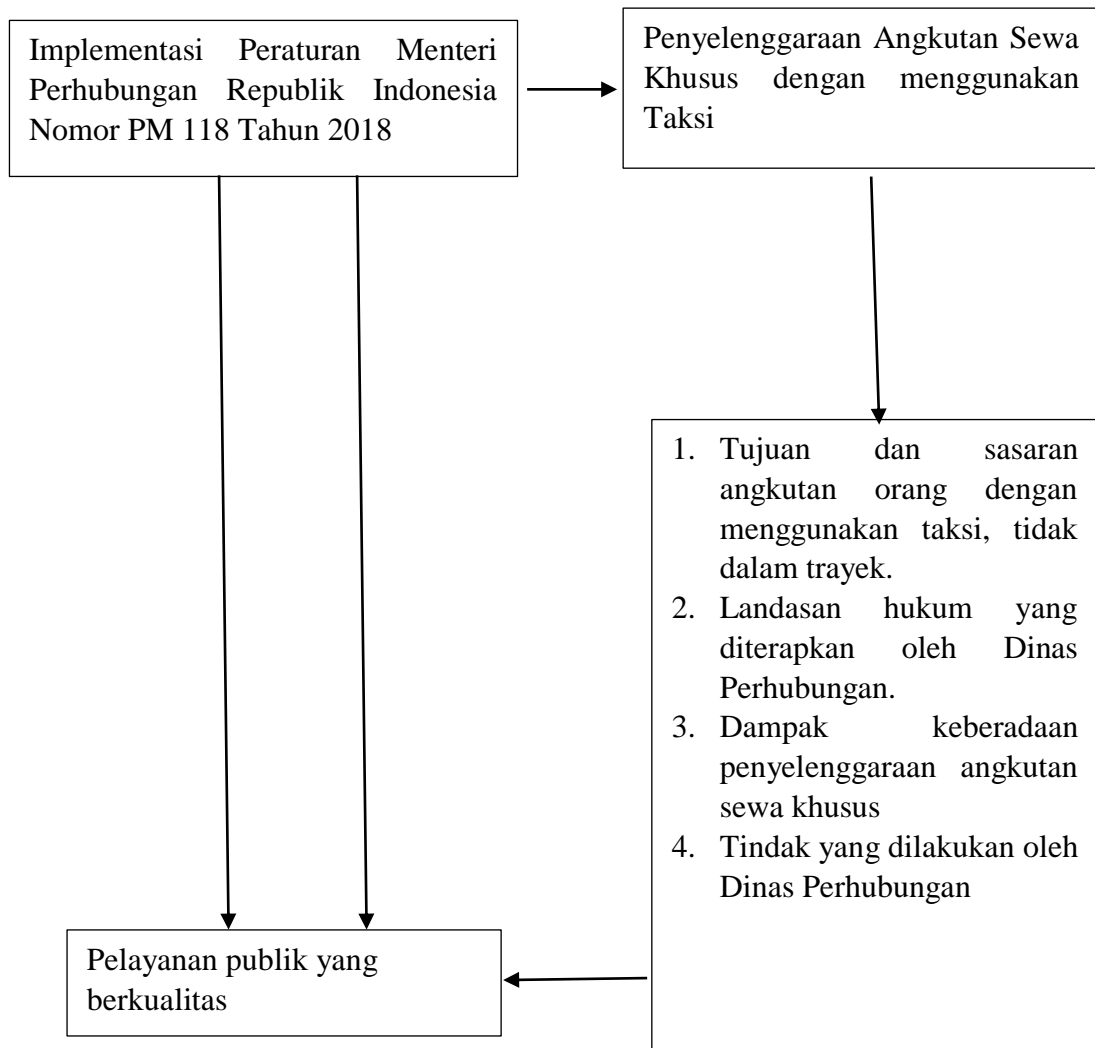
Data sekunder adalah data sebagai data pendukung data primer dari literatur dan dokumen serta data yang isinya menyangkut tentang masalah yang bersangkutan dengan penelitian yang dikaji oleh penulis, dapat berupa bahan bacaan, bahan pustaka, dan laporan-laporan penelitian yang terdapat pada lokasi penelitian berupa. Data-data tersebut bersumber dari dokumentasi berupa foto-foto kegiatan, arsip, situs, dan sumber-sumber lain yang bisa diterima.

C. Kerangka Konsep

Kerangka konsep merupakan bagian penelitian yang menyajikan konsep atau teori dalam bentuk kerangka konsep penelitian. Pembuatan kerangka konsep mengacu pada masalah-masalah yang akan diteliti atau berhubungan dengan penelitian dan dibuat dalam bentuk diagram (Hidayat, 2007 hal 2). Dengan paradigma penelitian, penulis dapat menggunakannya sebagai panduan

untuk kerangka konsep yang selanjutnya dapat digunakan dalam mengumpulkan data dan analisis. Paradigma pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

Gambar. 3.1. Kerangka Berpikir



D. Definisi Konsep

Konsep merupakan pemikiran dasar yang diperoleh dari fakta peristiwa, pengalaman melalui generalisasi dan berfikir abstrak. Konsep merupakan prinsip dasar yang sangat penting dalam proses belajar. Menurut pendapat Sagala (2010, hal 56) mengemukakan bahwa definisi konsep merupakan buah pemikiran

seseorang atas kelompok orang yang dinyatakan dalam definisi sehingga melahirkan produk pengetahuan meliputi prinsip, hukum dan teori konsep diperoleh dari fakta, peristiwa, pengalaman, melalui generalisasi dan berfikir abstrak, kegunaan konsep untuk menjelaskan dan meramalkan.

Definisi konsep dalam penelitian ini adalah

- a. Implementasi merupakan suatu rangkaian aktivitas dalam rangka menghantarkan kebijakan kepada masyarakat sehingga kebijakan tersebut dapat membawa hasil sebagaimana diharapkan.
- b. Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan/atau pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik.
- c. Transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.
- d. Analisis kebijakan adalah awal, bukan akhir, dari upaya memperbaiki proses pembuatan kebijakan.
- e. Taksi *online* merupakan angkutan umum yang menggunakan aplikasi berbasis teknologi maka harus tunduk terhadap peraturan pengangkutan dalam hal ini yaitu Permenhub No.118 tahun 2018.

E. Kategorisasi

Kategorisasi menunjukkan bagaimana cara mengukur suatu variabel penelitian sehingga dapat diketahui dengan jelas apa yang dapat menjadi

kategorisasi penelitian pendukung untuk menganalisis dari variabel tersebut.

Adapun kategorisasi penelitian ini adalah :

- a. Tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan kebijakan penyelenggaraan angkutan sewa khusus
- b. Proses dan prosedur dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus
- c. Kepatuhan implemenator dalam mentaati ketentuan tarif sesuai dengan kebijakan yang ada.
- d. Kewenangan dan tanggung jawab dinas dalam menegakkan peraturan jika penetapan tarif tidaks sesuai dengan ketentuan.

F. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam proses penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Penelitian kualitatif teknik pengumpulan data sangat diperlukan guna mendapatkan data dalam sebuah penelitian. Tanpa mengetahui teknik pengumpulan data maka peneliti tidak akan mendapatkan data sesuai dengan apa yang diharapkan. Untuk mengumpulkan data dengan seakurat mungkin mengenai variabel yang akan dikaji, penulis menggunakan tiga teknik pengumpulan data yaitu:

1. Wawancara

Wawancara dilakukan dengan cara tanya jawab antara penulis dengan beberapa narasumber yang dianggap telah memenuhi syarat atau relevan dengan penelitian ini. Wawancara ini dilakukan secara tak berencana dan terbuka dimana

narasumber atau informan diberikan kesempatan untuk menjawab pertanyaan secara bebas dengan harapan agar memperoleh kejelasan dari sumber-sumber data yang belum dipahami oleh penulis, serta untuk memperoleh realita objek yang diteliti. Wawancara merupakan instrumen kunci pada penelitian ini.

2. Dokumentasi

Pengambilan data yang diperoleh berdasarkan informasi-informasi dan dokumen-dokumen yang digunakan untuk mendukung keterangan maupun fakta yang berhubungan dengan objek penelitian.

3. Narasumber

Adapun yang menjadi narasumber dalam penelitian ini adalah Wawancara dilakukan dengan

- a. Hendrik Ginting ATD, selaku Kasi Angkutan Darat Dinas Perhubungan Darat Kota Medan
- b. Rangga Aditya selaku *driver* Grab
- c. Akmal Siregar selaku *driver* Gojek
- d. Mhd. Suheri selaku penyedia jasa transportasi *online* (Grab)

G. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data bertujuan menyederhanakan ke dalam bentuk yang lebih mudah dipahami dan diinterpretasikan. Analisis data dalam penelitian ini dilakukan dengan cara deskriptif kualitatif untuk menganalisis data dengan cara memaparkan, mengelola, menggambarkan dan menafsirkan hasil penelitian dengan susunan kata-kata dan kalimat sebagai jawaban atas permasalahan yang diteliti. Menurut Moleong (2016, hal 263), analisis data adalah proses

penyederhanaan data ke dalam bentuk yang lebih mudah dibaca dan diinterpretasikan.

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan, dan setelah selesai di lapangan. Menurut Sugiyono (2016, hal 336) analisis data mulai sejak merumuskan dan menjelaskan masalah, sebelum terjun ke lapangan, dan berlangsung terus sampai penulisan hasil penelitian. Analisis data menjadi pegangan bagi penelitian selanjutnya. Menurut Sugiyono (2016, hal 336) melakukan analisis adalah pekerjaan yang sulit dan memerlukan kerja keras. Analisis memerlukan data kreatif serta kemampuan intelektual yang tinggi. Dalam penelitian kualitatif, teknik analisis data lebih banyak dilakukan bersamaan dengan pengumpulan data. Analisis data dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan, dan setelah selesai di lapangan. Data diperoleh dari berbagai macam sumber.

Praktiknya analisis data kualitatif berlangsung selama proses pengumpulan data daripada setelah selesai pengumpulan data. Dengan pengamatan yang terus-menerus sampai datanya jenuh. Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat pengumpulan data berlangsung, dan setelah selesai pengumpulan data. Analisis data pada penelitian kualitatif yaitu dengan menginterpretasikan hasil penelitian yang diperoleh di tempat penelitian. Aktivitas dalam analisis data kualitatif dilakukan secara interaktif dan berlangsung secara terus menerus pada setiap tahapan penelitian sehingga sampai tuntas, dan datanya sampai jenuh. Dalam penelitian kualitatif, analisis data lebih difokuskan selama proses pengumpulan data daripada setelah selesai dalam pengumpulan data.

Biasanya dalam melaksanakan teknik analisis data, peneliti sering mengalami kesulitan. Seperti yang dinyatakan oleh Miles *and* Huberman dalam Sugiyono (2016, hal 243) *the most serious and central difficulty in the use of qualitative data is that methods of analysis are not well formulate*. Artinya, yang paling serius dan sulit dalam analisis data kualitatif adalah karena metode analisis belum dirumuskan dengan baik. Aktivitas dalam analisis data, yaitu reduksi data, penyajian data, dan kesimpulan / verifikasi.

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini bersifat kualitatif, dengan memasukkan data dari informan atau wawancara yang kemudian dianalisis dan ditarik sebuah kesimpulan. Sehingga dalam penelitian ini penulis akan memasukkan data yang telah didapat, berupa wawancara kepada pihak Pegawai Dinas Perhubungan Kota Medan Terkait Implementasi Permenhub No.118 tahun 2018.

H. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian lokasi penelitian dalam penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Medan. Waktu penelitian dilakukan pada bulan April 2019 sampai dengan Juli 2019.

I. Deskripsi Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Medan

Sebagai gambaran umum Dinas Perhubungan Kota Medan sebelum tahun 2002 semula bernama Cabang Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan Raya (DLLAJR) yang berada di bawah induk DLLAJR Tingkat I Provinsi Sumatera Utara yang kemudian diubah namanya menjadi DLLAJR sesuai dengan Peraturan Pemerintah No.32 Tahun 2002 tentang penyerahan sebagian

wewenang pemerintah pusat tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan kepada daerah provinsi dan kabupaten/kota yang sampai sekarang dikenal dengan nama Dinas Perhubungan Kota Medan.

Visi Dinas Perhubungan Propinsi Sumatera Utara adalah mewujudkan penyelenggaraan pelayanan perhubungan yang handal, berdaya saing dan memberikan nilai tambah dalam upaya menciptakan masyarakat yang beriman, maju, mandiri, mapan dan berkeadilan di dalam kebhinekaan yang didukung tata pemerintahan yang baik.

Misi dari Dinas Perhubungan Kota Medan adalah:

- a. Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia, baik aparatur maupun masyarakat.
- b. Mewujudkan sistem angkutan massal terpadu.
- c. Menyediakan aksesibilitas transportasi bagi semua golongan.
- d. Meningkatkan efisiensi dan efektifitas kepuasan pelayanan transportasi.
- e. Mempromosikan transportasi yang tertib, selamat dan ramah.

2. Tujuan Dinas Perhubungan Kota Medan

Adapun tujuan dari Dinas Perhubungan ini adalah untuk mewujudkan pelayanan yang baik di bidang perhubungan yang semakin maju agar dapat terus memenuhi kebutuhan masyarakat sesuai dengan kemajuan Ilmu dan Teknologi yang berlaku.

Logo dan Makna Logo Dinas Perhubungan Kota Medan
Gambar 3.1 Logo Dinas Perhubungan Kota Medan



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Medan

Logo Departemen Perhubungan adalah suatu bentuk simbolis yang menggambarkan keluarga besar Perhubungan. Adapun makna dari logo tersebut adalah sebagai berikut:

- a. Roda Bergerigi berarti Matra Perhubungan Darat.
- b. Jangka berarti Matra Perhubungan Laut.
- c. Burung Garuda berarti Matra Perhubungan Udara.
- d. Bulatan Bumi berarti lingkup pelayanan Jasa Perhubungan.
- e. Warna Logo Biru Langit (*Cerulean Blue*) berarti Kedamaian, dan kuning berarti Keagungan.

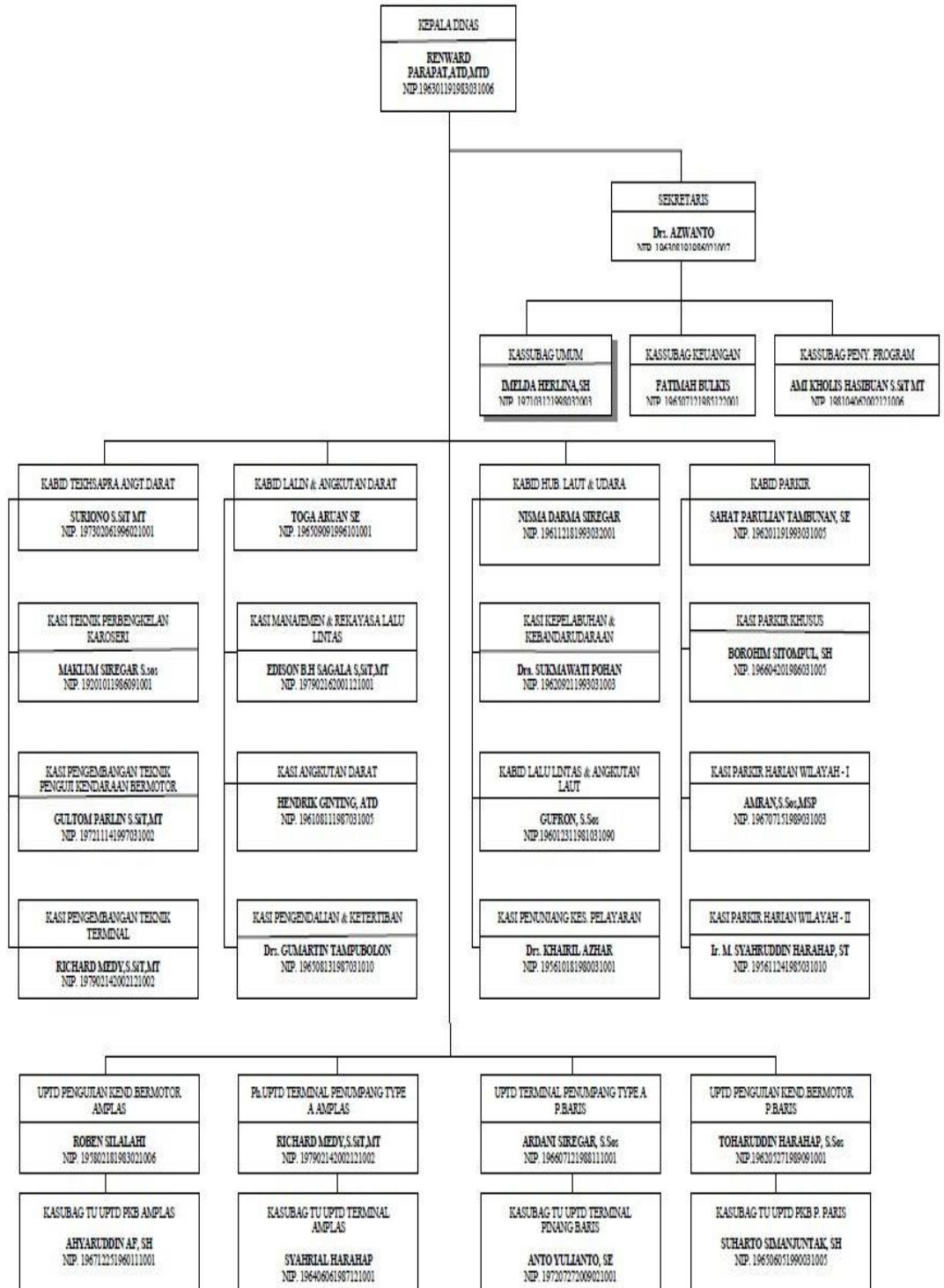
3. Struktur Organisasi

Struktur organisasi diperlukan untuk membedakan batas-batas wewenang dan tanggung jawab secara sistematis yang menunjukkan adanya hubungan/ keterkaitan antara setiap bagian untuk mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Struktur organisasi akan menggambarkan secara jelas mengenai pembagian dan pembatasan antara tugas, wewenang, dan tanggung jawab setiap orang dalam suatu organisasi untuk mencapai tujuan setiap bagian dan tujuan organisasi itu

dengan cara yang paling efektif. Susunan Struktur Organisasi Dinas Perhubungan

Kota Medan adalah sebagai berikut :

Gambar 3.3
Struktur Organisasi Dinas Perhubungan Kota Medan



Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan

3. Job Description

Job description dari Dinas Perhubungan Kota Medan yang terdiri dari :

1. Kepala Dinas

Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut:

- 1) Perumusan kebijakan teknis di bidang perhubungan yaitu:
Mengidentifikasi, menemukenali, serta memahami sistem transportasi kota berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang ditetapkan, menyusun siklus perencanaan dan penganggaran bidang perhubungan kota, serta menyampaikan rancangan siklus perencanaan dan penganggaran bidang perhubungan kota kepada Walikota Medan melalui Sekretaris Daerah.
- 2) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang perhubungan yaitu mengidentifikasi, menyusun dan mengagendakan rapat-rapat perencanaan, pengendalian dan evaluasi rencana kebijakan sistem transportasi kota, menyelenggarakan dan memimpin rapat-rapat koordinasi, perencanaan, pengendalian dan evaluasi serta implementasi kebijakan transportasi perkotaan yang diselenggarakan, mengadakan rapat-rapat koordinasi bakortib lalu lintas Kota Medan.
- 3) Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang perhubungan yaitu mengidentifikasi dan menemukenali kebutuhan keterampilan dan keahlian khusus yang diperlukan didalam pelaksanaan kebijakan transportasi dan

pelayanan perizinan kepada masyarakat, menyelenggarakan, mengikuti diklat peningkatan kemampuan khusus *steakholder* perhubungan, melakukan bimbingan kepada bawahan untuk meningkatkan motivasi dan prestasi kerja.

2. Sekretaris

Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Medan mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut :

- 1) Penyusunan rencana kerja kesekretariatan, yaitu mengumpulkan dan menyusun data/informasi relevan sebagai bahan penyusunan rencana kerja kesekretariatan, mempelajari dasar-dasar regulasi penyelenggaraan tugas-tugas administrasi, keuangan dan penyusunan program.
- 2) Pengkoordinasian Penyusunan Perencanaan Program SKPD yaitu: dengan menginventarisir materi dan jadwal rapat-rapat koordinasi penyusunan program SKPD, memberikan saran dan pertimbangan kepada atasan terkait dengan rapat-rapat koordinasi penyusunan program SKPD yang diperlukan.
- 3) Penyelenggaraan Pelayanan Administrasi Kesekretariatan yang meliputi administrasi Umum, Kepegawaian, Keuangan dan Kerumahtanggaan SKPD yaitu menyusun pedoman pelayanan administrasi umum, kepegawaian, keuangan dan kerumahtanggaan. Selain itu mengajukan pertimbangan dan persetujuan pengadaan prasarana dan sarana pelayanan administrasi umum, kepegawaian, keuangan dan kerumahtanggaan kepada atasan, menyelenggarakan pelayanan surat

masuk dan surat keluar, merumuskan ringkasan materi surat masuk dalam lembar disposisi untuk diteruskan kepada atasan, mendistribusikan surat masuk kepada unit kerja yang ada di lingkungan SKPD berdasarkan disposisi atasan, memeriksa dan memaraf surat-surat yang disampaikan oleh unit kerja yang ada di lingkungan SKPD untuk selanjutnya diteruskan kepada atasan.

3. Kepala Sub Bagian Umum

Kepala Sub Bagian Umum mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Rencana Program dan kegiatan Sub. Bagian Umum yaitu:
 - a) Mengidentifikasi dan mengenali tugas-tugas Sub. Bagian Umum
 - b) Mempersiapkan rencana kerja tahunan Sub. Bagian Umum dan mengajukannya kepada atasan untuk mendapat tanggapan dan persetujuan
 - c) Melaksanakan rencana kerja tahunan Sub Bagian Umum.
- 2) Pengelolaan administrasi umum yang meliputi tata naskah dinas; penataan kearsipan; perlengkapan dan penyelenggaraan kerumahtanggaan SKPD yaitu:
 - a) Menugaskan penatausahaan surat masuk dan surat keluar.
 - b) Mempersiapkan isi ringkas surat masuk pada lembar disposisi
 - c) Mengajukan surat masuk kepada atasan untuk diteruskan kepada pimpinan SKPD.
- 3) Administrasi Kepegawaian yaitu:

- a) Melakukan pencatatan atas kebutuhan pembinaan kepegawaian seperti jadwal kenaikan pangkat regular dan pilihan dan sebagainya.
- b) Menginformasikan hak dan kewajiban kepegawaian kepada seluruh pegawai yang ada di lingkungan SKPD.
- c) Mempersiapkan konsep surat-surat kepegawaian yang diperlukan; memaraf dan mengajukannya kepada atasan untuk mendapatkan pertimbangan dan persetujuan seperti permohonan perpanjangan pensiun; pengaktifan cuti; permohonan izin perceraian dan beristri lebih dari 1 (satu) orang, penugasan pegawai dan lain-lain.

4. Kepala Sub Bagian Keuangan

Kepala Sub Bagian Keuangan mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan rencana dan kegiatan Sub Bagian Keuangan yaitu:
 - a) Mengidentifikasi dan mengenali tugas-tugas sub bagian keuangan
 - b) Mempersiapkan rencana kerja tahunan sub bagian keuangan
 - c) Melaksanakan rencana kerja tahunan sub bagian keuangan.
- 2) Penyusunan bahan petunjuk teknis pengelolaan administrasi keuangan yaitu:
 - a) Mengumpulkan serta mempelajari pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan tugas-tugas sub bagian keuangan.

- b) Membimbing unsur staf untuk memahami pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan tugas-tugas sub bagian keuangan.
- 3) Pelaksanaan pengelolaan administrasi keuangan meliputi kegiatan penyusunan rencana, penyusunan bahan, pemrosesan, pengusulan dan verifikasi yaitu:
- a) Menugaskan penata usahaan administrasi keuangan
 - b) Mempersiapkan administrasi/registrasi SP2D
 - c) Meneliti kelengkapan SPP-LS pengadaan barang dan jasa yang disampaikan oleh Bendahara pengeluaran yang diketahui/disetujui oleh PPTK SKPD.

5. Kepala Sub Bagian Penyusunan Program

Kepala Sub Bagian Penyusunan Program mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan rencana, program dan kegiatan sub bagian penyusunan program yaitu:
- a) Mengidentifikasi dan mengenali tugas-tugas sub bagian penyusunan program.
 - b) Mempersiapkan rencana kerja tahunan sub bagian penyusunan program dan mengajukannya kepada atasan untuk mendapat tanggapan dan persetujuan.
 - c) Melaksanakan rencana kerja tahunan sub bagian penyusunan program.

- 2) Pengumpulan bahan petunjuk teknis lingkup penyusunan rencana dan program dinas yaitu:
 - a) Mengumpulkan dan mempelajari pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan tugas-tugas sub bagian penyusunan program.
 - b) Membimbing unsur staf untuk memahami pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan tugas-tugas sub bagian penyusunan program
- 3) Penyiapan bahan penyusunan rencana dan program dinas yaitu:
 - a) Mempersiapkan rencana dan program tahunan dari masing- masing bidang (Sekretaris, Bidang Dinas) dan sub bidang (Kasubag/Kasi, Ka. UPTD) untuk dapat ditampung dalam bahan Musrenbang kota Medan.
 - b) Mempersiapkan Bahan Rencana Kerja (Renja) SKPD setiap tahun yang berasal dari usulan dan masukan bidang/sub bidang Dinas Perhubungan.
 - c) Mengumpulkan usulan dan masukan dari hasil Musrenbang untuk disusun dalam penyusunan RKA SKPD Dinas Perhubungan.

6. Kepala Bidang Teknik Sarana dan Prasarana Angkutan Darat

Kepala Bidang Teknik Sarana dan Prasarana Angkutan Darat mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan rencana, program, dan kegiatan bidang teknik sarana dan prasarana angkutan darat yaitu:

- a) Mengumpulkan dan menyusun informasi/data sebagai bahan penyusunan rencana, program dan kegiatan bidang teknik sarana dan prasarana angkutan darat.
 - b) Mempelajari dasar-dasar regulasi penyelenggaraan tugas-tugas di bidang teknik sarana dan prasarana angkutan darat
 - c) Merumuskan kebutuhan dan dukungan prasarana sarana penyusunan program kegiatan bidang teknik sarana dan prasarana angkutan darat
- 2) Penyusunan petunjuk teknis lingkup perbengkelan kroseri, pengembangan teknik pengujian kendaraan bermotor, dan pengembangan teknik terminal yaitu:
- a) Mengumpulkan dan mempelajari pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan tugas-tugas bidang teknik sarana dan prasarana angkutan darat lingkup perbengkelan karoseri, pengembangan teknik pengujian kendaraan bermotor dan pengembangan teknik terminal;
 - b) Membimbing unsur staf untuk memahami pedoman pelaksanaan dan teknis penyelenggaraan tugas-tugas bidang teknik sarana dan prasarana angkutan darat lingkup perbengkelan karoseri, pengembangan teknik pengujian kendaraan bermotor dan pengembangan teknik terminal;
- 3) Pelaksanaan proses perizinan dan pelayanan lainnya lingkup bengkel umum kendaraan bermotor, usaha mendirikan pendidikan dan latihan mengemudi yaitu:

- a) Menyelenggarakan pelayanan proses perizinan izin gangguan bukan industri lingkup usaha bengkel umum kendaraan bermotor;
 - b) Menugaskan kepada seksi sebagai pelaksana untuk meninjau, meneliti, mengukur objek usaha lingkup usaha bengkel umum kendaraan bermotor;
 - c) Menandatangani daftar perincian retribusi izin gangguan bukan industri;
- 4) Pengkoordinasian kegiatan di bidang pelayanan dan pengembangan terminal yaitu:
- a) Menyelenggarakan pelayanan pengujian kendaraan bermotor di terminal;
 - b) Menugaskan kepada seksi sebagai pelaksana untuk meneliti, memeriksa pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan secara berkala setiap 6 bulan;
 - c) Memantau penyelenggara pelayanan pengujian kendaraan bermotor ;

7. Kepala Seksi Teknik Perbengkelan Karoseri

Melaksanakan pelayanan proses pemberian surat izin gangguan bukan industri lingkup teknik perbengkelan karoseri.

8. Kepala Seksi Pengembangan Teknik Pengujian Kendaraan Bermotor

Kepala Seksi Pengembangan Teknik Pengujian Kendaraan Bermotor bertugas merencanakan, membagi tugas, menyusun, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan tugas sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup teknik pengujian kendaraan bermotor. Selain itu juga bertugas melakukan pembinaan kepada

kepada seluruh staf seksi Pengembangan Pengujian Dinas Perhubungan Kota Medan.

9. Kepala Seksi Pengembangan Teknik Terminal

Melaksanakan pelayanan seksi pengembangan teknik terminal agar Pengembangan Teknik Terminal dapat berjalan lebih optimal.

10. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Darat

Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Darat mempunyai tugas dan kegiatan sebagai berikut:

- 1) Penyusunan Rencana Kerja Angkutan Darat, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Pengendalian dan Ketertiban yaitu:
 - a) Mengumpulkan dan menyusun data/informasi yang relevan sebagai bahan penyusunan rencana kerja kegiatan dan program di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Darat;
 - b) Mempelajari dasar-dasar regulasi penyelenggaraan tugas-tugas Angkutan Darat, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dan Pengendalian dan Ketertiban;
 - c) Menyusun dan merumuskan permasalahan lalu lintas;
- 2) Pelaksanaan proses dan pelayanan perizinan angkutan darat, manajemen dan rekayasa lalu lintas dan pengendalian dan ketertiban yaitu:
 - a) Pelaksanaan proses perizinan dan pelayanan lainnya lingkup lalu lintas dan angkutan kota meliputi izin trayek angkutan, oprasi

angkutan taksi, usaha angkutan pariwisata, usaha angkutan barang dan lainnya sesuai dengan urusan pemerintahan kota;

- b) Pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas dari aspek pengadaan sarana dan prasarana
- c) Pelaksanaan evaluasi penyusunan rencana kerja, pelayanan serta pengawasan dan pengendalian di bidang angkutan darat, manajemen dan rekayasa lalu lintas dan pengendalian dan ketertiban.

11. Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas

a. Ikhtisar jabatan

Kepala Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas bertugas merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan tugas kedinasan lainnya lingkup Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Medan sesuai ketentuan perundang-undangan untuk optimalisasi kegiatan kedinasan.

b. Tujuan jabatan

Merencanakan dan menyusun program kerja di seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dalam rangka mendukung penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Medan.

12. Kepala Seksi Angkutan Darat

Kepala Seksi Angkutan Darat bertugas untuk merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan tugas kedinasan lain lingkup Seksi Angkutan Darat Dinas Perhubungan Kota Medan sesuai ketentuan perundang-undangan untuk optimalisasi kegiatan kedinasan.

13. Kepala Seksi Pengendalian dan Ketertiban

- a. Kepala Seksi Pengendalian dan Ketertiban bertugas merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan tugas kedinasan lain lingkup Seksi Pengendalian dan Ketertiban Dinas Perhubungan Kota Medan sesuai ketentuan perundang-undangan untuk optimalisasi kegiatan kedinasan.
- b. Membantu tugas kepala bidang lalu lintas dan angkutan dalam hal menyediakan pelayanan lingkup pengendalian dan ketertiban Dinas Perhubungan Kota Medan.

14. Kepala Bidang Perhubungan Laut dan Udara

- a. Kepala Bidang Perhubungan Laut dan Udara bertugas merencanakan, menyusun, mendistribusikan, mengoordinasikan, memberi petunjuk, melaksanakan, menyelenggarakan, mengendalikan, membuat laporan dan melaksanakan tugas kedinasan lain sesuai dengan arahan dan petunjuk atasan serta peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup bidang perhubungan laut dan udara.
- b. Menyediakan serta menyelenggarakan rancangan rencana pekerjaan di Bidang Perhubungan Laut dan Udara yang telah disusun agar dapat berjalan dengan baik.

15. Kepala Seksi Kepelabuhan dan Kebandarudaraan

- a. Kepala Seksi Kepelabuhan dan Kebandarudaraan mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian lingkup kepelabuhan dan kebandarudaraan pada Dinas Perhubungan Kota Medan, yaitu merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan

melaksanakan tugas kedinasan lainnya sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup seksi kepelabuhan dan kebandarudaraan.

- b. Menyusun program kerja di kepelabuhan dan kebandarudaraan.

16. Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut

Kepala Seksi Lalu Lintas dan Angkutan Laut bertugas merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan, dan melaksanakan tugas kedinasan lainnya sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku. Tujuan jabatan merencanakan program kerja di bidang lalu lintas dan angkutan.

17. Kepala Seksi Penunjang Pelayaran

- a. Kepala Seksi Penunjang Pelayaran bertugas melaksanakan sebagian tugas pada bidang perhubungan laut, yakni merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan tugas kedinasan lainnya sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup seksi penunjang keselamatan pelayaran.
- b. Menyiapkan perencanaan, program, dan kegiatan pada seksi penunjang keselamatan pelayaran.

18. Kepala Bidang Perparkiran

- a. Kepala Bidang Perparkiran bertugas merencanakan, menyusun, mendistribusikan, mengoordinasikan, memberi petunjuk, melaksanakan, menyelenggarakan, mengendalikan, membuat laporan dan melaksanakan

tugas kedinasan lain sesuai arahan dan petunjuk atasan serta peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas Bidang Perparkiran.

- b. Menyiapkan rencana kerja di bidang perparkiran sesuai dengan tugas pokok dan fungsi SKPD.

19. Kepala Seksi Parkir Khusus

Kepala Seksi Parkir Khusus bertugas merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan dan melaksanakan pelayanan dibidang perparkiran khusus sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup parkir khusus.

20. Kepala Seksi Parkir Harian Wilayah I

Kepala Seksi Parkir Harian Wilayah I bertugas merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan tugas pelayanan dibidang perparkiran Harian Wilayah I sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup parkir Harian Wilayah I.

21. Kepala Seksi Parkir Harian (Wilayah II)

Kepala Seksi Parkir Harian Wilayah II bertugas merencanakan, membagi tugas, menyiapkan, mengonsep, mengendalikan, melaporkan dan melaksanakan pelayanan dibidang perparkiran Harian Wilayah II sesuai petunjuk atasan dan peraturan yang berlaku untuk kelancaran tugas lingkup parkir Harian Wilayah II.

22. Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Tipe A

Kepala Unit Pelaksana Teknis (UPT) Terminal Tipe A melaksanakan sebagian kegiatan Dinas di bidang pengelolaan Terminal Penumpang antara lain:

- a. Melaksanakan dan bertanggung jawab terhadap seluruh tugas/pekerjaan yang diberikan Kepala Dinas baik melalui perintah lisan maupun secara tertulis dan melaporkannya kembali kepada Kepala Dinas.
- b. Bertanggung jawab terhadap seluruh aset Pemerintah Kota Medan yang ada di UPT Terminal serta perawatannya
- c. Menyusun dan melaporkan program yang akan dilaksanakan di UPT Terminal.

23. Kepala unit pelaksana teknis (UPT) pengujian kendaraan bermotor

Kepala Unit Pelaksana Teknis mempunyai tugas sebagai berikut:

- a. Ditugaskan sebagai Pelaksana Harian Ka. Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengujian Medan.
- b. Menyelenggarakan secara rutin inspeksi ataupun pengujian kendaraan terhadap kendaraan bermotor.
- c. Melaksanakan tugas kedinasan lain yang diperintahkan oleh atasan.
- d. Melaksanakan kegiatan Teknis Operasional dan Kegiatan Teknis Penunjang meliputi :
 - 1) Penyusunan Program UPT.
 - 2) Pelaksanaan Pelayanan/Pembinaan pada UPT.
 - 3) Menandatangani Metrix dan Buku Uji Berkala Kendaraan Bermotor yang wajib uji.
 - 4) Pelaksanaan tugas-tugas yang diberiskan Kepala Dinas sesuai dengan bidang tugas dan fungsinya.
- c. Melaksanakan sebagian kegiatan dinas di bidang Penyelenggaraan Pengujian Kendaraan Bermotor.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Narasumber

Berdasarkan data yang telah dikumpulkan melalui wawancara terhadap narasumber Hendrik Ginting ATD, selaku Kasi Angkutan Darat Dinas Perhubungan Darat Kota Medan Dinas Perhubungan Darat Kota Medan. Driver Grab. Driver Gojek dan Penyedia jasa transportasi *online*.

Narasumber sebagai responden dalam penelitian ini adalah Aparatur Sipil Negara, di lingkungan Dinas Perhubungan Darat Kota Medan, sebanyak 1 orang, *driver* Grab dan *driver* Gojek serta penyedia jasa transportasi online masing-masing satu orang. Berdasarkan pangkat, jenis kelamin, usia dan pendidikan, sebagai berikut:

Tabel 4.1.
Distribusi Narasumber

No	Narasumber	Eselon	Golongan/ ruang	Jumlah	%
1	Hendrik Ginting ATD	IIIa	III/a	1	25
2	Rangga Aditya	Grab		1	25
3	Akmal Siregar	Gojek		1	25
4	Mhd. Suheri		Grab	1	25
				4	100

Berdasarkan Tabel 4.1 dapat dilihat bahwa distribusi narasumber masing-masing narasumber Hendrik Ginting ATD (25%), Rangga Aditya, (25%), Akmal Siregar, (25%) dan Mhd. (25%), total keseluruhan 100%.

Tabel 4.2.
Distribusi Narasumber Berdasarkan Umur

No	Umur	Jumlah	%
1	25-30 tahun	1	25%
2	31-35 tahun	1	25%
3	36-40 tahun	2	50%
		4	100%

Berdasarkan Tabel 4.2. dapat dilihat umur narasumber 25-30 tahun sebanyak 1 orang (25%), umur 31-35 tahun sebanyak 1 orang (25%) dan umur 36-40 tahun sebanyak 2 orang (50%).

Adapun keadaan narasumber berdasarkan jenis kelamin sebagaimana dirinci pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.3.
Distribusi Narasumber Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	%
1	Laki-laki	3	75%
2	Perempuan	1	25%
		4	100%

Berdasarkan Tabel 4.3. dapat dilihat berdasarkan jenis kelamin laki-laki sebanyak 3 orang (75%) dan perempuan sebanyak 1 orang (25%), sehingga dapat disimpulkan bahwa responden laki-laki paling dominan.

Tabel 4.4.
Distribusi Narasumber Berdasarkan Pendidikan

No	Umur	Jumlah	%
1	SMA	2	50%
2	S-1	2	50%
		4	100%

Berdasarkan Tabel 4.4 dapat dilihat berdasarkan pendidikan sebanyak 2 orang (50%) berpendidikan SMA dan sebanyak 2 orang (50%), berpendidikan sarjana..

2. Deskripsi hasil wawancara

Dari hasil wawancara dengan para narasumber di Dinas Perhubungan Kota Medan, *driver* Grab, *driver* Gojek dan Penyelenggara Angkutan Khusus Sewa Grab yang penulis sajikan dalam hal ini adalah data sebagaimana yang akan dianalisis pada sub bab analisis data. Adapun data hasil wawancara dengan para narasumber meliputi data-data sebagai berikut:

a. Adanya tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus

Perkembangan jasa transportasi *online* seperti ini tentunya bukan hal yang negatif tapi jauh lebih menguntungkan masyarakat tersebut karena kemudahan akses dan juga sistem yang jauh lebih transparan dan pastinya tepat sasaran. Dimulai dari kemudahan pemesanan hingga penghitungan tarif bahkan estimasi waktu dan jarak yang terhubung langsung dengan aplikasi internet. Kehadiran transportasi *online* didorong untuk bisa menjadi sarana transportasi pengumpan, atau *feeder* dari perumahan ke *shelter* bus, atau pun stasiun kereta api.

Transportasi *online* diharapkan menjadi pendorong penggunaan transportasi massal.

Kementerian Perhubungan telah mengeluarkan aturan baru yang mengatur angkutan sewa khusus atau taksi *online*. Aturan baru itu diatur dalam Peraturan Menteri nomor 118 tahun 2018. Kementerian telah merumuskan tarif *flagfall* atau tarif minimal awal Rp 7.000 hingga Rp 10 ribu untuk 4 kilometer pertama. Sebelumnya, riset *Research Institute of Socio Economic Development (RISED)* menyatakan asosiasi transportasi *online* menuntut biaya jasa *flagfall* maksimal 4 kilometer pertama Rp 12 ribu. Walaupun tarif dasar taksi *online* dan konvensional kini hampir sama, masih ada perbedaan ongkos buka pintu, waktu tunggu dan jam sibuk

Tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, yaitu memudahkan masyarakat dalam kegiatan pengangkutan di tengah keadaan perkotaan, sasarannya mengurangi kemacetan dan memberikan kenyamanan menggunakan transportasi *online*.

Hasil wawancara dengan Hendrik Ginting ATD, selaku Kasi angkutan darat Dinas Perhubungan Kota Medan mengatakan bahwa tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, sebagaimana yaitu tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018, yaitu untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat antara angkutan konvensional dengan angkutan *online*, namun peraturan tersebut dianggap lebih mementingkan kebutuhan masyarakat dengan adanya angkutan berbasis aplikasi teknologi informasi.

Hasil wawancara dengan Rangga Aditya selaku *driver* Grap mengatakan bahwa tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, sudah mempermudah masyarakat dalam memilih transportasi yang ada pada saat ini.

Hasil wawancara dengan Akmal Siregar selaku driver Gojek beliau mengemukakan bahwa tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam transportasi *online* memberikan rasa aman dan nyaman kepada para konsumennya. Perusahaan Gojek *online* selalu menyimpan data semua pengemudi, penumpang, dan perjalanan yang dilakukan, sehingga kenyamanan dan keamanan konsumen yang paling diutamakan.

Hasil wawancara dengan Mhd. Suheri, selaku penyelenggara angkutan sewa khusus beliau mengemukakan bahwa pemerintah ingin memberikan suatu peraturan bagi pengemudi atau yang berprofesi taksi *online*. Tujuan regulasi agar pengemudi mendapatkan rasa aman dan perlindungan.

b. Adanya proses dan prosedur dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus

Kebijakan yang dikeluarkan oleh Permenhub 118 tahun 2018 ini mendapat respon yang beragam dari aplikator atau penyedia layanan jasa transportasi *online*. Diantara aplikator atau penyedia jasa yang menerima dan mendukung pengaturan jasa transportasi *online* dalam Permenhub tersebut. Dunn dalam Subarsono (2013, hal 8) mengatakan proses kebijakan publik adalah serangkaian aktivitas intelektual yang dilakukan dalam proses kegiatan yang bersifat politis. Dunn (2003, hal 25-29) mengatakan bahwa prosedur analisis kebijakan dengan tipe-tipe

pembuatan kebijakan aktivitas politis tersebut nampak dalam serangkaian kegiatan yang mencakup penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilaian kebijakan. Sedangkan aktivitas perumusan masalah, *forecasting*, rekomendasi kebijakan, monitoring dan evaluasi kebijakan adalah aktivitas yang lebih bersifat intelektual.

Kemenhub adalah lembaga yang mempunyai wewenang mengeluarkan kebijakan dan/atau aturan hukum yang mengatur tentang masalah transportasi. Kebijakan atau aturan hukum yang dikeluarkan oleh Pemerintah Pusat adalah suatu aturan hukum yang mengikat segala pihak yang terlibat di dalam kegiatan transportasi. Proses dan mekanisme penyelenggaraan angkutan sewa khusus didahului oleh perencanaan, penyelenggaraan dan pengawasan yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan melalui Dinas Perhubungan.

Hasil wawancara dengan Hendrik Ginting mengatakan bahwa permohonan izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yaitu izin bagi pemohon baru; pembaruan masa berlaku Izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dan/atau Kartu Elektronik Standar Pelayanan; perubahan dokumen izin, terdiri atas: penambahan kendaraan penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak; perubahan identitas Perusahaan Angkutan Sewa Khusus; dan/atau penggantian Kendaraan atau peremajaan Kendaraan; dan/atau pembukaan cabang Perusahaan Angkutan Sewa Khusus.

Hasil wawancara dengan Rangga Aditya mengatakan bahwa berbasis *online* ini bebas dalam tarif, bahkan perusahaan sendiri yang memberikan ketentuan tarif. Hal ini yang menimbulkan perselisihan antar transportasi *online*

dan transportasi konvensional. Transportasi *online* bisa menentukan tarif serendah-rendahnya dan transportasi konvensional harus mengikuti tarif batas bawah yang ditetapkan pada Peraturan Daerah. Disamping, mitra pengemudi tidak ada yang mengetahui tarif untuk penumpang, karena tarif sudah muncul secara otomatis pada aplikasi saat melakukan pemesanan.

Hasil wawancara dengan Akmal Siregar nominal tarif tidak akan dicantumkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Penyelenggara Angkutan Khusus Sewa. Melainkan, perlu aturan lain secara terpisah berupa peraturan dirjen perhubungan darat, mengingat ketentuan tarif yang cukup fluktuatif dari waktu ke waktu.

Hasil wawancara dengan Mhd. Suheri peraturan menteri melakukan penetapan tarif bagi kedua moda transportasi tersebut adalah dalam rangka untuk menjamin *equality* (kesetaraan) diantara keduanya. Artinya, Pemerintah memberikan ruang yang sama kepada angkutan konvensional dan angkutan online untuk bersatu menyediakan layanan transportasi di Indonesia. Penetapan batas atas dan bawah tarif angkutan online juga dilakukan untuk melakukan proteksi kepada konsumen dan kesinambungan berusaha perusahaan penyedia aplikasi tersebut.

c. Adanya kepatuhan implementor dalam mentaati ketentuan tariff sesuai dengan kebijakan yang ada

Implementasi dan keberhasilan proses implementasi ditentukan oleh kemampuan implementor, yaitu kepatuhan implementor mengikuti apa yang diperintahkan oleh atasan dan kemampuan implementor melakukan apa yang

dianggap tepat sebagai keputusan pribadi dalam menghadapi pengaruh eksternal dan faktor non-organisasional.

Penetapan tarif ini akan dievaluasi setiap tiga bulan karena dinamika yang sangat cepat sehingga kita perlu menyesuaikan. Lazimnya transportasi yang digunakan untuk angkutan, harus plat kuning dan tarif disesuaikan dengan peraturan daerah. Ketentuan penghitungan tarif terdiri dari biaya langsung dan tak langsung. Biaya langsung terbagi dari biaya penyusutan kendaraan, bunga modal, pengemudi, asuransi, pajak kendaraan, Bahan Bakar Minyak, ban, pemeliharaan dan perbaikan kendaraan, penyusutan telepon seluler, pulsa serta keuntungan mitra.

Hasil wawancara dengan Hendrik Ginting, mengatakan bahwa Dinas Perhubungan Kota Medan tidak akan ikut campur dalam menentukan tarif. Operator taksi *online*, masih berhak menentukan tarif angkutannya. Aplikasi taksi *online* tetap dipersilakan menentukan tarifnya sendiri selama masa perpanjangan waktu sosialisasi, pihaknya berjanji tak akan menindak pelanggar revisi aturan taksi *online*. Namun tak semua poin mendapat kelonggaran waktu dalam penerapannya. Batas bawah dan atas tarif taksi *online* akan ditentukan oleh Menhub dengan mempertimbangkan rekomendasi gubernur sesuai dengan wilayah operasinya. Selama ini, penetapan batas atas dan bawah tarif taksi online mengacu Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Kemenhub atas usulan gubernur, sesuai dengan Permenhub 118 tahun 2018. Peraturan itu membagi tarif dalam dua kategori.

Hasil wawancara dengan Rangga Aditya penentuan tarif oleh perusahaan menunjukkan bahwa transportasi berbasis *online* dalam bentuk mobil ini tidak melaksanakan peraturan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan. Tarif yang relatif lebih murah menjadikan pasar angkutan umum lainnya berkurang, sekalipun transportasi berbasis *online* tidak bersaing dengan angkutan umum lainnya. Dengan adanya angkutan *online* itu pasti mengurangi porsi pendapatan angkutan konvensional, karena angkutan *online* menggunakan telepon, murah, saya gak tau pasti tarif murah nya dan dirasakan sebagai hal baru.

Hasil wawancara dengan Akmal Siregar tawaran harga dan promo yang diberikan membuat masyarakat berburu angkutan berbasis online. Batas tarif sama tetapi kenyataan di lapangan bisa lebih rendah taksi online, jadi sekarang tergantung pelayanannya konsumen memilih yang mana. Selisih tarif taksi online dan reguler ini sering memicu protes keras dari para pengemudi taksi reguler juga Organisasi Angkutan Darat. Namun dibalik kemudahan yang diberikan, keselamatan perjalanan belum tentu terjamin. Tarif yang ditentukan tidak termasuk dalam asuransi, semua tarif merupakan penghasilan dari mitra pengemudi. Sedangkan pengguna angkutan umum terjamin oleh jasa raharja, dalam tarif yang ditentukan sudah ada persentase asuransi.

Hasil wawancara dengan Mhd. Suheri mengatakan bahwa Grab selaku penyelenggara angkutan sewa khusus tidak memungut biaya pemesanan dan pembatalan pesanan, jumlah tarif perjalanan sudah tertera dalam aplikasi. Tidak ada tarif tambahan dalam perjalanan grab, sekalipun terjadi kemacetan. Kalau macet juga tetep harganya. Kalau yang lainnya kena macet bisa tambah. Tujuan

pelayanan ditentukan oleh konsumen. Besarnya tarif sesuai dengan yang tercantum dalam aplikasi. Standar pelayanan minimal serta pemesanan dapat dilakukan melalui aplikasi berbasis teknologi informasi.

d. Adanya kewenangan dan tanggung jawab dinas dalam menegakkan peraturan jika penetapan tarif tidak sesuai dengan ketentuan

Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana Urusan Pemerintahan bidang Perhubungan yang menjadi kewenangan daerah. Dinas Perhubungan mempunyai kewenangan khusus untuk mengatur dan mengurus transportasi sesuai dengan ketentuan otonomi daerah yang diperkuat dengan adanya Peraturan Daerah yang mengatur tentang kewenangan otoritas Dinas Perhubungan dalam menjalankan fungsinya. Sering kali hanyalah fungsi teknis lapangan saja yang dipahami oleh masyarakat luas.

Hasil wawancara dengan Hendrik Ginting mengatakan bahwa jika penyelenggara angkutan sewa khusus melanggar ketentuan tarif yang telah ditetapkan oleh peraturan pemerintah, maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberikan peringatan kepada penyelenggara angkutan sewa khusus. Jika pelanggaran dilakukan oleh pengemudi atau operator yang menjadi badan hukum mobil yang digunakan juga akan mendapatkan sanksi. Operator bisa saja dicabut izin operasinya jika terbukti tidak mematuhi Permenhub No. 118 tahun 2018. Beberapa yang menjadi dasar aturan yang harus dipatuhi yaitu SPM. SPM tersebut berisi mengenai keselamatan, keamanan, keterjangkauan, dan keteraturan. Selanjutnya, aturan yang paling penting untuk dipatuhi yaitu identitas pengemudi

harus jelas. Identitas pengemudi harus sesuai dengan apa yang ada di aplikasi karena hal tersebut selama ini masih sering dilanggar.

Hasil wawancara dengan Rangga Aditya, mengatakan bahwa pengenalan sanksi administrative. Pertama-tama perlu dijelaskan bahwa Standar Pelayanan Minimal adalah ukuran minimal pelayanan yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan khusus dalam memberikan pelayanan kepada pengguna jasa yang aman, selamat, nyaman, terjangkau, setara, dan teratur.

Hasil wawancara dengan Akmal Siregar, mengatakan bahwa aspek penegakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 di Kota Medan menunjukkan bahwa selama ini penegakan yang dilakukan belum efektif. Sanksi yang diberikan pada pelanggar belum sesuai dengan mekanisme pemberian sanksi administratif yang ada pada regulasi. Sanksi yang diberikan berupa sidak tilak dan diberikan sanksi tilang oleh Polrestabes Medan. Sanksi-sanksi tersebut tidak mampu memberikan efek jera bagi driver. Pengawasan yang dilakukan masih sangat lemah juga menyebabkan penegak sanksi kurang efektif

Hasil wawancara dengan Mhd. Suheri mengatakan bahwa tarif yang diberikan oleh Grab Car sudah ditetapkan oleh aplikasi pada saat jarak ditentukan, selanjutnya *customer* bisa memesan Grab Car. Dengan begitu *customer* tidak perlu menaksir harga. Grab Car tidak memberikan tambahan harga untuk *customer* sekalipun pada waktu itu terjadi macet. Grab pasti masukannya mau yang tinggi supaya bisa hidup lebih baik, tapi kan juga ada pertimbangan kemampuan konsumen.

B. Pembahasan

1. Tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus

Pemerintah terus melakukan penyempurnaan bagi penyelenggara transportasi berbasis aplikasi. Melalui Permenhub 118 tahun 2018 yang mengatur roda empat. Dengan aturan tersebut, taksi *online* akan memiliki batas atas dan bawah untuk tarif per kilometer. Taksi *online*, untuk batas bawah sebesar Rp 3.500 per kilometer dan batas atas Rp 6.000 per kilometer. Berdasarkan data ada 3.500 unit kuota angkutan online (mobil) yang diperbolehkan di Kota Medan. Ternyata sudah lebih 10.000 unit yang beroperasi setiap hari. Akibatnya, kondisi angkutan konvensional makin tertekan. Dampak terhadap penyelenggaraan angkutan sewa khusus terhadap taksi konvensional dari jumlah awal 15.000 unit yang beroperasi kini hanya tersisa sepertiganya.

Berdasarkan hasil wawancara dari narasumber dapat disimpulkan bahwa tujuan dan sasaran dalam implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No. 118 tahun 2018 sudah tercapai, tetapi masih ada aturan yang belum dipatuhi, seperti penyelenggara angkutan sewa khusus menaikkan tarif pada saat waktu hujan dan hari-hari besar. Hal ini disebabkan kurangnya informasi dari Dinas Perhubungan Kota Medan kepada penyelenggara angkutan khusus terkait peraturan batas bawah sebesar Rp 3.500 per kilometer dan batas atas Rp 6.000 per kilometer.

Sebagaimana yang dikemukakan oleh Widodo, (2011, hal 6) komunikasi berkenaan dengan bagaimana kebijakan dikomunikasikan pada organisasi dan atau publik, ketersediaan sumber daya untuk melaksanakan kebijakan, sikap dan

tanggap dari para pihak yang terlibat, dan bagaimana struktur organisasi pelaksana kebijakan.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tujuan dan sasaran yang ingin dicapai dari kebijakan adalah dengan komunikasi yang intensif, akuntabel dan transparan, baik antar unsur aparatur pemerintahan maupun antara aparatur pemerintahan dengan segenap warga masyarakat.

2. Proses dan prosedur dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus

Permohonan izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yaitu izin bagi pemohon baru; pembaruan masa berlaku Izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dan/atau Kartu Elektronik Standar Pelayanan; perubahan dokumen izin, terdiri atas: penambahan Kendaraan penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak; perubahan identitas Perusahaan Angkutan Sewa Khusus; dan/atau penggantian Kendaraan atau peremajaan Kendaraan; dan/atau pembukaan cabang Perusahaan Angkutan Sewa Khusus.

Berdasarkan hasil wawancara dari narasumber dapat disimpulkan bahwa proses dan prosedur dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, permohonan izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yaitu izin bagi pemohon baru; pembaruan masa berlaku Izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dan/atau Kartu Elektronik Standar Pelayanan; perubahan dokumen izin, terdiri atas: penambahan kendaraan penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak; perubahan identitas Perusahaan Angkutan Sewa Khusus; dan/atau penggantian Kendaraan atau peremajaan Kendaraan; dan/atau

pembukaan cabang Perusahaan Angkutan Sewa sudah tercapai, tetapi masih ada aturan yang belum dipatuhi, seperti izin yang diperbolehkan hanya kendaraan keluaran tahun 2014 ke atas, tetapi dilapangan kendaraan tahun 2014 ke bawah masih ada. Hal ini dikarenakan kurangnya kejelasan dari Dinas Perhubungan Kota Medan untuk memberikan sanksi terhadap penyelenggara angkutan sewa khusus.

Sebagaimana pendapat yang dikemukakan oleh Winarno, (2008, hal 21) bahwa kejelasan merupakan utama dalam membuat suatu kebijakan. Jika kebijakan-kebijakan diimplementasikan sebagaimana yang diinginkan, maka petunjuk-petunjuk pelaksanaan tidak hanya harus diterima oleh para pelaksana kebijakan, tetapi juga komunikasi kebijakan tersebut harus jelas.

Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa kebijakan diperlukan untuk melihat kesesuaian dan relevansi model deskriptif yang dibuat, namun pada prinsipnya setiap kebijakan publik harus selalu ditindaklanjuti dengan implementasi kebijakan.

3. Kepatuhan implemenator dalam mentaati ketentuan tarif sesuai dengan kebijakan penyelenggaraan angkutan sewa khusus.

Ketidakpatuhan kelompok sasaran tingginya jumlah pelanggaran disebabkan oleh sanksi belum jelas serta belum dilaksanakan secara optimal, sanksi tersebut belum memberikan efek jera bagi kelompok sasaran. Selain itu masih ada penolakan dari *driver* taksi online yang menjadikan pekerjaan tersebut sebagai pekerjaan sambilan (*part time atau freelance*) karena kurangnya informasi yang diberikan pemerintah mengenai pemahaman maksud dan tujuan Peraturan

Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 kepada sopir taksi *online* secara langsung.

Berdasarkan hasil wawancara dari narasumber dapat disimpulkan bahwa pengenaan tarif batas bawah sebesar Rp 3.500 per kilometer dan batas atas Rp 6.000 per kilometer sudah tercapai, tetapi masih ada pelanggaran yang dilakukan oleh implemenator dalam mentaati ketentuan tarif tidak sesuai dengan kebijakan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, diwaktu-waktu tertentu, seperti hujan dan di hari-hari besar.

Dengan demikian dapat diisi keberhasilan implementasi kebijakan bukan hanya ditentukan oleh sejauh mana para pelaku kebijakan (*implementors*) mengetahui apa yang harus dilakukan dan mampu melakukannya, tetapi juga ditentukan oleh kemauan para pelaku kebijakan tadi memiliki disposisi yang kuat terhadap kebijakan yang sedang diimplementasikan.

4. Kewenangan dan tanggung jawab dinas dalam menegakkan peraturan jika penetapan tarif tidak sesuai dengan ketentuan

Jika penyelenggara angkutan sewa khusus melanggar ketentuan tarif yang telah ditetapkan oleh peraturan pemerintah, maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberikan peringatan kepada penyelenggara angkutan sewa khusus. Jika pelanggaran dilakukan oleh pengemudi atau operator yang menjadi badan hukum mobil yang digunakan juga akan mendapatkan sanksi. Operator bisa saja dicabut izin operasinya jika terbukti tidak mematuhi Permenhub No 118 tahun 2018. Beberapa yang menjadi dasar aturan yang harus dipatuhi yaitu SPM. SPM tersebut berisi mengenai keselamatan, keamanan, keterjangkauan, dan

keteraturan. Selanjutnya, aturan yang paling penting untuk dipatuhi yaitu identitas pengemudi harus jelas. Identitas pengemudi harus sesuai dengan apa yang ada di aplikasi karena hal tersebut selama ini masih sering dilanggar.

Berdasarkan hasil wawancara dari narasumber dapat disimpulkan bahwa ketentuan tarif yang telah ditetapkan oleh peraturan pemerintah, maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberikan peringatan kepada penyelenggara angkutan sewa khusus. Jika pelanggaran dilakukan oleh *driver* atau operator yang menjadi badan hukum mobil yang digunakan juga akan mendapatkan sanksi.

Sebagaimana pendapat yang dikemukakan oleh Goerge C. Edward III (dalam Agustino, 2008, hal 89). Kewenangan merupakan otoritas atau legitimasi bagi para pelaksana dalam melaksanakan kebijakan yang ditetapkan secara politik. Ketika wewenang nihil, maka kekuatan para implementor dimata publik tidak terlegitimasi, sehingga dapat menggagalkan proses implementasi kebijakan. Tetapi dalam konteks yang lain, ketika wewenang formal tersebut ada, maka sering terjadi kesalahan dalam melihat efektivitas kewenangan. Disatu pihak, efektivitas akan menyusut manakala wewenang diselewengkan oleh para pelaksana demi kepentingannya sendiri atau demi kepentingan kelompoknya.

Dengan demikian dapat disimpulkan kewenangan dan tanggung jawab Dinas Perhubungan Kota Medan, dalam penyelenggaraan angkutan sewa khusus sudah optimal, yaitu dengan dikenakan sanksi kepada *driver* atau implemenator

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dalam pembahasan yang telah dipaparkan penulis pada bab-bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan bahwa:

1. Tujuan dan sasaran yang hendak dicapai dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, yaitu tercantum dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018, yaitu untuk menciptakan iklim persaingan yang sehat antara angkutan konvensional dengan angkutan *online*. Mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan belum tercapai ini terlihat masih adanya penyelenggaraan angkutan sewa khusus menaikkan tarif pada waktu-waktu tertentu, seperti hujan maupun hari besar.
2. Proses dan prosedur dalam mengimplementasikan penyelenggaraan angkutan sewa khusus, permohonan izin penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus, yaitu izin bagi pemohon baru; pembaruan masa berlaku Izin Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus dan/atau Kartu Elektronik Standar Pelayanan; perubahan dokumen izin, terdiri atas: penambahan Kendaraan penggantian dokumen perizinan yang hilang atau rusak; perubahan identitas Perusahaan Angkutan Sewa Khusus; dan/atau penggantian Kendaraan atau peremajaan Kendaraan; dan/atau pembukaan cabang Perusahaan Angkutan Sewa Khusus.

3. Kepatuhan implemenator dalam mentaati ketentuan tariff sesuai dengan kebijakan yang ada. Aspek kepatuhan kelompok sasaran terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 dari berbagai pendapat para informan di atas menunjukkan bahwa tingkat kepatuhannya masih rendah dalam hal pengenaan tarif. Hal tersebut disampaikan oleh seluruh informan yang menilai bahwa sebagian besar angkutan sewa khusus atau angkutan *online* dan didukung data yang mengurus izin hanya 828 unit taksi online dari jumlah 16.000 unit.
4. Kewenangan dan tanggung jawab dinas dalam menegakkan peraturan jika penetapan tarif tidak sesuai dengan ketentuan, jika penyelenggara angkutan sewa khusus melanggar ketentuan tarif yang telah ditetapkan oleh peraturan pemerintah, maka Dinas Perhubungan Kota Medan akan memberikan peringatan kepada penyelenggara angkutan sewa khusus. Jika pelanggaran dilakukan oleh pengemudi atau operator yang menjadi badan hukum mobil yang digunakan juga akan mendapatkan sanksi. Operator bisa saja dicabut izin operasinya jika terbukti tidak mematuhi Peraturan Menteri Perhubungan No118 Tahun 2018.

B. Saran

Berdasarkan temuan di lapangan, peneliti memberikan beberapa saran agar kebijakan tersebut dapat efektif antara lain:

1. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia perlu melakukan pemetaan ulang instrumen kebijakan penyelenggaraan taksi online (angkutan sewa khusus) untuk mencapai tujuan yang diinginkan karena instrumen kebijakan

dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tidak dapat mencapai tujuan kebijakan

2. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia perlu melakukan pemetaan ulang instrumen kebijakan yaitu berupa reward dan *Punishment* penyelenggaraan taksi online karena Peraturan Menteri Perhubungan No 118 Tahun 2018 belum memiliki daya paksa sehingga tidak dapat mencapai tujuan kebijakan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Adisasmita, Sakti Adji. 2014. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- AG, Subarsono. 2013. *Analisis Kebijakan Publik (Konsep, teori, dan Aplikasi)*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Dunn, William N. 2003. *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Edisi Kedua. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press
- Agustinus, Leo. 2008. *Dasar-Dasar Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabetha
- Bungin, Burhan. 2011. *Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Kencana Predana Media Group.
- Dwiyanto, Agus. 2015. *Manajemen Pelayan Publik: Peduli, Inklusif, dan Kolaboratif*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada Press.
- Hadari Nawawi. 2011. *Metode Penelitian Bidang Sosial*. Yogyakarta: Gajah Mada University.
- Hidayat, A.A. 2007, *Metode Penelitian Keperawatan dan teknik Analisa Data*, Jakarta: Penerbit Salemba medika
- MENPAN No. 63/ KEP/ M. PAN/ 7/ 2003 tentang *Pedoman Umum Pelayanan Publik*
- Moleong, Lexy. J. 2016. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Edisi Revisi. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Nasution. 1996. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Nur Syam Aksa, 2014. *Pengantar Transportasi Wilayah Dan Kota Cet. I: Makassar*; Universitas Alauddin.
- Sagala, Syaiful. 2010. *Supervisi Pembelajaran dalam Profesi Pendidikan*. Bandung: Alfabeta.
- Sinambela, Litjan Poltak, dkk. 2011. *Reformasi Pelayanan Publik: Teori, Kebijakan, dan Implementasi*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Sugiyono. 2016. *Metodologi Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: CV Alfabeta

Suharto, Edi. 2010. Analisis Kebijakan Publik: Panduan Praktis Mengkaji Masalah dan Kebijakan Sosial. Bandung: Alfabeta

Surjadi. 2012. Pengembangan Kinerja Pelayanan Publik. Bandung: Reifika Aditama.

Widodo, Joko.2011. Analisis Kebijakan Publik. Malang: Bayumedia

Peraturan perundang-Undangan

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 Tentang Pelayanan Publik

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus.



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Kapten Muchtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 - (061) 6610450 Ext. 200-201 Fax. (061) 6625474
 Website: <http://www.umsu.ac.id> E-mail: rektor@umsu.ac.id

PERMOHONAN PERSETUJUAN
 JUDUL SKRIPSI

Sk-1

Kepada Yth.
 Bapak/Ibu Ketua Jurusan : IAN.....
 FISIP UMSU
 di
 Medan.

Medan, 10 Januari.....2019.

Assalamu'alaikum wr. wb.

Dengan hormat, Saya yang bertanda tangan di bawah ini Mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU :

Nama lengkap : JAKA RIAN TO
 N P M : 1303100143
 Jurusan : IAN (kebijakan publik)
 Tabungan sks : sks, IP Kumulatif 2:50

Mengajukan permohonan persetujuan judul skripsi :

No	Judul yang diusulkan	Persetujuan
1	Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 108 Tahun 2017 di kota Medan	<u>at</u>
2	Implementasi Penyelenggaraan angkutan Orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek terhadap transportasi online di kota Medan	
3	Implementasi peraturan daerah kota Medan no.7 tahun 2002 tentang Petribusi, pelayanan parkir diteri jalan umum kota Medan	

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Tanda bukti lunas beban SPP tahap berjalan;
2. Daftar Kemajuan Akademik Mahasiswa (DKAM) yang dikeluarkan oleh Dekan.
3. Tanda bukti Lunas Uang/Biaya Seminar Proposal;*).

Demikianlah permohonan Saya, atas pemeriksaan dan persetujuan Bapak/Ibu, Saya ucapkan terima kasih. *Wassalam.*

Rekomendasi Ketua Jurusan :
 Diteruskan kepada Dekan untuk
 Penetapan Judul dan Pembimbing.

101

Pemohon,

Medan, tgl. 10 Januari.....2019

(.....JAKA RIAN TO.....)

Ketua



UMSU

unggul | Cerdas | Terpercaya

Sebelum surat ini agar disebutkan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 - (061) 6610450 Ext. 200-201 Fax. (061) 6625474
Website: <http://www.umsu.ac.id> Email: rektor@umsu.ac.id

SURAT PENETAPAN JUDUL SKRIPSI
DAN PEMBIMBING

Nomor : 10.101/SK/IL3-AU/UMSU-03/F/2019

Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial Ilmu Politik Nomor: 975/SK/IL3/UMSU-03/F/2018 Tanggal 15 Rabiul Awwal 1440 H/ 23 November 2018 dan Rekomendasi Ketua Program Studi Ilmu Administrasi Negara tertanggal : **10 Januari 2019** dengan ini menetapkan judul skripsi dan pembimbing penulisan untuk mahasiswa sebagai berikut :

Nama mahasiswa : **JAKA RIANTO**
N P M : 1303100143
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Semester : XII (Dua Belas) Tahun Akademik 2018/2019
Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM TIDAK DALAM TRAYEK DI KOTA MEDAN**

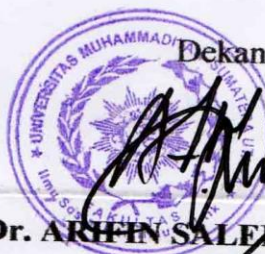
Pembimbing : **NALIL KHAIRIAN, S.IP., M.Pd.**

Dengan demikian telah diizinkan menulis skripsi, dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Penulisan skripsi harus memenuhi prosedur dan tahapan yang berpedoman kepada ketentuan sebagaimana tertuang di dalam Surat Keputusan Dekan FISIP UMSU Nomor: 975/SK/IL3/UMSU-03/F/2018 Tanggal 15 Rabiul Awwal 1440 H/ 23 November 2018.
2. Penetapan judul skripsi dan pembimbing ini dan naskah skripsi dinyatakan batal apabila tidak selesai sebelum masa kadaluarsa atau bertentangan dengan peraturan yang berlaku.

Masa Kadaluarsa tanggal: 10 Januari 2020.

Ditetapkan di Medan,
Medan, 22 Dzulqaidah 1440 H
25 Juli 2019 M



Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP.



UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 - (061) 6610450 Ext. 200-201 Fax. (061) 6625474
 Website: <http://www.umsu.ac.id> E-mail: rektor@umsu.ac.id

Sk-3

PERMOHONAN
 SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI

Kepada Yth.

Medan, 02-07-2019.

Bapak Dekan FISIP UMSU

di

Medan.

Assalamu'alaikum wr. wb.

Dengan hormat, saya yang bertanda tangan di bawah ini mahasiswa Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik UMSU :

Nama lengkap : JAKA RIANTO
 N P M : 1303100143
 Jurusan : IAN (kebijakan Publik)

mengajukan permohonan mengikuti Seminar Proposal Skripsi yang ditetapkan dengan Surat Penetapan Judul Skripsi dan Pembimbing No. 975/SK/II.3/UMSU-03/F/20.18.. tanggal 15 Rabiul Awwal 1440 H / 23 November 2018 dengan judul sebagai berikut :

Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia no PM 108 Tahun 2017 di Kota Medan

Bersama permohonan ini saya lampirkan :

1. Surat Penetapan Judul Skripsi (SK - 1);
2. Surat Penetapan Pembimbing (SK-2);
3. DKAM yang telah disahkan;
4. Kartu Hasil Studi Semester 1 s/d terakhir;
5. Tanda Bukti Lunas Beban SPP tahap berjalan;
6. Tanda Bukti Lunas Biaya Seminar Proposal Skripsi;
7. Proposol Skripsi yang telah disahkan oleh Pembimbing (rangkap - 3)
8. Semua berkas dimasukan ke dalam MAP.

Demikianlah permohonan saya untuk pengurusan selanjutnya. Atas perhatian Bapak saya ucapkan terima kasih. *Wassalam.*

Menyetujui :

Pembimbing

Pemohon,

JAKA RIANTO

UNDANGAN SEMINAR PROPOSAL SKRIPSI

Nomor : 536/KEP/III.3-AU/UMSU-03/F/2019

Program studi : Ilmu Administrasi Negara
 Hari, Tanggal : Jumat, 05 Juli 2019
 Waktu : 14.00 WIB s/d. selesai
 Tempat : Ruang LAB. FISIP UMSU
 Pemimpin Seminar : Naili Khairiah, S.I.P., M.Pd

No.	Nama Mahasiswa Penyaji	Nomor Pokok Mahasiswa	Dosen Penanggung	Dosen Pembimbing	Judul Proposal Skripsi
6	ENIERIAN	1503100077	NAILI KHAIRIAH, S.I.P., M.Pd.	Drs. R. KUSNADI, M.AP.	PELAKSANAAN PENGAWASAN DINAS TENAGA KERJA DAN TRANSMIGRAS PADA DEWAN PENGUPAHAN DALAM PENETAPAN UMK DI DELI SERDANG
7	JAKRIANTO	1303100143	IDA MARTINELLI, S.H., M.M.	NAILI KHAIRIAH, S.I.P., M.Pd.	IMPLEMENTASI PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 108 TAHUN 2017 DI KOTA MEDAN
8	DANU MUHAZIR	1403100185	Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP.	Drs. R. KUSNADI, M.AP.	IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH NO. 2 TAHUN 2012 DALAM PELAKSANAAN PELESTARIAN LINGKUNGAN CAGAR BUDAYA DI DINAS PARIWISATA KOTA MEDAN
9	FUADI	1503100031	Drs. R. KUSNADI, M.AP.	SYAFRUDDIN, S.Sos., M.H.	KOORDINASI VERTIKAL DALAM PELAKSANAAN PROGRAM KALI BERSIH DI KECAMATAN LANGSA BARO KOTA LANGSA
10	INDAH OKTAVIANI P	1503100063	Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP.	IDA MARTINELLI, S.H., M.M.	IMPLEMENTASI PERDA KOTA MEDAN NO.13 TAHUN 2003 DALAM RANGKA PERTANGGUNGJAWABAN DAN LARANGAN PEMBUANGAN LIMBAH DI KAWASAN INDUSTRI MEDAN

Medan, 29 Syaawal 1440 H

03 Juli 2019 M.

Dekan



Dr. ARIFIN SALEH, S.Sos., MSP.



**MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK**

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 - (061) 6610450 Ext. 200-201 Fax. (061) 6625474
Website: <http://www.umsu.ac.id> E-mail: rektor@umsu.ac.id

... Cerdas & Terpercaya
... jawab surat ini agar disebutkan
... tanggalnya

Sk-5

BERITA ACARA BIMBINGAN SKRIPSI

Nama lengkap : JAKA RIAN TO
N P M : 1303100143
Jurusan : Ilmu Administrasi Publik
Judul Skripsi : Implementasi kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kenderaan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Di Kota Medan

No.	Tanggal	Kegiatan Advis/Bimbingan	Paraf Pembimbing
1	26-06-2019	Proposal skripsi	
2	02-07-2019	ACC Bab I, II, III	<i>[Signature]</i>
3	25-07-2019	Revisi Daftar wawancara	<i>[Signature]</i>
4	05-09-2019	Bab <u>IV</u> , <u>V</u>	<i>[Signature]</i>
5	09-09-2019	Revisi Bab <u>IV</u> , <u>V</u>	<i>[Signature]</i>
6	11-09-2019	Revisi Abstrak	<i>[Signature]</i>
7	13-09-2019	Revisi Bab <u>IV</u> , <u>V</u>	<i>[Signature]</i>
8	17-09-2019	Revisi Bab <u>IV</u> , <u>V</u> (Perbaiki kalimat)	<i>[Signature]</i>
9	30-9-2019	Revisi BAB <u>IV</u> , <u>V</u>	<i>[Signature]</i>
10	1-10-2019	ACC Skripsi	<i>[Signature]</i>

Medan, 1 - 10 20.19..

Dekan,

Ketua Program Studi,

Pembimbing ke :

[Signature]
DR. ARIEF S. SALEH, S.SOS, M.S.P

[Signature]

[Signature]



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Menjawab surat ini agar disebutkan
dan tanggalnya

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

Jalan Kapten Mochtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6624567 - (061) 6610450 Ext. 200-201 Fax. (061) 6625474
Website: <http://www.umsu.ac.id> Email: rektor@umsu.ac.id

Nomor : 582/KET/IL3-AU/UMSU-03/F/2019
Lampiran : --
Hal : **Mohon Diberikan izin**
Penelitian Mahasiswa

Medan, 27 Dzulqaidah 1440 H
30 Juli 2019M

Kepada Yth : **Kepala Balitbang Kota Medan**
di-
Tempat.

Bismillahirrahmanirrahim
Assalamu'alaikum Wr.Wb

Teriring salam semoga Bapak/Ibu dalam keadaan sehat wal'afiat serta sukses dalam menjalankan segala aktivitas yang telah direncanakan

Untuk memperoleh data penulisan skripsi dalam rangka penyelesaian program studi jenjang Strata Satu (S1), kami mohon kiranya Bapak/Ibu berkenan memberikan izin penelitian kepada mahasiswa kami :

Nama Mahasiswa : **JAKA RIAN TO**
N P M : 1303100143
Program Studi : Ilmu Administrasi Publik
Semester : XII (Dua Belas) / Tahun Akademik 2018/2019
Judul Skripsi : **IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN**
ANGKUTAN ORANG DENGAN KENDARAAN BERMOTOR
UMUM TIDAK DALAM TRAYEK DI KOTA MEDAN

Demikianlah kami sampaikan, atas perhatian dan kerja sama yang baik diucapkan terima kasih.
Nashrun minallah, wassalamu 'alaikum wr. wb.

Dekan



DR. ARIEFIN SALEH, S.Sos., MSP.



BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN

Jalan Kapten Maulana Lubis Nomor 2 Medan Kode Pos 20112

Telepon. (061) 4555693 Faks. (061) 4555693

E-mail : balitbangmedan@yahoo.co.id. Website : balitbang.pemkomedan.go.id

SURAT REKOMENDASI PENELITIAN

NOMOR : 070/1137/Balitbang/2019

Berdasarkan Surat Keputusan Walikota Medan Nomor: 57 Tahun 2001, Tanggal 13 November 2001 dan Peraturan Walikota Medan Nomor: 55 Tahun 2010, tanggal 24 November 2010 tentang Tugas Pokok dan Fungsi Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan dan setelah membaca/memperhatikan surat dari: Dekan FISIP UMSU Nomor: 582/KET/II.3-AU/UMSU-03/F/2019 Tanggal: 30 Juli 2019 Hal: Mohon Diberikan Izin Penelitian Mahasiswa.

Badan Penelitian dan Pengembangan Kota Medan dengan ini memberikan Surat Rekomendasi Izin Riset Kepada :

Nama : Jaka Rianto.
NPM : 1303100143.
Prodi : Ilmu Administrasi Publik.
Lokasi : Dinas Perhubungan Kota Medan.
Judul : Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Di Kota Medan.
Lamanya : 1 Minggu.
Penanggung Jawab : Dekan FISIP UMSU.

Dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Sebelum melakukan Izin Penelitian terlebih dahulu harus melapor kepada pimpinan Organisasi Perangkat Daerah lokasi Yang ditetapkan.
2. Mematuhi peraturan dan ketentuan yang berlaku di lokasi Izin Penelitian.
3. Tidak dibenarkan melakukan Izin Penelitian atau aktivitas lain di luar lokasi yang telah direkomendasikan.
4. Hasil Izin Penelitian diserahkan kepada Kepala Balitbang Kota Medan selambat lambatnya 2 (dua) bulan setelah Izin Penelitian Dalam Bentuk Soft Copy.
5. Surat rekomendasi Izin Penelitian dinyatakan batal apabila pemegang surat rekomendasi tidak mengindahkan ketentuan atau peraturan yang berlaku pada Pemerintah Kota Medan.
6. Surat rekomendasi Izin Penelitian ini berlaku sejak tanggal dikeluarkan.

Demikian Surat ini diperbuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

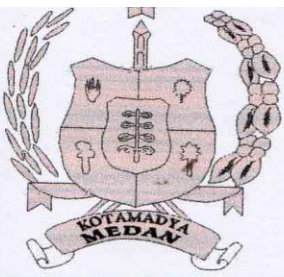
Dikeluarkan di : M e d a n .
Pada Tanggal : 06 Agustus 2019

KEPALA BADAN PENELITIAN DAN PENGEMBANGAN
KOTA MEDAN



Drs. H. Farit Wajedi, M.Si
Pembina Utama Muda
NIP. 19600420 198301 1 001

1. Walikota Medan (sebagai Laporan).
2. Kepala Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Dekan FISIP UMSU.
4. Yang Bersangkutan.
5. Bertinggal.



PEMERINTAH KOTA MEDAN
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Pinang Baris No.114-A Medan Kode Pos 20127
Telp. (061) 8450542

Medan, 30 Agustus 2019

Nomor : 070/ 5283 /DISHUB/VIII/2018

Lamp. :-

Perihal : Pernyataan Selesai
Melaksanakan Penelitian dan
Pengambilan Data

Kepada Yth :

Dekan Fakultas FISIP

Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara

Di -

Medan

Dengan hormat ;

1. Menindak lanjuti Surat Badan Penelitian Dan Pengembangan Kota Medan Nomor : 070/1137/Balitbang/2019 Perihal : Surat Rekomendasi Penelitian. An. Jaka Rianto ; NPM : 1303100143 ; Judul Skripsi : Implementasi Kebijakan Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek Di Kota Medan.
2. Berkaitan dengan hal tersebut di atas, dijelaskan bahwa yang bersangkutan telah selesai melaksanakan penelitian dan pengambilan data pada Dinas Perhubungan Kota Medan.
3. Demikian disampaikan untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

KASUBBAG KEPEGAWAIAN DAN UMUM
DINAS PERHUBUNGAN KOTA MEDAN



[Handwritten Signature]
HERLINA, SH.MSi
PEMBINA

NIP. 19710312 199803 2 003